



VLAAMS PARLEMENT

ZITTING 1995-1996

PLENAIRE VERGADERING

HANDELINGEN 44

VERGADERING VAN MAANDAG 20 MEI 1996

INTERPELLATIES

BELEIDSBRIEF RUIMTELIJKE STRUCTUUR VOOR VLAANDEREN

VRAGEN OM UITLEG

Inhoud

Nr. 44

Maandag 20 mei 1996

	Blz.
Berichten van verhindering	2255
Ontwerp van decreet	
Indiening en verwijzing	2255
Voorstellen van decreet	
Indiening en verwijzing	2255
Voorstellen van resolutie	
Indiening en verwijzing	2256
Met redenen omklede moties	
Indiening	2256
Beleidsbrieven	
Indiening en verwijzing	2257
Moties van aanbeveling	
Indiening	2257
Besluit van de Vlaamse regering	
Indiening	2257
Verkenningnota	
Indiening en verwijzing	2257
Verslagen	
Indiening	2257
Moties van gemeenteraden	
Indiening	2258
Brief van het Rekenhof	
Indiening en verwijzing	2258
Motie van orde	
Voorafgaande vraag over de toepassing van de procedure	2259
Sprekers : de heren Jaak Gabriels en Johan De Roo	
Beleidsbrief Ruimtelijke structuur voor Vlaanderen. Opties voor een duurzaam en leefbaar ruimtebeheer. Beleidsprioriteiten 1995-1999	
– 157 (1995-1996) - Nrs. 1 en 2	
Eerste deel : havenbeleid	
Debat	2259
Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Luc Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Wetenschap en Technologie, over zijn visie op het havenbeleid	2259
Sprekers : de heren Jan Penris en Jaak Gabriels	

Interpellatie van de heer Ward Beysen tot de heer Luc Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Wetenschap en Technologie, en de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het Vlaamse havenbeleid	2261
Spreker : de heer Ward Beysen	
Interpellatie van mevrouw Vera Dua tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het Vlaamse havenbeleid	2263
Spreker : mevrouw Vera Dua	
Debat (Voortzetting)	2266
Sprekers : de heren Paul Dumez, Jaak Gabriels, Emiel Verrijken, Carl Decaluwé, Robert Voorhamme, Ward Beysen, André Denys, Patrick Lachaert, Jan Penris, Johan Sauwens, mevrouw Vera Dua, de heren Jos Stassen, Johan Malcorps, Herman Candries en minister Eddy Baldewijns	
Tweede deel : mobiliteit	
Interpellatie van de heer Marc Olivier tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het mobiliteitsprobleem	2286
Spreker : de heer Marc Olivier	
Interpellatie van de heer Ward Beysen tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het uitblijven van resultaten van studies	2287
Spreker : de heer Ward Beysen	
Interpellatie van de heer Johan Malcorps tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het Vlaamse mobiliteitsbeleid	2289
Spreker : de heer Johan Malcorps	
Debat	2291
Spreker : de heer Patrick Lachaert	
Regeling van de werkzaamheden	2294
Beleidsbrief Ruimtelijke structuur voor Vlaanderen. Opties voor een duurzaam en leefbaar ruimtebeheer. Beleidsprioriteiten 1995-1999 - 157 (1995-1996) - Nrs. 1 en 2	
Tweede deel : mobiliteit	
Debat (Voortzetting)	2294
Sprekers : de heren Joachim Coens, Bruno Tobback, Pieter Huybrechts, Johan Malcorps, Luk Van Nieuwenhuysen, Ward Beysen, mevrouw Vera Dua, de heren Carl Decaluwé en Herman Candries,	
Interpellatie van de heer Arnold van Aperen tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het Eurovignet en road-pricing	
Debat en interpellaties (Voortzetting)	2302
Sprekers : de heren Ward Beysen, Joris Van Hauthem, Johan Malcorps, Marc Olivier, Carl Decaluwé en minister Eddy Baldewijns	
Regeling van de werkzaamheden	2310
Bijlage	
Vraag om uitleg van de heer Bart Vandendriessche tot de heer Luc Martens, Vlaams minister van Cultuur, Welzijn en Gezin, over de semi-internaten	2312
Vraag om uitleg van mevrouw Patricia Ceysens tot de heer Luc Martens, Vlaams minister van Cultuur, Welzijn en Gezin, over de invulling van het Werkervaringsplan binnen de welzijnssector	
Vraag om uitleg van de heer Christiaan Vandenbroeke tot de heer Luc Martens, Vlaams minister van Cultuur, Welzijn en Gezin, over de globale financiering van het Werkervaringsplan	2315

VOORZITTER : De heer Norbert De Batselier

- *De notulen van de jongste vergadering worden ter tafel gelegd.*
- *De vergadering wordt geopend om 14.18 uur.*

De voorzitter : Dames en heren, de vergadering is geopend.

Ik bedank de vele parlementsleden voor hun blijken van medeleven, waarbij ze mij een spoedig herstel hebben toegewenst.

BERICHTEN VAN VERHINDERING

Marijke Dillen : familieverbindingen ;

Christiaan Vandenbroeke : ambtsverbindingen.

ONTWERP VAN DECREET

Indiening en verwijzing

De voorzitter : Het volgende ontwerp van decreet werd ingediend :

- Ontwerp van decreet betreffende het onderwijs VII
– 310 (1995-1996) – Nr. 1
Verwezen naar de Commissie voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid.

VOORSTELLEN VAN DECREET

Indiening en verwijzing

De voorzitter : De volgende voorstellen van decreet werden ingediend :

- Voorstel van decreet van de heer Patrick Lachaert en mevrouw Patricia Ceysens houdende wijziging van het besluit van de Vlaamse Executieve van 17 juli 1984 houdende het vergunningsplichtig maken van sommige gebruikswijzigingen
– 301 (1995-1996) – Nr. 1
Verwezen naar de Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer.
- Voorstel van decreet van de heer Luk Van Nieuwenhuysen en Dominiek Lootens-Stael houdende wijziging van het decreet van 23 oktober 1991 houdende organisatie en erkenning van niet-openbare televisieverenigingen
– 304 (1995-1996) – Nr. 1
Verwezen naar de Commissie voor Mediabeleid.
- Voorstel van decreet van de heer Jan Caubergs houdende wijziging van het decreet van 7 november 1990 houdende vaststelling van het wapen, de vlag, het volkslied en de feestdag van de Vlaamse Gemeenschap
– 311 (1995-1996) – Nr. 1
Verwezen naar de Commissie voor Cultuur en Sport.
- Voorstel van decreet van de heer Marino Keulen c.s. houdende de subsidieregeling voor het volksontwikkingswerk in Vlaanderen
– 312 (1995-1996) – Nr. 1
Verwezen naar de Commissie voor Cultuur en Sport.
- Voorstel van decreet van de heren Herman Suykerbuyk en Leo Cannaerts houdende financiële ondersteuning van volwaardige zelfstandige boekhandels
– 319 (1995-1996) – Nr. 1
Verwezen naar de Commissie voor Cultuur en Sport.

VOORSTELLEN VAN RESOLUTIE

Indiening

De voorzitter : De volgende voorstellen van resolutie werden ingediend :

- Voorstel van resolutie van de heer Filip Dewinter betreffende het verplicht gebruik van de officiële taal van de streek voor de etikettering, de gebruiksaanwijzing, het garantiebewijs en de reclame van alle produkten en diensten die in de streek van de consument op de markt worden gebracht
– 316 (1995-1996) – Nr. 1
Verwezen naar de Commissie voor Staatshervorming, Algemene Zaken en Verzoekschriften.
- Voorstel van resolutie van de heren Frank Creyelman en Felix Strackx betreffende de interactie op gebied van infrastructuur tussen scholen en verenigingen
– 317 (1995-1996) – Nr. 1
Verwezen naar de Commissie voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid.
- Voorstel van resolutie van de heer Luk Van Nieuwenhuysen inzake het bevorderen van de gezinsgedachte via Teletekst
– 318 (1995-1996) – Nr. 1
Verwezen naar de Commissie voor Welzijn, Gezondheid en Gezin.

MET REDENEN OMKLEDE MOTIES

Indiening

De voorzitter : De volgende met redenen omklede moties werden ingediend :

- Met redenen omklede motie van de heren Jos Stassen en Jos Geysels tot besluit van de op 8 mei 1996 door de heer Jos Stassen gehouden interpellatie tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, en de heer Eric Van Rompuy, Vlaams minister van Economie, KMO, Landbouw en Media, over het pleidooi van de gewestelijke ontwikkelingsmaatschappijen voor soepeler procedures in de milieuregeling
– 307 (1995-1996) – Nr. 1
- Met redenen omklede motie van de heren Paul Deprez en Bruno Tobback tot besluit van de op 8 mei 1996 door de heer Paul Deprez gehouden interpellatie tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening,

en de heer Eric Van Rompuy, Vlaams minister van Economie, KMO, Landbouw en Media, over het stimuleren van de economische ontwikkeling en de werkgelegenheid door de vereenvoudiging van de wetgeving op milieu en ruimtelijke ordening

– 308 (1995-1996) – Nr. 1

- Met redenen omklede motie van de heer Patrick Lachaert tot besluit van de op 8 mei 1996 door de heren Patrick Lachaert, Jos Stassen, Bruno Tobback, Herman Lauwers en Paul Deprez gehouden interpellaties tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, en de heer Eric Van Rompuy, Vlaams minister van Economie, KMO, Landbouw en Media, respectievelijk over de economische aspecten van het ruimtelijke-orderingsbeleid, over het pleidooi van de gewestelijke ontwikkelingsmaatschappijen voor soepeler procedures in de milieuregeling, over de vraag naar aanpassing en versoepeling van de procedures inzake milieu- en bouwvergunningen, over het beleid inzake ruimtelijke ordening en over het stimuleren van de economische ontwikkeling en de werkgelegenheid door de vereenvoudiging van de wetgeving op milieu en ruimtelijke ordening
– 309 (1995-1996) – Nr. 1
- Met redenen omklede motie van de heren Ludo Sannen en Jos Geysels tot besluit van de op 14 mei 1996 door de heer Johan Malcorps in commissie gehouden interpellatie tot de heer Theo Kelchtermans, Vlaams minister van Leefmilieu en Tewerkstelling, over maatregelen om het gebruik van schadelijke bestrijdingsmiddelen te beperken
– 314 (1995-1996) – Nr. 1
- Met redenen omklede motie van de heren Johan Malcorps en Ludo Sannen tot besluit van de op 15 mei 1996 door de heer Ludo Sannen in commissie gehouden interpellatie tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over een nieuwe verkavelingsgolf in Vlaanderen
– 320 (1995-1996) – Nr. 1
- Met redenen omklede motie van de heren Johan Malcorps en Johan Sauwens tot besluit van de op 15 mei 1996 door mevrouw Vera Dua in commissie gehouden interpellatie tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de weekendverblijven
– 321 (1995-1996) – Nr. 1

BELEIDSBRIEVEN

Indiening en verwijzing

De voorzitter : De volgende beleidsbrieven werden ingediend :

- Beleidsbrief Multimedia in Vlaanderen. Vlaanderen, sterregio op de informatiesnelweg. Beleidsprioriteiten 1996-1999
– 295 (1995-1996) – Nr. 1
Verwezen naar de Commissie voor Werkgelegenheid en Economische Aangelegenheden.
- Beleidsbrief Buitenschoolse opvang, ingediend door de heer Luc Martens, Vlaams minister van Cultuur, Gezin en Welzijn
– 315 (1995-1996) – Nr. 1
Verwezen naar de Commissie voor Welzijn, Gezondheid en Gezin.

MOTIES VAN AANBEVELING

Indiening

De voorzitter : De volgende moties van aanbeveling werden ingediend :

- Motie van aanbeveling van de heren Jacky Maes, Joachim Coens en Jean-Marie Bogaert, over de beleidsbrief Landbouw, tuinbouw en visserij in Vlaanderen. Naar een geïntegreerde aanpak. Beleidsprioriteiten 1995-1999
– 141 (1995-1996) – Nr. 4
- Motie van aanbeveling van de heren Didier Ramoudt, André Denys en Jean-Marie Bogaert, over de beleidsbrief Landbouw, tuinbouw en visserij in Vlaanderen. Naar een geïntegreerde aanpak. Beleidsprioriteiten 1995-1999
– 141 (1995-1996) – Nr. 5
- Motie van aanbeveling van de heren Tuur Van Walendael, Carl Decaluwé en Kris Van Dijck, over de beleidsbrief De Media in Vlaanderen. Pleidooi voor een slagvaardige openbare omroep en een dynamische mediasector. Beleidsprioriteiten 1995-1999
– 142 (1995-1996) – Nr. 3
- Motie van aanbeveling van de heer Dirk Van Mechelen, over de beleidsbrief De Media in Vlaanderen. Pleidooi voor een slagvaardige openbare omroep en

een dynamische mediasector. Beleidsprioriteiten 1995-1999

– 142 (1995-1996) – Nr. 4

BESLUIT VAN DE VLAAMSE REGERING

Indiening

De voorzitter : Het volgende besluit van de Vlaamse regering werd ingediend :

- Besluit van de Vlaamse regering tot herverdeling van basisallocaties van de begroting aan de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1996
– 29-A (1995-1996) – Nr. 1
Verwezen naar de Commissie voor Financiën en Begroting.

VERKENNINGSNOTA

Indiening en verwijzing

De voorzitter : De volgende verkenningnota werd ingediend :

- Verkenningnota voor het energiedebat in het Vlaams Parlement, ingediend door de heer Eric Van Rompuy, Vlaams minister van Economie, KMO, Landbouw en Media
– 306 (1995-1996) – Nr. 1
Verwezen naar de Commissie voor Werkgelegenheid en Economische Aangelegenheden.

VERSLAGEN

Indiening

De voorzitter : De volgende verslagen werden ingediend :

- Verslag van het Rekenhof over het onderzoek van de ontwerpen van decreet houdende aanpassing van de middelenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1996 en van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1996

Voorzitter

- 21 (1995-1996) – Nr. 1
- Verslag uitgebracht door de heer Joachim Coens namens de Commissie voor Cultuur en Sport, over het voorstel van decreet van de heer Jan Caubergs tot wijziging van het decreet van 7 november 1990 houdende vaststelling van het wapen, de vlag, het volkslied en de feestdag van de Vlaamse Gemeenschap
– 50 (1995-1996) – Nr. 2
- Verslag uitgebracht door de heer Jacques Timmermans namens de Commissie voor Leefmilieu en Natuurbehoud, over de beleidsbrief Het leefmilieu in Vlaanderen. Een duurzame ontwikkeling voor de generaties van morgen. Beleidsprioriteiten 1995-1999.
– 166 (1995-1996) – Nr. 2
- Verslag uitgebracht door de heer Jacques Timmermans namens de Commissie voor Leefmilieu en Natuurbehoud, over de hoorzitting over de beleidsbrief Het leefmilieu in Vlaanderen. Een duurzame ontwikkeling voor de generaties van morgen. Beleidsprioriteiten 1995-1999
– 166 (1995-1996) – Nr. 3
- Verslag uitgebracht door de heer Freddy De Vilder namens de Commissie voor Staatshervorming, Algemene Zaken en Verzoekschriften over de beleidsbrief Herkenbaar aanwezig. Huisvesting van de diensten van de Vlaamse regering. Beleidsprioriteiten 1995-1999.
– 193 (1995-1996) – Nr. 2
- Verslag uitgebracht door de heer Joachim Coens namens de Commissie voor Cultuur en Sport, over het ontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 7 november 1990 houdende vaststelling van het wapen, de vlag, het volkslied en de feestdag van de Vlaamse Gemeenschap
– 266 (1995-1996) – Nr. 3
- Verslag uitgebracht door de heer Eddy Schuermans namens de Commissie voor Werkgelegenheid en Economische Aangelegenheden, over het voorstel van resolutie van de heren Jos Geysels, Jef Sleenckx en Chris Vandenbroeke c.s. betreffende de drastische verlaging van de werkloosheid
– 271 (1995-1996) – Nr. 3
- Verslag uitgebracht door de heer Eddy Schuermans namens de Commissie voor Werkgelegenheid en Economische Aangelegenheden, over het voorstel van resolutie van de heren André Denys, Karel De Gucht, Didier Ramoudt, Marino Keulen, Dirk Van Mechelen en Louis Bril betreffende het leggen van prioriteiten inzake de bestrijding van de werkloosheid

– 280 (1995-1996) – Nr. 2

- Verslag uitgebracht door de heer Eddy Schuermans namens de Commissie voor Werkgelegenheid en Economische Aangelegenheden, over het voorstel van resolutie van de heren Paul Deprez en Johan De Roo c.s. betreffende het Vlaamse werkgelegenheidsbeleid
– 292 (1995-1996) – Nr. 3
- Verslag van het Rekenhof over het ontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 1996
– 300 (1995-1996) – Nr. 2
- Verslag uitgebracht door de heer Fred Dielens namens de Commissie voor Werkgelegenheid en Economische Aangelegenheden, over de hoorzitting over het belang en de impact van het Vlaams beleid van het nationaal uitrustingsplan inzake de middelen voor de productie en het transport van elektrische energie
– 313 (1995-1996) – Nr. 1

MOTIES VAN GEMEENTERADEN

Indiening

De voorzitter : De volgende moties van gemeenteraden werden ingediend :

- Motie van de stad Sint-Niklaas van 25 april 1996 betreffende het rationeel energiegebruik.
- Motie van de gemeente Houthalen-Helchteren van 29 april 1996 betreffende energiebesparing.
- Motie van de stad Antwerpen van 30 april 1996 betreffende de wijziging gewestplan in verband met het traject HST-HSL.
- Motie van de gemeente Zwijndrecht van 2 mei 1996 betreffende energiedebat – tariefmechanismen.
- Motie van de gemeente Zedelgem van 2 mei 1996 betreffende energiebesparing.

BRIEF VAN HET REKENHOF

Indiening en verwijzing

De voorzitter : De volgende brief van het Rekenhof werd ingediend :

Voorzitter

- Brief van 9 april 1996 betreffende het oprichten van serviceflats voor bejaarden via de Bevak NV Serviceflats Invest.
Verwezen naar de Commissie voor Financiën en Begroting.

MOTIE VAN ORDE

Voorafgaande vraag over de toepassing van de procedure

De voorzitter : De heer Gabriels heeft het woord.

De heer Jaak Gabriels (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, collega's, toen we met de commissie Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Verkeer de drie havens in Vlaanderen bezochten, hadden we de ambitie om naderhand hier een evaluatie van te maken. Jammer genoeg is dit woensdag door allerlei omstandigheden niet kunnen doorgaan en moeten we dit uitstellen tot dinsdagnamiddag 28 mei.

Daarom heb ik de volgende vraag in verband met de agenda van vandaag. De interpellaties dienen uiteraard door te gaan, maar ik zou willen vragen dat de interpellaties niet worden besloten met een motie van aanbeveling. Dit zou immers reeds een richting aangeven waarin de besluiten kunnen worden getroffen. Ik vraag dit met de bedoeling het debat open te laten en ons de mogelijkheid te geven – over de grenzen van meerderheid en oppositie heen – tot standpunten te komen die het havenbeleid en het havenbelang dienen.

Ik vraag dus dat deze interpellaties wel als ad hoc evenementen doorgaan, maar dat we daaruit niet reeds besluiten trekken in verband met de richting waar de Vlaamse regering en het Vlaams Parlement naartoe moeten. Indien we dit wel doen, maken we de werkzaamheden in de commissie bijzonder moeilijk.

De voorzitter : De heer De Roo heeft het woord.

De heer Johan De Roo : Mijnheer de voorzitter, in het kader van de werkzaamheden zou ik het volgende willen voorstellen.

Het is zo dat alle parlementsleden op de hoogte waren van de agenda in haar huidige vorm. We zouden vandaag het Havenbeleid en het Mobiliteitsbeleid bespreken. De beleidsbrief is de voorbije weken reeds in de commissie besproken, en werd reeds enkele maanden geleden door de minister bekendgemaakt. Hieraan worden een aantal interpellaties gekoppeld. Het is nu zo dat een aantal colle-

ga's zich op basis van deze agenda hebben voorbereid op een tussenkomst in het kader van de beleidsbrief Havenbeleid en Mobiliteit.

Ik wil voorstellen dat die tussenkomsten ook plaatsvinden en dat naast de interpellaties de beleidsbrief Havenbeleid wel degelijk op de agenda blijft. Ik ga wel akkoord met het voorstel van de heer Gabriels dat we de beleidsbrief Havenbeleid niet laten besluiten met moties van aanbeveling. Zo geven we de commissie nog de mogelijkheid om hierover van gedachten te wisselen. Ik pleit er wel voor om de agenda op dat punt niet te wijzigen.

De voorzitter : De heer Gabriels heeft het woord.

De heer Jaak Gabriels : Ik ga akkoord met het voorstel van de heer De Roo.

De voorzitter : Dan gaan we de agenda op deze manier afhandelen.

BELEIDSBRIEF Ruimtelijke structuur voor Vlaanderen. Opties voor een duurzaam en leefbaar ruimtebeheer. Beleidsprioriteiten 1995-1999 – 157 (1995-1996) – Nrs. 1 en 2

Eerste deel : havenbeleid

Debat

De voorzitter : Dames en heren, aan de orde is de beleidsbrief Ruimtelijke structuur voor Vlaanderen. Opties voor een duurzaam en leefbaar ruimtebeheer. Beleidsprioriteiten 1995-1999.

Dames en heren, het Uitgebreid Bureau heeft beslist het verdere debat over deze beleidsbrief op te splitsen in drie delen. Havenbeleid en mobiliteit behandelen we vandaag. Het onderdeel ruimtelijke ordening en waterbeheersing komt morgen aan bod. Bij elk deel houden we ook de interpellaties over hetzelfde onderwerp.

Dames en heren, aan de orde is het eerste deel van het debat, dat het havenbeleid behelst.

Het debat is geopend.

De heer Decaluwé, verslaggever, verwijst naar zijn verslag.

Dan zullen we nu de interpellaties behandelen.

Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Luc Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering,

Vlaams minister van Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Wetenschap en Technologie, over zijn visie op het havenbeleid

De voorzitter : Dames en heren, aan de orde is de interpellatie van de heer Penris tot de heer Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Wetenschap en Technologie, over zijn visie op het havenbeleid.

De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Na bijna een vol jaar van parlementaire werkzaamheden, wordt vandaag eindelijk het havendebat aangevat. We zeggen wel degelijk eindelijk, want het is verbijsterend dat dit niet eerder mogelijk was. De dossiers over de Scheldeverdieping en de IJzeren Rijn uitgezonderd, bleef de havenproblematiek zo goed als onbesproken. Dat mag verbazing wekken, want niet alleen leveren onze havens een belangrijke bijdrage tot het Vlaams Bruto Nationaal Produkt, op de koop toe zijn ze de rechtstreekse en onrechtstreekse werkgevers van tienduizenden landgenoten.

Daarenboven waren de besprekingen omtrent het statuut voor de havens in de vorige zittingsperiode al ver gevorderd. De maritieme actualiteit staat echter niet stil. In de zogenaamde Hamburg – Le Havre-range, waartoe onze Vlaamse havens behoren, voltrekken zich de jongste tijd enkele opmerkelijke ontwikkelingen. Zowel de Duitse als de Nederlandse overheden stellen aanzienlijke investeringen in hun main ports in het vooruitzicht. Nederland heeft zelfs honderden miljoenen frank veil voor een rechtstreekse snelspoorverbinding tussen Rotterdam en het Duitse hinterland. In Frankrijk lijkt de sociale onrust die het begin van de jaren '90 kenmerkte voorgoed bedwongen, hetgeen de Franse havens in staat stelt de verloren marktaandelen terug in te palmen. Tussen de verscheidene havens komen samenwerkingsverbanden tot stand, onder meer tussen Rotterdam en de kleinere Nederlandse havens. Er is daarenboven het feit dat het havenlandschap steeds vaker en steeds meer bepaald wordt door de grotere rederij-consortia, en steeds minder door de lading-belanghebbenden zelf.

Vlaanderen heeft het laatste decennium aanzienlijk aan maritieme geloofwaardigheid verloren. Een ongunstig fiscaal en parafiscaal stelsel heeft ervoor gezorgd dat de Vlaamse vloot bijna volledig werd uitgevlagd. Binnen de pool der zeelieden is de werkloosheid drastisch toegenomen.

Met de drama's van Antwerp Shiprepair en de Boelwerf werd ook een einde gemaakt aan onze activiteiten als scheepsbouwers of scheepsherstellers. Wat rest is de goederenbehandeling, doch ook hierover bereiken ons geen

al te beste berichten. Sommige statistieken spreken van een terugval van 15 percent in behandelde goederen. Weliswaar zijn de meest recente gegevens iets gunstiger, doch men kan in onze havens vaststellen dat de lijn constant in dalende richting loopt. De werkloosheid in de pool der havenarbeiders neemt op sommige dagen vaak hallucinante vormen aan. De pool zelf krimpt van jaar tot jaar verder in.

Ook het vertrouwen van de overheid in onze havens schijnt zoek. Hoewel de Vlaamse overheid met de lippen het belang van onze Vlaamse havens blijft onderschrijven, werden de toenemende investeringsinspanningen ten bate van die havens sinds 1992 omgebogen.

In 1994 bereikte men met iets meer dan 5,9 miljard frank het laagste cijfer sinds de regionalisering van het havenbeleid in 1989. Van dit bedrag gaat 60 percent naar de baggerwerken in de maritieme toegang, zodat slechts een kleine 2,4 miljard frank naar de vier Vlaamse havens gaat. Een halvering sinds 1991.

Vlaanderen heeft op het vlak van de havenorganisatie altijd de hanzeatische tradities hoog gehouden. Concreet betekent dit dat vooral de gemeenten het havenbeleid hebben uitgetekend. Enkel Zeebrugge, dat met zijn wat aparte structuur op een rechtstreekse participatie van de Vlaamse overheid kan rekenen, vormt hierop een uitzondering. De gemeenten zijn aan die autonomie gehecht geraakt en streven ernaar om hun haven zo goed mogelijk zelf te promoten. Dit leidt soms tot conflicten tussen de gemeenten. De verhoudingen tussen de gemeenten worden daarenboven nog bemoeilijkt door de schaarste van de overheidsmiddelen, die mee instaan voor de uitbouw van de haveninfrastructuur. De Vlaamse havens bekijken elkaar overigens met argusogen waar het de promotingsinspanningen van de overheid betreft.

Op dat laatste terrein heeft de minister-president zich recent enkele keren in de kijker gewerkt. De rechtstreekse aanleiding voor mijn interpellatie is dan ook zo'n betoog van de minister-president. Ik doel op de toespraak die hij hield bij de dertigste verjaardag van de Antwerpse promotingsvereniging Assiport. Voeg daarbij nog zijn trip naar het Verre Oosten in een exclusief Brugs gezelschap en het openen van de Evergreen West-Bound-lijn in Zeebrugge.

De regering heeft dus wel degelijk een havenvisie, dat blijkt ook uit de persverklaringen van de minister-president. Ze doet zelfs aan havenpolitiek. Jammer genoeg resulteerde die visie nog niet in een coherente verklaring voor het parlement. Minister Baldewijns heeft zich de havenpolitiek ook snel eigen gemaakt. Onze bevoegde commissie wordt in snelheid door de regering bijgehaald.

Penris

In Antwerpse kringen, die aangevoerd worden door havenschepen Delwaide, leeft sterk de gedachte van een zogenaamde main port. Zoals Rotterdam de belangrijkste haven van de noordelijke Nederlanden is en de overige Nederlandse havens zich op de afgeleide trafiek toelagen, zo wil Antwerpen in Vlaanderen als hoofdhaven worden erkend. Die erkenning moet blijken uit de grootte van de investeringen en uit de officiële promotionele activiteiten.

De privé-sector wil die visie van schepen Delwaide enigszins nuanceren. Die sector beseft dat het de rederijconsortia zijn die de markt dicteren, en niet de goederenbehandelaars of belanghebbenden, en stelt zich dus pragmatischer op. Grote goederenbehandelaars nemen belangrijke concessies, hetzij rechtstreeks, hetzij via dochtermaatschappijen in meerdere havens tegelijk. Trafiekverplaatsingen zijn wel mogelijk, maar de lading blijft in Vlaanderen. Dat zal er op termijn toe leiden dat de Vlaamse havens automatisch meer op elkaar afgestemd raken.

Naast de municipalistische visie van schepen Delwaide en de meer pragmatische benadering van de privé-sector bestaat er nog een derde kijk op de problematiek, namelijk die van de Vlaamse regering. Daar duikt steeds meer de centralistische gedachte op van één grote Vlaamse haven-gemeenschap. Die megahaven kreeg zelfs al de naam Flandria mee.

Over dit project bestaat nog niet veel duidelijkheid. Wil men de hanzeatische traditie opgeven en ruilen voor een meer jakobijnse aanpak van de Latijnse havens ? Zal Brussel, of main port Mechelen, de havenwet gaan dicteren ?

Iedereen geeft toe dat de beheersvorm van onze havens dringend moet worden herzien. De hervormingsbesprekingen uit de vorige zittingsperiode werden doorkruist door het ongelukkige initiatief van de heer Erdman. In een vlag van conservatisme hield men toen vast aan de strikt gemeentelijke benadering. Daardoor werd de inbreng van derden – reders en goederenbehandelaars – onmogelijk gemaakt en gingen heel wat kansen verloren.

Er bestaat ook nog geen gelijkheid van werkingsvoorwaarden voor alle Vlaamse havens. De Franse nobelprijswinnaar voor de economie, Allais, zegt nochtans dat er geen eerlijke concurrentie mogelijk is zonder dat er gelijke marktvoorwaarden zijn voor alle deelnemers aan die markt.

Er moet dus dringend een eenvormig rechtskader komen. We wachten op een decretaal initiatief. Daarbij kan men voor een groot stuk teruggrijpen naar het ontwerp van decreet uit de vorige zittingsperiode. Voor de commissie ligt nog heel wat studiewerk te wachten. Dan pas kunnen de

fundamentele besprekingen beginnen. De stelling van het Vlaams Blok is al langer bekend : wij geloven niet in de jakobijnse aanpak, die in Frankrijk, Spanje en Italië al heeft bewezen niet efficiënt te zijn.

We willen evenmin krampachtig vasthouden aan de zogenaamde gemeentelijke autonomie. Met een pragmatisme, afgestemd op de gewijzigde marktsituatie, pleiten we voor onafhankelijke NV's, waarbij naast een duidelijke overheidsinbreng ook ruimte moet zijn voor het privé-kapitaal. De markt zal zich dan verder wel vanzelf ontwikkelen. Kruisparticipaties tussen de haven-NV's onderling kunnen de efficiëntie van onze Vlaamse havens verder opdrijven.

Wil onze commissie een ernstig havendebat kunnen voeren, dan moet ze op minstens twee duidelijke vragen van deze regering antwoord krijgen. Gelooft deze regering nog in de maritieme roeping van Vlaanderen en is ze derhalve bereid meer in onze havens te investeren ? Gelooft deze regering nog in de vrije markt en zal ze hieraan uitdrukking geven, wanneer ze het nieuwe havenstatuut moet uitwerken, of gaat ze zelf de havens vanuit Brussel besturen ? (*Applaus bij het VB*)

De voorzitter : Ik stel voor dat we nu de interpellatie van de heer Beysen en daarna de interpellatie van mevrouw Dua houden. Na deze drie interpellanten kunnen anderen zich hierbij aansluiten en krijgt de minister de gelegenheid te antwoorden.

De heer Gabriels heeft het woord.

De heer Jaak Gabriels : Mijnheer de voorzitter, het is beter dat de uiteenzettingen over de havens elkaar opvolgen en dat de minister daarna op het geheel kan antwoorden. Anders voeren we een debat in schijfjes.

De voorzitter : Gaat iedereen daarmee akkoord ? (*Instemming*)

Interpellatie van de heer Ward Beysen tot de heer Luc Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Wetenschap en Technologie, en de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het Vlaamse havenbeleid

De voorzitter : Dames en heren, aan de orde is de interpellatie van de heer Beysen tot de heer Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Wetenschap en Technologie, en de heer Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het Vlaamse havenbeleid.

Voorzitter

De heer Beysen heeft het woord.

De heer Ward Beysen (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, tijdens de bespreking van het Regeerakkoord sprak ik reeds mijn verwondering uit over het feit dat minister-president Van den Brande het niet eens nodig achtte te verwijzen naar het uitzonderlijke belang van onze Vlaamse havens voor de economische ontwikkeling van onze regio. Ook viel het me op dat de beleidsbrief van minister Baldewijns uiterst oppervlakkig bleef inzake het te ontwikkelen havenbeleid. Het feit dat we, ongeveer een jaar na de installatie van de tweede regering-Van den Brande, nu pas voor het eerst terdege over het havenbeleid van gedachten wisselen, is een teken te meer dat de Vlaamse regering tot hier toe geen duidelijk inzicht heeft in het te voeren havenbeleid.

Tijdens de bespreking van zijn beleidsbrief in de commissie kondigde minister Baldewijns zijn ontwerp van decreet over het havenbeheer voor de zomer aan. Mijnheer de minister, ik heb de indruk dat de zomer op tijd zal komen, maar uw ontwerp van decreet niet. Dienen we het uitblijven van dit zo lang verwachte ontwerp van decreet te beschouwen als een uiting van een onoverbrugbaar meningsverschil tussen de coalitiepartners ? Want, misschien is het ook niet slecht even de voor geschiedenis in herinnering te brengen. Vorig jaar, rond deze tijd, strandde het ontwerp van uw voorganger, minister Kelchtermans, precies op de parallelle bespreking van de wet-Erdman. Ondertussen is veel nuttige tijd verloren gegaan. Meer zelfs, het is rond dit ontwerp van decreet betreffende het havenbeheer zo stil geworden, dat de vraag rijst of er nog wel één komt.

Ik had verwacht dat minister-president Van den Brande hier aanwezig zou zijn, gelet op het feit dat deze interpellaties tot hem waren gericht. U zult zo dadelijk vernemen waarom. Ondertussen neemt hij blijkbaar de honneurs waar – als ik dat zo mag uitdrukken – over het havenbeleid. Hij laat geen gelegenheid voorbijgaan om het Vlaamse havenschap in beeld te brengen, naast de idee van de zogenaamde port equalisation. Hij doet dat bij voorkeur in het buitenland, maar ik hoop dat hij merkt dat deze idee aan het thuisfront aanleiding geeft tot tandengeknars, inzonderheid omdat deze idee, tot nu toe althans, niet is onderbouwd.

Hopelijk kan dit debat enige duidelijkheid verschaffen over de idee van het Vlaamse havenschap. Aan de hand van de bevindingen die we als commissieleden ter gelegenheid van onze respectieve bezoeken aan de diverse havens hebben opgedaan, kan met grote stelligheid worden onderstreept dat de verantwoordelijken van de Vlaamse zeehavens niet warm lopen voor de idee van het

Vlaamse havenschap. Voor de huidige beleidsverantwoordelijken in onze havens moet de dynamiek van de lokale besturen in een gedecentraliseerd kader de basis blijven vormen van het toekomstige havenbeleid.

Overigens is het me opgevallen dat de enkele keren dat u over het havenbeleid hebt gesproken, u een ander Vlaams geluid liet horen dan dat van de minister-president. Zo gebruikte u tijdens uw toespraak vorige maand, op de jaarlijkse algemene vergadering van de Gentse haven gemeenschap, begrippen als complementaire samenwerking. U sprak er over de promotie van het Vlaams Haven centrum, alsook over de noodzaak om een strategische visie te ontwikkelen. Dat alles was misschien wel wat algemeen, maar het viel op dat u angstvallig vermeerde het begrip Vlaams Havenschap in de mond te nemen. Ik leid daaruit af dat de minister-president met zijn opvatting wat geïsoleerd staat binnen de Vlaamse regering.

Overigens zou het geen kwaad kunnen indien de minister-president zijn ideeën eens zou toetsen aan wat hieromtrent in het Vlaams Parlement leeft. In dat verband had ik graag vandaag de gelegenheid te baat genomen. Beter laat dan nooit, zou ik zo zeggen. Ik stel vast dat hij u, bij wijze van spreken, heeft afgevaardigd om het antwoord te geven. Zonder aan uw deskundig gebracht antwoord afbreuk te willen doen, zou het beter zijn om inzake dit onderwerp het antwoord van de minister-president zelf te krijgen. Want het is een vraag die zich opdringt. Stel dat het idee van een Vlaams Havenschap inderdaad niet leeft ; noch in de haven gemeenschap, noch in dit parlement. Ik denk overigens dat dit het geval is. Dan wil ik graag van de minister-president vernemen of hij bereid is om dit denkkader op te geven. Dat is een belangrijke beleidsaangelegenheid. Ik hoop dat we hier vandaag, aan de hand van het antwoord van de bevoegde minister, enige duidelijkheid ter zake zullen krijgen.

Mijnheer de voorzitter, collega's, laat er hier geen misverstand over bestaan. Er zijn andere, belangrijker zaken die ons inzake het havenbeleid bezighouden – veel meer dan het denkkader over het Vlaams Havenschap. Spijtig genoeg moet worden vastgesteld dat de trafiekcijfers van de verschillende havens voor de eerste maanden van het jaar erg negatief uitvielen. Dat moet ons in de eerste plaats bekommeren ; en niet een discussie over een idee inzake de structuur van de havens. Deze cijfers hebben uiteraard ook een nefast gevolg voor de werkgelegenheid. In de haven van Antwerpen worden op een contingent van 6.200 havenarbeiders pieken genoteerd van 1.600 werklozen per dag. Dat is een gegeven om bij stil te staan. Temeer omdat alle gegevens erop wijzen dat niet conjuncturele, maar structurele oorzaken daaraan ten grondslag liggen.

De Vlaamse regering zou samen met de havenautoritei-

Beysen

ten moeten nagaan hoe op de kortst mogelijke termijn in onze havens bijkomende functies kunnen worden gecreëerd. Men moet er daarbij van uitgaan dat niet de overheid, maar wel de eigenaars van de goederen bepalen in welke havens hun goederen worden verscheept. Het is van het grootste belang om als beleidsmakers bijzondere aandacht te verlenen aan de logistieke uitbouw van de havens.

De Franse – en in 't bijzonder de Nederlandse – voorbeelden kunnen ons wellicht desbetreffend inspireren. Als ik namelijk zie wat er in Vlissingen en Terneuzen op dat vlak gebeurt, dan maak ik me ernstige zorgen over het gebrek aan dynamiek dat momenteel bij ons wordt ontwikkeld. Wetende vooral dat er bij onze bedrijven een grote knowhow aanwezig is die voor distributie en creatie van toegevoegde waarde kan worden aangewend, dienen deze troeven volop te worden uitgespeeld tijdens het leggen van buitenlandse contacten.

Nog meer inspanningen op dit vlak zullen door iedereen positief worden onthaald. Wellicht kan in het kader van de nieuwe dienst export een bijzondere opdracht in die zin worden verleend.

Vlaanderen, met Antwerpen als economisch centrum, beschikt over belangrijke mogelijkheden als logistieke draaischijf van Europa. Deze kunnen slechts worden gevaloriseerd indien de overheid samen met de privé-sector een assertieve investeringspolitiek voert, zoals dat in Nederland bijvoorbeeld het geval is. De Nederlandse overheid, mijnheer de minister, is bereid om met tientallen miljarden Guldens over de brug te komen om de positie van Nederland als poort van Europa veilig te stellen. De vraag die zich daarbij stelt is, wat wij daartegenover plaatsen.

Indien Vlaanderen niet drastisch het roer omgooit en een gelijkwaardige inspanning doet, zullen wij één van de belangrijkste troeven in de internationale mededinging verliezen.

Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, naast de logistieke uitbouw van onze havens blijft het optimaliseren van de bereikbaarheid van onze havens de allerbelangrijkste bekommernis. Op dat vlak moeten wij bijzonder alert blijven inzake de uitvoering van het Scheldeverdrag.

Een aantal recente persberichten, interviews en commentaren hebben opnieuw twijfel doen rijzen omtrent de correcte uitvoering van het verdiepingsprogramma van de Schelde.

De Vlaamse regering heeft bij herhaling verklaard dat de Scheldeverdieping voor haar de hoogste prioriteit geniet.

In het licht van een aantal recente persartikelen en verklaringen van Nederlandse deskundigen kan het geen kwaad om de nadrukkelijke bevestiging te vragen van het eerder ingenomen standpunt. Of, om het rechtuit te vragen, blijft de verdieping van de Schelde voor de Vlaamse regering de hoogste prioriteit?

Het antwoord op deze vraag kan niet duidelijk genoeg zijn. Velen voelen namelijk aan, dat de Nederlanders erop uit zijn eerst de hoge-snelheidslijn volledig volgens hun wensen te regelen alvorens de eerste baggerboot de grens zal mogen oversteken.

Vanuit dit aanvoelen is het wenselijk dat de minister-president bij monde van minister Baldewijns formeel de wens van de CVP-studiedienst de kop indrukt. Die wil namelijk dat de Vlaamse regering wacht met haar beslissing over de HST. Dat ligt in het verlengde van het debat dat we hier een veertiental dagen geleden gevoerd hebben.

Aan de minister-president zeg ik dan ook, dat er geen weg terug is. Die beslissing moet om verschillende redenen worden genomen. Namelijk om de pas aangehaalde reden en ook omwille van het feit dat de mensen die erbij betrokken kunnen worden uiteindelijk toch zekerheid wensen. De beslissing moet in de eerstvolgende dagen worden genomen zoals afgesproken. En ik hoop dat u dat ook zult willen bevestigen.

Meer zelfs, er is grote nood om zich te engageren op een concrete datum voor de realisering van de bevaarbaarheid van de Schelde tot 48 voet diepgang. Zolang dit engagement er niet is, blijven de maritieme bedrijven in Antwerpen sterk gehinderd in hun positie naar de klanten toe.

Vlaanderen beschikt op maritiem vlak over enorme troeven. Mits een goede verstandhouding tussen de respectieve havengemeenschappen ligt ook in de toekomst de bron van onze welvaart in de havensector.

De vele vragen die tijdens dit debat over het havenbeleid zullen worden gesteld, wijzen erop dat de Vlaamse regering dringend een efficiënt en toekomstgericht havenbeleid moet uittekenen. Daarbij dient de eigenheid van elke afzonderlijke haven maximaal te worden gevrijwaard. Mijnheer de minister, het is hoog tijd dat de krijtlijnen daarvoor worden uitgetekend. (*Applaus bij de VLD*)

Interpellatie van mevrouw Vera Dua tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het Vlaamse havenbeleid

De voorzitter : Dames en heren, aan de orde is de interpellatie van mevrouw Dua tot de heer Baldewijns,

Voorzitter

Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het Vlaamse havenbeleid.

Mevrouw Dua heeft het woord.

Mevrouw Vera Dua (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, momenteel heerst in havenmiddens nogal wat ongenoegen over het havenbeleid van de Vlaamse regering. Zoals de heer Beyssen zonet opmerkte, staat het Havendecreet nog steeds op stapel, en weet niemand wat er uiteindelijk van zal terechtkomen. Anderzijds heeft het idee van de Vlaamse regering om in Vlaanderen één zeehavenschap te creëren, voor de nodige beroering gezorgd. Ik wil het vooral over dit tweede item hebben.

De Vlaamse regering lanceerde het idee van één zeehavenschap in haar Septemberverklaring. De minister-president herhaalde het onlangs in Antwerpse havenkringen. Het is een pleidooi om de verschillende havens niet langer als aparte entiteiten te bekijken die elkaar beconcurreren, maar in de plaats een globaal concept te creëren waarin alle Vlaamse havens samen worden opgenomen. De minister-president is goed in het vinden van nieuwe termen. Hij heeft het ondermeer over Flandria Ports, waarmee onze globale havenstructuur in het buitenland als één geheel kan worden gepromoot.

Zijn voorstel krijgt weinig bijval. De lokale havenbesturen reageren uitermate negatief, de Vlaamse Havencommissie ziet het al evenmin zitten, de havengebruikers houden zich op de vlakte. Ook in de politieke wereld kan hij blijkbaar op weinig enthousiasme rekenen. Eigenlijk hebben de Groenen als enige voorzichtig positief gereageerd op dit initiatief, hoe vaag en onduidelijk het ook werd geformuleerd.

Ons inziens biedt een constructie die de onderlinge verhoudingen tussen de havens duidelijk afbakent en ervoor zorgt dat de verlamdende concurrentiestrijdbijl wordt begravend, wel degelijk enig toekomstperspectief. Het is een uitzonderlijke situatie, die misschien voor ons beiden wat oncomfortabel aanvoelt, maar de Groenen zijn in dit dossier de enige objectieve bondgenoten van de minister-president, zij het vermoedelijk om andere redenen.

Positief is alvast dat eindelijk een debat ten gronde wordt gevoerd over het globale havenbeleid, wat in deze sector niet echt gebruikelijk is. Er bestaat in de havensector immers niet meteen een traditie om een globale visie over de mogelijke taakverdeling tussen de havens, en de strategische inpassing van elke haven apart, te formuleren. Evenmin heeft de Vlaamse regering ooit geprobeerd om een doordachte havenpolitiek uit te bouwen.

Bij discussies over het Vlaamse havenbeleid, gaat het steevast over de omvang van de kredieten en vooral over de verdeling ervan over de vier havens. Van oudsher voert elke Vlaamse haven een soort Hansa-strategie, en vecht ze vanuit haar lokale verankering voor het eigen gelijk en het eigen gewin. Dit gebeurt via lobbywerk bij de bevoegde minister, die tenslotte met het geld over de brug moet komen. Het gebeurt echter traditiegetrouw ook in het parlement, waar de lokale verkozenen regelmatig de eigen haven verdedigen. Ik vermoed dat we daarvan vandaag nog wel enkele staaltjes zullen meemaken.

Ook in de Vlaamse Havencommissie verdedigen zowel de lokale bestuurders als de werkgevers en werknemers plichtsgetrouw hun eigen haven. De adviezen vormen bijgevolg een soort gulden middenweg tussen de concurrerende bedrijfsbelangen. Jammer genoeg heeft de Vlaamse regering dit spel steeds meegespeeld.

De investeringen werden toegekend op basis van lokaal ingekleurde dossiers, volgens een soort uitgebalanceerde wafelijzerpolitiek. Dit kaderde echter niet in een langetermijnvisie op de havenontwikkelingen en er werd geen rekening gehouden met andere dan lokale groeiargumenten. In het verleden had dit soms zijn voordelen : in Gent werd bijvoorbeeld vooral geïnvesteerd in de renovatie van de oude haveninfrastructuur, dit met veel succes. Dit gebeurde omdat gedurende een bepaalde periode vooral in Antwerpen en Zeebrugge werd geïnvesteerd. Deze werkwijze had echter vooral nadelen. Daar iedereen op een min of meer evenwichtige wijze moet worden bediend, kregen de drie grote havens dan ook elk hun eigen nieuwe dok : het Wielingendok in Zeebrugge, het Kluiszendok in Gent en het Verrebroekdok in Antwerpen. Dit heeft de gemeenschap miljarden franken gekost. Honderden hectaren open ruimte werden opgeofferd. Men woog niet af of deze investeringen echt noodzakelijk waren in de internationale context en of ze beantwoordden aan reële noden.

Ook in de dagelijkse praktijk komt deze bizarre concurrentiestrijd tussen de havens regelmatig aan bod. De industrie speelt meestal handig in op deze trafiekenstrijd. Dat kan soms aanleiding geven tot de meest absurde situaties. Ik wil hiervan een aantal voorbeelden geven.

Toen Gent de bouw van een loods door Andrew Fruitwharfs liet stilleggen omdat dit zonder vergunning gebeurde, kon dit bedrijf zonder veel problemen een illegale loods bouwen in Zeebrugge, waardoor deze trafieken van Gent werden afgesnoept. Gent heeft onlangs voor een zeer lage prijs een fruitloods verkocht aan Dole. De Zeebrugse havenvakbonden hebben onmiddellijk klacht neergelegd bij de gouverneur omwille van vermeende oneerlijke concurrentie. Antwerpen reageert woedend

Dua

omdat de Havencommissie een positief advies geeft voor de bouw van een tweede containerkade in Zeebrugge en vindt natuurlijk dat een derde containerterminal in Antwerpen absolute voorrang moet krijgen. Het resultaat zal wellicht zijn dat beiden op hun wenken zullen worden bediend.

Zo kunnen tientallen voorbeelden worden gegeven van het verlammeende gehakketak tussen de verschillende havens en de onverantwoorde investeringspolitiek die daarvan een gevolg is. Als een voorstel van de Vlaamse regering dit stereotiepe scenario doorbreekt, namelijk het creëren van één havenschap waarbij de onderlinge twisten opzij worden gezet, is beroering het gevolg. De reacties, en dan vooral van de havenbesturen, waren dan ook zeer negatief. Schepen Delwaide komt prompt met iets nieuws op de proppen : Antwerpen moet een mainport-haven worden, dit naar het voorbeeld van grote broer Rotterdam. Tussen de regels lezen we de boodschap dat Antwerpen dan ook recht heeft op het grootste deel van de havenkoek. Het Gentse havenbestuur krijgt van deze constructie de daver op het lijf, want zij ziet zichzelf letterlijk en figuurlijk wegdeemsteren. Zij noemt zich nu een niche-haven, wat dit ook moge betekenen. Overal heerst de enorme angst dat de lokale verankering en de verdediging van de lokale belangen zullen worden uitgeschakeld.

Mijnheer de minister, men heeft weinig sympathie voor het nieuwe voorstel. Ik weet zelf ook niet goed of ik er wel volledig achter sta. Dat zal uit uw antwoord moeten blijken.

De groenen zien iets in om het even welke constructie, zolang men maar afstapt van de kortzichtige belangenstrijd tussen de havens. Deze strijd heeft immers nefaste gevolgen. We zijn ervan overtuigd dat de Vlaamse havens op economisch vlak zeer belangrijk zijn, niet in het minst omwille van de tewerkstelling.

Toch is het havenbeleid ons een doorn in het oog. Eerst en vooral stellen we vast dat haveninvesteringen dikwijls gepaard gaan met een onverantwoorde inname van open ruimte en onoordeelkundige uitbreidingen. Het Kluizendok in Gent, de discussie over de toekomst van Doel en het Verrebroekdok zijn daar voorbeelden van. Bovendien zijn de Vlaamse havens – en dan vooral Gent en Antwerpen – niet alleen distributiecentra, maar ook concentratiezones van zeer zware industrie, met alle gevolgen voor het leefmilieu. Havenzones zijn dus sowieso probleemgebieden voor het milieu.

Haveninvesteringen zijn bovendien uitermate geldverslindend. Beschikt de Vlaamse regering over zoveel middelen, dat ze er zo kwistig mee kan omspringen ? Een objec-

tieve afweging van kosten en baten, wat in het verleden veel te weinig gebeurde, is noodzakelijk.

Ik wil de discussie over de Scheldeverdieping niet heropenen. Anders krijg ik de gehele Antwerpse lobby op mijn nek. Ik ben er echter van overtuigd dat een objectieve en haven-overschrijdende evaluatie van deze zeer dure operaties op termijn negatief zou kunnen uitvallen.

Hetzelfde geldt voor Gent, meer bepaald voor het project van het kluizendok. In dit dossier hebben we er als enige partij steeds op gewezen dat het, zeker in zijn oorspronkelijke versie, een waanzinnig project is. We hebben ervoor gepleit dat men enkel de linker kanaaloever als kade zou inrichten, en dus geen nieuwe dokken zou graven. Dat laatste zou niet alleen veel open ruimte opslorpen, maar zou bovendien economisch niet rendabel zijn. We hopen dan ook dat enkel de eerste fase van het project zal worden uitgevoerd.

We wensen een havenpolitiek die niet alleen oog heeft voor de lokale economische belangen, maar ook voor alle maatschappelijk relevante aspecten van de havenactiviteit. Investeringsdienen dan ook te gebeuren waar dit economisch noodzakelijk, en ecologisch en sociaal verantwoord is.

De spelregels van het havenbeleid moeten dus worden gewijzigd. Bovendien dient men te zoeken naar middelen om de idiote concurrentiestrijd tussen de Vlaamse havens te temperen, of toch minstens in goede banen te leiden. Dat kan alleen maar gebeuren binnen een globaal Vlaams kader, waarbinnen men de evolutie van de diverse havens kan sturen, rekening houdend met de internationale context. Het is trouwens opvallend dat de havengebruikers in de praktijk al inspelen op de complementariteit van de havens. Omwille van opportuniteitsredenen functioneert de industrie al lang binnen het concept van één havenschap. Ter illustratie : van de honderd Antwerpse havenondernemingen hebben er zestig een vestiging in Zeebrugge en vijftig in Gent. Ze hebben blijkbaar minder last van chauvinistische reflexen. Ze verhuizen of richten in een andere haven een filiaal op wanneer hen dit voordeel oplevert.

Bepaalde bronnen pleiten zelfs voor een taakverdeling tussen de zes zeehavens in de Gouden Delta, waarbij Rotterdam, Vlissingen en Terneuzen met de Vlaamse havens rond de tafel moeten gaan zitten om samen een strategisch plan uit te dokteren waarbij wederzijdse uitbestedingen mogelijk moeten zijn. Het belangrijkste argument ter zake is dat zowel Antwerpen als Rotterdam letterlijk tegen hun grenzen aanlopen. Er zal dus noodgedwongen een veel selectiever vestigings- en uitbreidingsbeleid moeten worden gevoerd. Ook in het havenbeleid moeten er grenzen worden gesteld aan de concurrentie. Zo niet,

Dua

komt men terecht in een onbetaalbare spiraal van nodeloze en dubbele investeringen, met negatieve gevolgen voor het milieu en de leefomgeving.

Hoe kan dit in de praktijk worden gerealiseerd ? In dit verband heeft de minister-president het concept voorgesteld van een Vlaams Zeehavenschap, maar het is niet meteen duidelijk wat hij daar precies mee bedoelt, en hoe het concreet zal worden gestructureerd.

Vanuit groene hoek willen we een aantal principes vooropstellen, die naar onze mening de basis moeten vormen van een dergelijk globaal beleidskader.

Vooreerst moet er een duidelijke taakverdeling tussen de havens worden afgesproken, vanuit het aanwezige potentieel en met oog voor de overlevingskansen van de diverse havens. Op die manier vermijdt men dat trafieken en activiteiten van elkaar worden afgesnoept.

In de tweede plaats dienen investeringen te gebeuren op basis van realistische en objectieve trafiekprognoses, en niet op basis van irreële verwachtingen van de betrokken havenbesturen. Onafhankelijke kosten-baten-analyses in Europees perspectief moeten vermijden dat onverantwoorde investeringen worden gedaan.

Ten slotte moet er een definitieve afbakening komen van het ruimtebeslag voor elke haven, op basis van het principe van de compacte haven. Ook hier is een inbreidingsbeleid noodzakelijk.

Bij dit alles dient men wel respect op te brengen voor de lokale autonomie in materies die een belangrijke lokale impact hebben.

Of deze principes kunnen worden gerealiseerd binnen één Zeehavenschap, dan wel op een andere manier, bijvoorbeeld door het afsluiten van bindende protocollen tussen de diverse havens, is voor ons niet het kernpunt. We dringen er wel op aan dat de voorwaarden worden gecreëerd om deze principes op het terrein te verwezenlijken.

Positief is alvast dat door heel deze discussie de Vlaamse Havencommissie een grondig zelfonderzoek heeft verricht en verklaard heeft van plan te zijn haar werking bij te schaven. Dit is alvast een belangrijke stap in de goede richting. We kijken met veel belangstelling uit naar het resultaat van deze nieuwe manier van werken.

Het wordt hoog tijd dat de Vlaamse regering duidelijk kleur bekent en een globale visie formuleert op het Vlaamse havenbeleid, een visie die meer is dan een optelsom van de individuele havenbelangen en die rekening houdt met de duurzame ontwikkeling van havens, die in feite hun grens hebben bereikt. We hopen dat de minister

ons zal meedelen welke concrete vorm deze globale visie zal aannemen. (*Applaus*)

Debat (*Voortzetting*)

De voorzitter : Aan de orde is de voortzetting van het debat, dat het havenbeleid behelst.

De heer Dumez heeft het woord.

De heer Paul Dumez (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dit is geen interpellatie, maar een commentaar van onze fractie op wat we in de loop van dit jaar, in het bijzonder in de Septemberverklaring van de Vlaamse regering en in de beleidsbrief, hebben gehoord en gelezen.

Ik wil dit thema in een ruimer kader plaatsen. Het belang ervan moet worden onderstreept. Er werd ooit wetenschappelijk bewezen dat de maritieme sector meer dan een derde van de Vlaamse economie vertegenwoordigt. In tegenstelling tot landen als Australië of Brazilië beschikt Vlaanderen over geen belangrijke bodemrijkdom. Vlaanderen beschikt echter wel over een belangrijke troef : het is gelegen aan een rivierdelta, aan de zee en in het centrum van Europa. Wij zouden gek zijn indien wij deze troef niet maximaal zouden benutten. Onze havens spelen een grote rol in het garanderen van onze welvaart. Net zomin als politiek, zijn de havens geen doel op zichzelf. Het zijn slechts middelen om het welzijn van onze burgers te verzekeren. We mogen het belang van onze havens echter niet negeren. Teneinde het welzijn van de burgers te verzekeren, moet de welvaart worden gestimuleerd. We moeten aandachtig nagaan wat onze troeven zijn en hoe we in deze harde sector de juiste klemtonen kunnen leggen.

Vanuit deze basisoptiek zal ik enkele punten van de beleidsbrief overlopen, met name de maritieme toegankelijkheid, de versterking van de concurrentiepositie, het beheer en het mogelijke decreet, de specifieke noden van de concrete havens, het investeringsplan van de NMBS en de binnenvaart.

Dat deze grote accenten in de beleidsbrief naar voren worden gebracht, is zeker toe te juichen. Uiteraard is niets volmaakt en moeten sommige accenten anders worden gelegd. De beleidsbrief vormt echter een aanzet om het havenbeleid te kanaliseren en de krijtlijnen ervan uit te tekenen.

In de eerste plaats wil ik het hebben over de maritieme toegankelijkheid. De verdieping van de Schelde werd al aangehaald. Ik heb in dit verband echter een concrete vraag. Enkele weken geleden heb ik overigens ook bij de minister-president geïnformeerd naar de toestand in Nederland. Beschikt de minister over informatie betreffende

Dumez

een eventuele uitspraak van de Nederlandse Raad van State met betrekking tot de uitvoering van de waterverdragen ? Zijn er uiteindelijk vergunningen nodig, waardoor de uitvoering van de verdragen zal worden vertraagd ? Deze uitspraak wordt verwacht tegen eind mei. Heeft de minister al meer gegevens over deze aangelegenheid ?

De heer Beysen heeft al gezegd dat de verdieping van de Schelde de eerste prioriteit blijft voor Antwerpen en dat er met belangstelling wordt uitgekeken naar de evolutie van dit dossier. Wellicht onderschatten we het belang van de Scheldeverdieping voor onze economie en welvaart.

Ten tweede, de versterking van de concurrentiepositie die u als prioriteit behandelde, is zeer summier uitgewerkt. Dat is omgekeerd evenredig aan het belang ervan. We leven niet alleen in Europa. De competitie met de andere Europese havens kan zeer gezond en stimulerend zijn. Onze naaste burens, vooral Nederland, zijn onze grootste concurrenten. De versterking van onze concurrentiepositie als prioriteit behandelen, is een goede start.

Ik heb daar enkele bedenkingen bij. Vlaanderen moet al zijn maritieme troeven gebruiken. Dat we verschillende havens bezitten is een historisch gegeven en dat kan positief zijn. Bij de bezoeken aan de havens hebben we overal gehoord dat de maritieme sector niet vraagt om een centraal beheer. Een centraal havenschap zou artificieel zijn. Het zou de dynamiek van de historisch gegroeide economische kernen schaden. De dynamiek moet uit de basis zelf komen, niet uit een centraal beheer. Elk van de havens heeft een specifieke functie. Het is evident dat Zeebrugge dicht bij de zee ligt. Het is evident dat Antwerpen een enorme en complexe knowhow bezit. Bijvoorbeeld in Antwerpen werken 600 expediteurs om de economie te commercialiseren. Dat is een knowhow die men niet mag uitschakelen. We moeten onze verschillende havens in hun eigenheid laten. Noch Gent, noch Zeebrugge, noch Antwerpen, willen een centraal Vlaams havenbeheer. Ze vragen wel samenwerking en complementariteit.

Promotie is iets wat gezamenlijk kan gebeuren. Zowel de Vlaamse als de federale overheid doen daar te weinig voor. In Korea of in Taiwan of in Melbourne kent men België nauwelijks maar men kent wel de haven van Antwerpen. Nederland gebruikt de klompen en de windmolens voor zijn havens. We moeten ook de thema's en zaken die aanslaan gebruiken voor promotie. Als Antwerpenaar vraag ik uw aandacht voor de strategie en de systematiek van de main port-gedachte waarbij ieder proportioneel investeert en verdient. Deze aanpak is voor de Vlaamse havens zeer realistisch. We moeten bekijken hoe we dit verder kunnen uitwerken. Dit werd in uw beleidsbrief te summier besproken.

De economische teruggang in 1989-1990 staat een verhoging van de middelen ter versteviging van onze internationale concurrentiepositie in de weg. De infrastructuurinvesteringen in de Vlaamse havens bedragen slechts de helft van de Nederlandse. Dan maken we nog abstractie van de spoorwegen. In Nederland wordt bijvoorbeeld 240 miljard frank geïnvesteerd in de Betuwelijn. Daar kunnen wij alleen maar van dromen. Ik wil er voor pleiten om juist in periodes van economische terugval te investeren in onze havens en op deze wijze onze internationale concurrentiepositie te vrijwaren.

Een aantal jaren geleden heb ik samen met de heer Van Peel een ontwerp voor het havenbeheersdecreet geschreven. Ondertussen vloeide veel water door de Schelde. U kondigde een algemeen decreet over het havenbeheer aan. We hebben er nog niet veel over vernomen. Wat is de stand van zaken ? Een dergelijk decreet is nodig. Niet om een centraal havenschap te creëren want dit weerspiegelt de realiteit niet. Het is wel een goed instrument om de complementariteit van de verschillende Vlaamse havens juist in te schatten. De Vlaamse overheid kan de werkwijze van de verschillende havens op elkaar afstemmen.

Dat decreet kan een aantal onzekerheden wegnemen, bijvoorbeeld inzake participatiemogelijkheden van de privésector, soepeler personeelsbeleid, identieke boekhoudnormen die de transparantie bevorderen, proportionele en evenwichtige investeringsnormen die de kleinzielige en soms lachwekkende competitie tussen Vlaamse havens onderling kan vermijden. Indien dergelijke proportionele investeringsnormen per decreet worden vastgelegd, kan een groot deel van de naijver en de twisten wegebben. De havencommissie moet deze gegevens in alle objectiviteit kunnen verzamelen en op basis daarvan een algemene visie op investeringen en promotie ontwikkelen.

Ook openheid van bestuur wordt algemeen gevraagd.

Ik heb nog enkele concrete vragen. In Antwerpen vraag ik aandacht voor de uitdieping van de Schelde, de uitbouw van de containerhaven in verschillende fasen, de spoorwegontsluiting. Voor Zeebrugge vraag ik een derde en vierde spoorwegontsluiting. Het wegverkeer en de wegeninfrastructuur moeten worden herdacht.

Op basis van het advies van de regering vragen we ons af welke initiatieven de Vlaamse overheid zal ondernemen om de NMBS aan te sporen de ontsluiting van het spoorweggebied voor de beide zeehavens Antwerpen en Zeebrugge en de IJzeren Rijn te regelen. Dit is zeer belangrijk voor de as Zeebrugge-Antwerpen. Waarom kunnen inzake IJzeren Rijn in Nederland en Duitsland niet op eigen kosten werken worden gedaan ? In Frankrijk heeft men dit gedaan voor de TGV. In het geheel van de finan-

Dumez

ciële inspanningen – zeker in verhouding tot de inspanningen in Nederland – kunnen we dat een peulschil noemen. We mogen ons niet te veel laten leiden door concurrentiekringen in Duitsland en Nederland. We kunnen het overwegen om de kleine stukjes van de IJzeren Rijn in Nederland voor onze eigen rekening te nemen. Ik hoop dat we hierover een agressieve denkstrategie mogen ontwikkelen.

Het laatste punt waarover ik wil tussenkomen, is de binnenvaart. In de beleidsbrief wordt hier niet voldoende aandacht aan besteed. Tijdens onze bezoeken stelden we vast dat de binnenvaart een zeer belangrijke potentiële factor is. De mobiliteit en het gevaarlijk afvalvervoer langs de binnenwateren rechtvaardigen een belangrijke investering. Kan er geen prioriteit worden gegeven aan de afwerking van het Albertkanaal in Wijnegem? Dit vormt het sluitstuk om de hele modernisering van jaren te rentabiliseren. Die ene stop is een kleine inspanning en zou een belangrijk resultaat opleveren. We hebben dat in de gesprekken tijdens onze bezoeken herhaaldelijk gehoord en ik meen dat hier nog eens te mogen onderlijnen.

Mijnheer de minister, We hopen dat deze bedenkingen het havenbeleid kunnen stimuleren. Dat is de grote wens van alle partijen. (*Applaus bij de CVP*)

De voorzitter : De heer Gabriëls heeft het woord.

De heer Jaak Gabriëls : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik wil me aansluiten bij wat enkele collega's al hebben besproken. Als voorzitter van de commissie wil ik een paar accenten ter discussie naar voor schuiven, opdat er over oppositie en meerderheid heen voor langere tijd afspraken worden gemaakt, die tot echte resultaten leiden.

We hebben de afspraak gemaakt met de minister om de discussie in de commissie af te ronden door het geven van richtlijnen aan de haveninstanties. Het havenbeleid zou moeten worden afgestemd op wat er leeft in de havens zelf. We hebben drie havens bezocht. De discussie werd bijna aangesneden voordat de bezoeken waren afgerond. Dit kan geen kwaad : de opening van het debat is belangrijk, maar de afsluiting is nog veel belangrijker. Ik hoop dat we dit debat zinvol kunnen opbouwen om zo het gewenste resultaat te krijgen. Daar is Vlaanderen het best mee gediend.

Trouwens, dit evaluatiedebat zal vanzelfsprekend met alle betrokkenen worden gehouden. Ik dank ook de leden van de commissie Economische Zaken, die samen met de leden van de commissie Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer deze werkbezoeken hebben afgelegd. Ik denk immers dat het van gedachte wisselen met de verantwoordelijken, ons echt heel veel bijkomende gegevens

heeft verschaft om over een aantal oude, verstarde tegenstellingen heen te stappen en tot nieuwe benaderingen te komen. Ik heb in ieder geval een volledig nieuwe mentaliteit ontwaard bij deze bezoeken. Ik heb dus ook alle hoop dat we op deze weg zullen verdergaan.

Vanzelfsprekend is dit een tussenfase, een eerste publieke discussie tijdens deze regering. Ik denk echter dat het belangrijk is dat we daarvoor onze tijd nemen. Ik ga niet akkoord met de stelling dat we het veel vlugger hadden moeten doen. Ik denk dat we in dat geval opnieuw in te starre, theoretische opstellingen zouden zijn gebleven.

Mevrouw Dua, ik praat hier niet meer in functie van een lobbying naar één bepaalde haven. Ik denk dat wij allen praten vanuit de ervaringen die we hebben opgedaan en vanuit de bekommernissen die we hebben in het geheel van de havenproblematiek. Ik ontken dus ten stelligste dat we in deze discussie aan dorpspolitiek hebben gedaan.

Mijnheer de minister, het is belangrijk dat er een convergentie is tussen de basis en het beleid, zowel op het wetgevende als op het uitvoerende vlak. Zoals reeds aangehaald door een aantal andere sprekers, is dit niet altijd het geval geweest. De reden hiervoor is misschien het feit dat men te veel in de theoretische, afstandelijke benadering is blijven steken. De maatregelen van gisteren gelden nog te veel als maatstaf voor vandaag.

Ik lees in de beleidsbrief dat het beleid zal gericht zijn op de versterking van de internationale positie van de Vlaamse zeehavens enerzijds en de complementaire samenwerking anderzijds. Wegens ontoereikende investeringsmiddelen dringt zich volgens u wel een rolverdeling op. Er moet voldoende continuïteit zijn in de financiële middelen van het gewest. Deze middelen moeten optimaal worden aangewend en moeten worden verhoogd via een grotere auto-financiering van de havens, evenredig met de baten. Dit staat in uw beleidsbrief. Ik heb hier echter een aantal bedenkingen bij.

Het is vanzelfsprekend belangrijk om een zeehaven in een internationale positie optimaal uit te bouwen. In theorie zou men misschien voor de complementariteit van havens kunnen kiezen. Vlaanderen zou zich dan kunnen profileren met drie belangrijke zeehavens, waarvan elke haven specialist is op haar domein. Het is echter de vraag in hoeverre deze theorie met de dagdagelijkse praktijk overeenkomt. Uit ervaring en ook uit de gesprekken die we hebben gehad, kan ik u verzekeren dat dit een illusie is. Niet de regering of het havenbedrijf beslissen welke functies in welke haven zullen plaatsvinden. In de praktijk zijn het de privé-rederijen, de ondernemingen of de eigenaars van de goederen zelf die beslissen welke activiteit ze in welke haven economisch rendabel achten.

Gabriels

Een van de eerste economische wetten leert ons dat de vraag het aanbod bepaalt, en niet vice versa. Hetgeen u nu voorstelt is bijvoorbeeld het reserveren van containertrafiek voor één haven en de trafiek van stukgoederen voor een andere. Is het echter zo dat hetgeen vandaag de belangrijkste trafiek in een haven is, dit in de toekomst ook zal blijven? Het zijn de rederijen die beslissen en die regelmatig het rendement van hun keuze voor een bepaalde haven evalueren. Specialiseren en bijgevolg investeren in een bepaalde trafiek, terwijl de andere havenfuncties worden afgebouwd, kan voor een zeehaven in de toekomst desastreuze gevolgen hebben.

Is een complementaire werking – waar u, mijnheer de minister, blijkbaar voorstander van bent – absoluut noodzakelijk? Ik dacht dit aanvankelijk ook, maar de bezoeken aan de verschillende havens en de gesprekken nadien hebben me van het tegendeel overtuigd.

Mevrouw Dua, ik denk dat centralisme hier niet op zijn plaats is, dat het zelfs contraproductief werkt.

De onderlinge concurrentie scherpt immers de positionering van elke haven aan en draagt uiteindelijk vanzelf bij tot de internationale positionering. Hieraan dient gekoppeld dat het voornemen tot de naamsverandering van Vlaamse zeehavens, hun internationale uitstraling niet zal bevorderen. Waarom namen die van oudsher bekend zijn en hun vruchten hebben afgeworpen, plots veranderen en nog meer verwarring zaaien? Zal de internationale positie daarmee gediend zijn? Ik denk dat eerder het averechtse effect wordt bereikt. Buiten de grenzen is al genoeg verwarring ontstaan en wat goed is, moeten we goed laten. Ik deel dus de mening van de vorige sprekers, en meer bepaald van de heer Dumez, dat moet gestreefd worden naar gemeenschappelijke promotietechnieken, waardoor de trafiekleiders die ons beste uithangbord vormen, krijgen wat hen toekomt. Dit is niet noodzakelijkerwijze nadelig voor de andere havens. Wanneer Antwerpen als main port voor Vlaanderen wordt gepromoot, zijn er ook positieve effecten voor Gent en Zeebrugge, en ook voor de kleinere havens als Oostende en Nieuwpoort.

Mijnheer de minister, wanneer u inzake investeringen een grotere autofinanciering van de havens bepleit, dan moeten de havens daartoe een moderne beheersvorm krijgen die hun commerciële slagkracht op deze hoog concurrentiële markt versterkt. U plant dus een decretale regeling waarin een grotere responsabilisering en soepelheid in het beheer van het havenbeleid centraal staan en waarmee het belang van de lokale verankering wordt erkend. Autonomie en lokale verankering worden dus duidelijk door u erkend. Dit staat wel in schrille tegenstelling tot de recente uitspraak van de minister-president over het invoeren van één zeehavenschap. Ik sta achter uw opvatting en

hoop dat de minister-president op dezelfde golflengte komt, zodat ons niet nog eens een jarenlange theoretische strijd over de na te streven doelstellingen te wachten staat.

Mijnheer de voorzitter, samen met de heer Beysen en anderen denk ik dat wij er absoluut niet mee gediend zijn de wetten te dicteren vanuit Brussel voor een problematiek die te velde reeds een oplossing kreeg. Dit mag onze ambitie niet zijn.

Mijnheer de minister, in uw teksten vind ik daarvan geen spoor, maar in zijn septemberverklaring liet de minister-president wel het tegendeel weerklinken.

Mijnheer de voorzitter, het is aangewezen de weerslag van de investeringen eens onder de loop te nemen. Mevrouw Dua heeft verklaard dat er veel wordt geïnvesteerd in de havens. Over de investeringen in de havens zijn enkel de cijfers van Antwerpen en Gent bij de Nationale Bank beschikbaar. Voor Zeebrugge kan ik u niets meedelen. De haven van Gent was in 1994 goed voor een toegevoegde waarde van 78,6 miljard frank en een bijdrage aan de schatkist van 43,3 miljard frank. De Gentse zeehaven telt 25 à 27.000 rechtstreekse werkplaatsen en ongeveer even veel indirecte. In hetzelfde jaar beliepen de inkomstcijfers voor Antwerpen respectievelijk 84 miljard frank voor de directe inkomsten en 34 miljard frank voor de indirecte. De directe en indirecte tewerkstelling waren beide goed voor 106.000 arbeidsplaatsen.

Dit vertegenwoordigt dus meer dan 200.000 gezinnen die niet alleen consumeren en investeren, maar ook belastingen betalen en heel veel geld naar de overheid doen terugstromen. Deze cijfers spreken toch tot de verbeelding, maar staan spijtig genoeg omgekeerd evenredig tot de in de havens geplande investeringen. Wij laten deze investeringen teruglopen in plaats van ze te laten groeien in verhouding tot de return naar de Schatkist en de Gemeenschappen. Ik acht het wenselijk dat de discussie in het licht hiervan wordt georganiseerd. Overleg tussen het Vlaams Gewest en de federale staat is hier op zijn plaats aangezien Vlaanderen spijtig genoeg niet rechtstreeks van die return geniet. Hoe meer er wordt geïnvesteerd, hoe meer de Belgische Schatkist wordt gespijsd en niet de Vlaamse, omdat de fiscale en financiële autonomie nu eenmaal ontbreekt.

De toegankelijkheid en bereikbaarheid van Antwerpen moeten definitief veilig worden gesteld. Dit debat over de uitbaggering wordt al jaren gevoerd. De resultaten mogen nu niet opnieuw op de helling worden gezet. Daarom vinden we het een slechte zaak dat niet meteen de totale kost van 6,4 miljard frank in de begroting werd ingeschreven. Met die inschrijving had men het hele project definitief kunnen vastleggen en had men kunnen vermijden dat de

Gabriels

uiteindelijke kost veel hoger ligt dan het aanvankelijk geraamde bedrag. Moet ik verwijzen naar de voorbeelden van BATC en HST ? Dat risico bestaat hier ook.

Het toegankelijk maken van een haven over het water is één zaak, de bereikbaarheid vanuit het binnenland een andere. De Antwerpse ring moet op de piekmomenten nu al 80 percent vrachtverkeer verwerken. Men moet het heil dus elders zoeken, op de binnenwateren en op het spoor bijvoorbeeld. Die transportwegen werden en worden erg verwaarloosd. De heer Dumez wees er al op dat de laatste 35 jaar amper 35 miljard frank werd geïnvesteerd in het Albertkanaal, tegenwoordig zelfs amper 200 miljoen frank per jaar. Zo zal het nog tien jaar duren eer de werkzaamheden aan het Albertkanaal zullen zijn voltooid. Gevolg : de trafiek is nu minder dan 35 jaar geleden. De overheid moet beseffen dat de binnenscheepvaart het aangewezen middel is om het hinterland van een haven te ontsluiten.

Heel wat bedrijven willen zich vestigen aan de kanalen. Ook daar speelt de overheid te weinig op in. Op de begroting worden te weinig kredieten ingeschreven om aan de meer dan vijftig aanvragen tegemoet te komen. De overheid moet op die signalen inspelen en in meer kredieten voorzien, niet alleen om de havens beter te bedienen, maar ook om het wegverkeer te ontlasten.

Ook het spoorverkeer is een zinvol alternatief voor de overvolle wegen. Heel wat pleidooien werden al gehouden voor de IJzeren Rijn. De heer Dumez ziet zelfs iets in een gedeeltelijke aanleg op Nederlands grondgebied, met Nederlandse financiering. Het overleg daarover moet dringend worden geactiveerd. Volgens de NMBS kan met de uitvoering van de werken worden begonnen binnen de twee jaar na de uiteindelijke beslissing. Eerst moeten echter de onderhandelingen met Nederland worden gevoerd, zei de heer Schouppe. Ondertussen verliezen we hier tijd met resoluties en moties van aanbeveling aan de federale regering. Ik kan tot onze Vlaamse regering slechts zeggen : neem het heft in eigen handen en begin te onderhandelen met Nederland. Zo kunnen al heel wat concrete resultaten worden geboekt.

De voorzitter : De heer Verrijken zou u graag even onderbreken.

De heer Emiel Verrijken : We hoeven daarover zelfs niet te onderhandelen met Nederland. In het – overigens schandalige – verdrag van 1839, waarbij Vlaanderen zijn onafhankelijkheid verloor, werd hierin uitdrukkelijk voorzien. Ik denk in artikel 14. Het toenmalige België deed grote toegevingen aan Nederland om hier toch maar een Franstalige overheersing te kunnen vestigen. Toch staat in artikel 14 van het verdrag uitdrukkelijk gestipu-

leerd dat België het recht heeft om een verbinding met Duitsland tot stand te brengen over Nederlands grondgebied.

Minister-president Van den Brande heeft de ernstige fout gemaakt geen gewag te maken van dat recht tijdens zijn stuntelige onderhandelingen over de uitdieping van de Schelde. Ik onderbreek u niet om een opmerking te maken, maar we hebben dat recht, want het gaat om ons aller patrimonium. Er staat uitdrukkelijk in dat verdrag dat die verbinding er over Sittard moet komen, maar gezien de huidige evolutie zou dat beter over Roermond gebeuren. Als Limburger weet u hoe dicht ze bij elkaar liggen. We hoeven het nooit aan Nederland te vragen, want het is ons goed recht. Dat schandalige akkoord kent ons dan toch op z'n minst het recht toe om een doorgang naar de Ruhr te zoeken.

De heer Jaak Gabriels : Mijnheer Verrijken, ik heb niets anders gedaan dan de Vlaamse regering aan te manen om niet te wachten tot dit dossier uit zichzelf een oplossing zou krijgen, want dat zal niet gebeuren. Indien we de IJzeren Rijn aanleggen, hebben we er, na de elektrificatie die op Nederlands grondgebied al is uitgevoerd, alleszins nood aan om afspraken te maken over de hoogte van het transport. We kunnen al tot afspraken komen, die meteen ook het licht op groen zullen zetten, zonder te wachten op de saturatie van de lijn over Montzen. Integendeel, die lijn biedt maar vier extra treinen per dag als mogelijkheid, terwijl deze er zeven tot tien extra toelaat. We kunnen er op dat vlak uiteraard veel meer mee doen. Het is ook voor Antwerpen een veel directere en kortere verbinding. Ik hoef niet nogmaals te herhalen dat afstand en snelheid in het transport van goederen een heel belangrijke rol spelen.

Mijnheer de minister, na de bezoeken die we aan de drie grote zeehavens van Vlaanderen hebben gebracht, komen we tot de conclusie dat, zoals ik in de inleiding al zei, oude tegenstellingen oplosbaar en overstijgbaar zijn. We zullen dat zeker met de betrokkenen en met u verder evalueren. Vanzelfsprekend kan men aanvaarden dat mensen van deze of gene haven, die er nauw bij zijn betrokken, meer die klemtoon leggen en minder de andere. Maar het moet perfect mogelijk zijn om over de diverse tegenstellingen heen te werken.

Eén fundamenteel punt wil ik er nog aan toevoegen. Zoals ik daarnet al heb aangegeven, is er nood aan meer investeringen in onze havens. We moeten andere keuzen maken. De heer Denys heeft dit tijdens andere debatten al naar voren geschoven. Ofwel kiest men in Vlaanderen voor investeren in het overheidsapparaat, ofwel kiest men voor rendabele investeringen die op termijn ook voor de overheid winstgevend zijn. Het gaat hierbij om investeringen in infrastructuur. Het is één van die domeinen die ons

Gabriels

op termijn alleen maar voordelen opleveren. Bovendien zijn ze noodzakelijk, wil men zijn positie als transitland niet verliezen.

Wat nu leeft, moet positief worden verzilverd. Op 28 mei eerstkomend maken we een evaluatie met de verschillende beleidsverantwoordelijken van de drie grote havens in Vlaanderen. Nadien komen we hopelijk tot conclusies die wellicht tot een ander soort van aanpak van het havenbeleid zullen leiden, die rekening zal houden met wat ter plaatse gebeurt en wat er langs deze havens al is tot stand gebracht, en die voor de overheid een grotere ondersteunende rol inzake investeringen beschikbaar zal stellen.

Ik heb het daarstraks met cijfers bewezen. Het gaat om een gigantisch aantal. Meer dan 100.000 mensen zijn rechtstreeks tewerkgesteld in onze havens. Indien we dit in de toekomst niet verzilveren, maken we een onvoorstelbare fout. Vandaar dat ik erop aandring om tijdens dit debat gezamenlijk tot conclusies te komen over de grenzen tussen meerderheid en oppositie heen. Ik heb deze elementen willen aanbrengen om op zeer korte termijn resultaten te boeken. (*Applaus bij de VLD en de CVP*)

De voorzitter : De heer Decaluwé heeft het woord.

De heer Carl Decaluwé : Mijnheer Gabriels, ik wil u een aanvullende bedenking voorschotelen. Ik kan u voor een stuk volgen, wanneer u zegt dat infrastructuur een meerwaarde en input voor de overheid zal opleveren, maar dit op voorwaarde dat ook milieu- en andere kosten worden verrekend. Men kan enorm veel infrastructuur en mobiliteit genereren, maar daaraan zijn ook negatieve aspecten voor het milieu verbonden. We moeten het volledige kostenplaatje berekenen om een uitspraak te kunnen doen.

Tijdens één der havenbezoeken kwam dat reeds ter sprake. Antwerpen ligt 80 kilometer landinwaarts. Men probeerde ons ervan te overtuigen dat investeringen in Antwerpen ook een meer expliciet ecologisch karakter hebben. Het transport van goederen die in Antwerpen worden gelost en geladen, moet over het land een kleinere afstand afleggen. En dat heeft ecologische voordelen. Dit element moet ook in rekening worden gebracht om de rentabiliteit van onze haveninvesteringen te bepalen.

De voorzitter : De heer Verrijken heeft het woord.

De heer Emiel Verrijken : Ik wil hier toch de aandacht vestigen op het feit dat de Betuwelijn 10 miljard gulden kost. Die enorme kostprijs is een gevolg van vooral ecologische redenen. Er is een ondertunneling van Dordrecht en van het gehele Betuwereservaat. Wij beschikken over de IJzeren Rijn. Die bedding ligt er, collega's : zij moet alleen worden verbreed. We moeten toch niet heiliger zijn dan de paus. Ik heb alle respect voor de Kempen, maar

het kan toch niet dat we een ondertunneling voorzien. We hebben het ongelooflijke voordeel om dit met zes miljard frank te kunnen realiseren. Maar toch komt het er niet van. De ecologische kost bedraagt in Nederland daarentegen vele miljarden franken.

De heer Jaak Gabriels : Ik wil hier de heer Verrijken geruststellen. Wij hebben niet zes, maar slechts 2 miljard frank nodig om het project te realiseren.

De voorzitter : De heer Voorhamme heeft het woord.

De heer Robert Voorhamme : Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, ik ben erg gelukkig met de beslissing om het eigenlijke havendebat uit te stellen. Dit is terecht, met het oog op het belang van de sector in onze Vlaamse economie en alle opgedane ervaringen bij onze havenbezoeken.

Mijnheer Gabriels, u weet dat we deze bezoeken hebben afgelegd met de commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer, én met de commissie voor Werkgelegenheid en Economische Aangelegenheden. Dat is niet zonder belang. We zijn ons ervan bewust dat de havens voor de economie en de werkgelegenheid van cruciaal belang zijn. Met de commissie voor Werkgelegenheid en Economische Aangelegenheden hebben we niet drie, maar vier havens bezocht. Ook de haven van Oostende hebben we bezocht.

Mijn betoog kan worden ingekort, omdat een aantal collega's reeds enkele van mijn vragen hebben gesteld. Ik reken erop, mijnheer de voorzitter, dat de resterende tijd tijdens het debat over de mobiliteit mag worden gebruikt.

De Vlaamse havens presteren uitstekend. De havenvork van Hamburg tot Le Havre is een vork die steeds weer als criterium wordt aangehaald om het havenbeleid te beoordelen. In deze vork zijn de Vlaamse havens er sinds 1980 in geslaagd om hun aandeel op te drijven van 19 percent in 1980 tot 25 percent in 1994. Dat is uniek. Geen enkel ander land is erin geslaagd om zijn aandeel te vergroten. Het Franse aandeel is zelfs gevoelig verminderd. Dat bewijst dat we goed presterende havens hebben. We moeten ook eerlijk toegeven dat dit bewijst dat we volop gebruik maken van de voordelen waarover we beschikken. Die voordelen zijn onze ligging en onze knowhow.

Mijnheer de minister, ik wil het nu over de beleidsbrief hebben. Het zou ons op een verkeerd spoor kunnen brengen als we teveel op de eerder vermelde trend rekenen. Het is niet omdat we de afgelopen 15 jaar ons marktaandeel hebben vergroot, dat we gerust mogen zijn over de ontwikkelingen van de komende jaren.

De toekomst zal niet automatisch verlopen volgens dezelfde trends. De Vlaamse Havencommissie vestigt daar uitdrukkelijk de aandacht op. Wij kunnen niet blijven re-

Voorhamme

kenen op een constant slechte prestatie van de Franse havens. Het is zeer onwaarschijnlijk dat zij op diezelfde manier verder zullen afglijden. De Franse havens hebben hun aandeel zien teruglopen van 19 tot 13 percent. We moeten verwachten dat die evolutie op zijn minst tot stilstand zal komen of eventueel zal omgekeerd worden.

Er is bovendien het effect van de Kanaaltunnel. Voor een deel van de havens in Vlaanderen is het Kanaalverkeer uitermate belangrijk geweest in de ontwikkeling van de trafieken. Zeebrugge, bijvoorbeeld, heeft het belangrijkste deel van zijn trafiektoename gekend niet als gevolg van de containerisatie maar waarschijnlijk als gevolg van de Europese Unie, waar Groot-Brittannië is in toegetreten. De trafiek tussen Groot-Brittannië en het vasteland is in goederenvervoer veel sterker toegenomen dan daarvoor. Zeebrugge heeft daar dankzij een dynamisch beleid goed op kunnen inspelen. Zeebrugge is tot nader order, en ik bedoel dat niet pejoratief, voornamelijk een roll-on roll-off haven en presteert ook uitstekend in dat opzicht. De Kanaaltunnel is in gebruik en zal wellicht ooit rendabel geëxploiteerd worden. De tunnel betekent natuurlijk dat deze markt een verschuiving zal kennen.

Bovendien wijst de Vlaamse Havencommissie er uitdrukkelijk op dat de evolutie van de trafiek in belangrijke mate mede wordt beïnvloed door de efficiëntie van het investeringsbeleid dat in de havens gevoerd wordt. Niet alleen het investeringsbeleid, maar ook de efficiëntie van het investeringsbeleid.

Met efficiëntie bedoel ik twee dingen. Ten eerste moeten de juiste prioriteiten weten te kiezen in het investeringsbeleid.

Ten tweede moet men die prioriteiten op het juiste ogenblik doorvoeren, in een juiste volgorde. Men moet durven kiezen.

Voor Vlaanderen is dat zeker het geval. In de afgelopen vijftien jaar hebben we nog lange tijd kunnen genieten van de Belgische wafelijzerpolitiek. Laat het ons maar eerlijk toegeven. Wij moeten vermijden, we hebben er trouwens de middelen niet toe, om de Belgische wafelijzerpolitiek te verplaatsen naar het Vlaamse niveau. Op die manier dienen wij niet de havens en dienen wij niet de Vlaamse economie.

Er is schaarste van middelen. Als ik de beleidsnota lees, neem ik in het algemeen waar hoe het begrotingsbeleid van die Vlaamse overheid overweegt. Maar toch, mijnheer de minister, de schaarste van de middelen op zich mag geen gegeven worden. De bevoegdheid voor Openbare Werken is geregionaliseerd, de investeringen in de havens worden dus niet meer vanuit de Belgische overheid medegefinancierd maar vanuit de Vlaamse overheid.

Wij hebben de indruk dat sinds die regionalisering, afgaande op de budgettaire cijfers, de evolutie niet meer zo positief is. In 1989, het eerste jaar, ging het, als we het in prijzen van 1995 uitdrukken, over 6.548.000 frank. In 1995 ging het, met dezelfde maatstaf, over 5.820.000 frank. Dat betekent dat we er sinds 1989, toen we ons al op een vrij laag peil bevonden, niet in geslaagd zijn om daar ook maar een klein beetje bovenop te doen.

De voorzitter : De heer Denys heeft het woord.

De heer André Denys : Mijnheer Voorhamme, u komt nu bij de essentie van de beleidskeuze. Op hetzelfde moment, tussen 1989 en 1995 dus, is het globale budget van de Vlaamse begroting bijzonder sterk gestegen, onder meer ten gevolge van het Sint-Michielsakkoord. In die periode vond een verschuiving plaats ten nadele van de haven- en andere infrastructuur, in de richting van de rechtstreekse tewerkstelling door de overheid. Het aandeel daarvan steeg van 56 percent van onze begroting naar 60 percent.

U illustreert hoe het beleid op die manier is verschoven, en dus wat wij aanklagen.

De heer Robert Voorhamme : Bij vorige gelegenheden heb ik inderdaad vooropgesteld dat er in onze begroting te weinig wordt geïnvesteerd in infrastructuur. We houden te weinig rekening met onze positie in de wereld, onze krachten en onze positieve punten. Ik vertaal dit niet op dezelfde manier als u, maar verwijs ernaar omdat in de jaren '80 een afbouw heeft plaatsgevonden, die we niet hebben gecompenseerd in de jaren '90.

Ik ben het met u eens dat er een probleemsituatie bestaat op het vlak van de haveninvesteringen. In vergelijking met het buitenland lopen we achter, en aangezien er niets aan wordt gedaan, wordt die achterstand elk jaar groter. Dat is vooral zo in vergelijking met Nederland. Als we de trafiekanalyses en -prognoses – die de Vlaamse Havencommissie overigens voor het tweede opeenvolgende jaar prachtig in kaart heeft gebracht – in beschouwing nemen, dan blijkt slechts één haven een echte concurrent voor de Vlaamse havens en dat is Rotterdam.

De andere havens tellen niet mee. Alleen in de roll-on-roll-off-trafieken over het Kanaal kennen een aantal Franse havens een steeds groter succes. Voor de grote Transoceanische trafieken komt de concurrentie echter uitsluitend uit Rotterdam, waar een ander beleid wordt gevoerd. Mijnheer de minister, het zal u misschien plezier doen dat we er allemaal zo de nadruk op leggen, maar het eerste knelpunt is een gebrek aan middelen. Daar moeten we iets aan doen.

De passus in uw beleidsnota over de evenwichtige spreiding van de investeringen, stelt me niet bepaald gerust. Ik

Voorhamme

vind ze te voorzichtig. De regering moet een duidelijkere en positievere positie innemen. We mogen ons bovendien niet uitsluitend verschuilen achter nieuwe begrippen als complementariteit en structurele aanpassingen via een Havendecreet. Een tekort is een tekort, en kan dus niet worden opgelost door aan de structuren te prutsen. In de eerste plaats moet men inzien dat het om een tekort gaat.

We moeten het begrip complementariteit invullen. Iedereen is het eens over de noodzaak daarvan, dit opdat de middelen efficiënt worden toegekend. Het niet-invullen of het verkeerd invullen keert zich tegen de logica van de complementariteit. Dat moeten we duidelijk inzien. Ik herhaal wat anderen hier reeds verklaarden : Vlaamse havens moeten niet als één centrum optreden, wat in uw beleidsnota staat, laat staan dat ze één havenschap moeten worden, wat de minister-president verklaart. Iedereen die mee de havens heeft bezocht, stelde vast dat de havens daar geen enkele behoefte aan hebben. Ook als we redeneren vanuit het Vlaams bevoegdheidsniveau, bestaat deze behoefte niet. De havenbezoeken wezen er wel op dat de meeste havens zich bewust zijn van hun complementair karakter. Ook de heer Gabriels wees hierop. Men tracht dan ook een strategie voor de toekomst uit te tekenen, die inspeelt op die sterke troeven in complementariteit ten opzichte van elkaar.

Het is essentieel dat de havens autonoom kunnen blijven werken, weliswaar met een op complementariteit gerichte strategie. Gent was wat dat betreft een uitstekend voorbeeld : de manier waarop de haven van Gent met haar beperkte mogelijkheden inspeelt op haar troeven, verdient op termijn een honorering. De Vlaamse overheid kan sturend optreden in de bijkomende financiering van die haveninvesteringen, door het optimaal toewijzen van de middelen en het verbinden daarvan aan de strategie van complementariteit.

Mijnheer de minister, de vereiste voor het slagen van de strategie van complementariteit is het tot stand komen van een klimaat van vertrouwen. We moeten daar duidelijkheid scheppen. De houding van de Vlaamse overheid ten opzichte van de Vlaamse havenbedrijven moet worden verduidelijkt. We moeten de mening van de Vlaamse overheid over de functies van de verschillende havens weergeven. Vroeg of laat moeten we door die zure appel bijten. En ik doe dit liever vroeg dan laat en vooraleer we nog te veel schaarse middelen verspillen.

We onderschrijven de principes die tot een selectief beleid moeten leiden en die in de beleidsnota staan. We vinden immers dat de hefboom niet alleen groter moet worden, maar ook beter. Toch wil ik nog enkele randbemerkingen maken bij die principes.

Ten eerste moeten we niet slechts prioriteiten, maar ook een volgorde en een tijdschema vastleggen. Daarvoor zouden we de rol van de Vlaamse Havencommissie opnieuw moeten bekijken. Eventueel moet er zelfs een aanpassing komen van het decreet op de Vlaamse Havencommissie. Dit decreet speelt deze commissie soms parten. Er moeten ander klemtonen worden gelegd. De Havencommissie is zelf al bezig met het verschuiven van deze klemtonen. De Havencommissie moet een grotere rol kunnen spelen in het jaarlijks opstellen van de te verwachten trafieken en daaruit af te leiden strategieën. In plaats van het beoordelen van individuele projecten, moet de Havencommissie een veel grotere rol spelen bij het opstellen van een rangorde van prioriteiten en een tijdschema. Het mag noch een taboe, noch een stelregel zijn om principebelissingen uit het verleden een nieuwe invulling te geven. Ik haal hier het voorbeeld aan van de haven van Oostende, waar vragen rijzen over de huidige manier waarop het Masterplan werd opgesteld. Laten we het zo uitdrukken, in het licht van het latere debat : ik heb vragen bij de wijze waarop het Masterplan nu zijn prioriteiten legt. Ik denk dat er een accentverschuiving nodig is, niet om middelen te onttrekken aan Oostende, maar om de middelen in Oostende beter te besteden vanuit het oogpunt van de haven en de complementariteit.

Ten tweede, welke functie moet elke haven vervullen ? Er zal uitgebreid moeten worden gepraat over de rol van onze kusthavens, van de Gentse haven als verankeraar, en van de Antwerpse haven als centraal distributieknooppunt.

Ten derde, de informele maatstaf die nu door sommige havens wordt gebruikt, met name het vertalen van het gewicht van de haven in toegevoegde waarde en tewerkstelling, zou men kunnen verheffen tot officiële maatstaf. Waarom zou men dezelfde werkwijze niet kunnen hantieren voor alle havens ? De Nationale Bank doet de havens wellicht onrecht aan door zich, inzake tewerkstelling en toegevoegde waarde, niet alleen te baseren op de cijfers van de bedrijven die rechtstreeks voor de haven werken, maar ook van de bedrijven die in de haven zijn gevestigd. Het is duidelijk dat het moderne ondernemerschap, ik denk hierbij onder meer aan outsourcing, in die bedrijven een inkrimping van de tewerkstelling tot gevolg heeft. Maar dat betekent echter niet noodzakelijk dat de globale tewerkstelling vermindert. Ik pleit er dan ook voor dat de Nationale Bank haar criteria nog ruimer zou formuleren.

Ten vierde, we mogen niet toegeven aan de druk van onze Vlaamse stouwbedrijven. We hebben de indruk dat ze hun onderlinge concurrentiestrijd proberen af te wettelen op het budget van de Vlaamse Gemeenschap. De meeste investeringsprojecten, vooral aan onze kust, zijn ingegeven door de concurrentiestrijd tussen stouwbedrijven. De Vlaamse Gemeenschap mag niet ondergeschikt

Voorhamme

worden gemaakt aan die concurrentiestrijd. In Nederland heeft men dat probleem opgelost door de oprichting van slechts één stouwbedrijf.

Ten vijfde, bij de beoordeling met betrekking tot de complementariteit, dient meer aandacht te worden besteed aan de hinterlandverbindingen. Er is met name een duidelijke samenhang tussen de investeringen die in de haven worden gedaan, en de noodzakelijke investeringen voor het hinterland die daaruit voortvloeien. Deze laatste zullen immers vroeg of laat, rechtstreeks of onrechtstreeks, de kostprijs van een project beïnvloeden. De cijfers inzake wegtrafiek, die een gevolg zijn van de projecten voor de aanleg van containerterminals in de verscheidene havens, zijn ter zake erg opmerkelijk. Bovendien is er een tendens tot verschuiving van trafieken die meer rekening houdt met de kostenfactor van het hinterlandtransport. We moeten ons ervan bewust zijn dat precies de afstand, de kostprijs, en de keuzemogelijkheid van de hinterlandverbindingen zoals binnenvaart, spoor- en wegtransport, de concurrentiepositie van de havens zullen bepalen in de toekomst.

In die zin wil ik onderstrepen dat we eigenlijk meer verwachten dan wat er in de beleidsnota wordt geformuleerd met betrekking tot de binnenvaart als belangrijk alternatief in een aantal segmenten, onder meer wat betreft het transport vanuit de havens. Dit in het bijzonder met betrekking tot de zogenaamde containerisatie. Ik verwijs hierbij naar een voorstel van resolutie van de heer Dumez en mezelf inzake het begeleiden van onze binnenvaartsector in het kader van de liberalisering vanuit Europa, die de sector ongetwijfeld zal beïnvloeden. We willen immers vermijden dat onze binnenvaartsector nagenoeg zal verdwijnen en dat de binnenvaart vanuit onze havens in de toekomst vrijwel uitsluitend zal worden verzorgd door de Nederlandse binnenvaarders of door de binnenschepen die zijn uitgevlagd naar Nederland.

In dit voorstel van resolutie wordt niet enkel aandacht gevraagd voor een selectieve sloopregeling, maar ook voor een ondersteuningsbeleid bij het overschakelen naar andere scheepstypes. Indien we het erover eens zijn dat de binnenvaart in de toekomst heel wat container- en afvalvervoer kan overnemen van het wegvervoer, moeten we voorzien in de nodige maatregelen om dit te kunnen verwezenlijken.

Er moet een consequent beleid worden gevoerd met betrekking tot de spoorwegen. In de eerste plaats moet worden gestreefd naar samenhang tussen onze prioriteiten inzake haveninvesteringen en onze prioriteiten in verband met spoorweginvesteringen. Bovendien moeten we duidelijkheid krijgen in de tarievenstructuur en de werkelijk toegepaste tarieven van onze spoorwegmaatschappij.

Deze tarievenstructuur speelt een belangrijke rol bij de organisatie van de trafieken tussen de diverse Vlaamse havens. Het is onaanvaardbaar dat de Vlaamse overheid, die verantwoordelijk is voor het havenbeleid en voor de meest efficiënte allocatie van de trafieken, niet op de hoogte zou zijn van de tarievenstructuur die door de NMBS wordt gehanteerd.

Ten slotte wensen wij ook duidelijkheid over de beoordeling van de Vlaamse regering inzake het investeringsplan van de NMBS. Welke concrete maatregelen zal de regering nemen om te bewijzen dat we eventueel bereid zijn deel te nemen aan systemen van co-financiering en participatie met betrekking tot het goederentransport via de spoorwegen?

Een andere beheersstructuur is voor al onze havens absoluut noodzakelijk om een meer concurrentieel havenbeleid te kunnen voeren ten aanzien van het buitenland, maar zeker ook om een grotere mate van autofinanciering te bereiken. Dit is zeker het geval indien we willen proberen meer te bewerkstelligen met beperkte middelen. De principes die destijds door de Vlaamse Havencommissie werden voorgehouden, blijven ook na toepassing van de wet Erdman gehandhaafd. Toch wil ik wijzen op een mogelijk misverstand. In de beleidsbrief is sprake van het criterium van de eenvormigheid. Ik heb de besprekingen bijgewoond en weet dus over welke prioriteiten het gaat. De eenvormigheid heeft in de eerste plaats betrekking op de relatie tussen de havenbedrijven, enerzijds, en de Vlaamse overheid, anderzijds. Het gaat dus niet om identieke juridische structuren voor alle havenbedrijven, maar om een evenwaardige relatie tussen het ene en het andere niveau.

De centrale stelregel blijft dat de Vlaamse overheid beter geen rechter en betrokken partij tegelijk is. Ik vraag meer duidelijkheid, meer transparantie wat de huidige participatie in de haven van Zeebrugge betreft. Ik vraag transparantie in verband met concessiegelden, havenrechten, dividendbeleid. Dit is geen stellingname tegen de haven van Zeebrugge, integendeel. Bij gebrek aan voldoende transparantie ontstaan geruchten en dat is niet in het voordeel van Zeebrugge.

De voorzitter : De heer Lachaert heeft het woord.

De heer Patrick Lachaert : Zeebrugge weigert zijn gegevens bekend te maken aan de Nationale Bank die toch elk jaar de status questionis opmaakt van de havens van Antwerpen en Gent. Dat is een oud zeer. Zeebrugge zou daartoe verplicht moeten worden zodat we met kennis van zaken kunnen oordelen. Volgens goed ingelichte bron zullen we de informatie echter niet zomaar krijgen en de Nationale Bank zeker niet.

De voorzitter : De heer Dumez heeft het woord.

De heer Paul Dumez : De heer Voorhamme heeft het over de maatregelen tot éénvormigheid. De juridische vorm van de havens is blijkbaar geen prioriteit voor hem. Wanneer de havens niet met dezelfde juridische structuur werken kan van éénvormigheid en gelijkheid weinig sprake zijn. Ook een juridische éénvormigheid dringt zich op.

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mijnheer Voorhamme, is er in uw optiek ja dan neen, ruimte voor de inbreng van privé-kapitaal ?

De voorzitter : Mijnheer Voorhamme, u bent reeds 40 minuten aan het woord.

De heer Robert Voorhamme : Ik zal daar rekening mee houden, mijnheer de voorzitter.

De heer Lachaert spreekt over het verstrekken van informatie aan de Nationale Bank. Het gaat me niet alleen daarover. Ik wil vooral inzicht krijgen in het concessie- en dividendbeleid. Tenzij ik het verkeerd voor heb, wordt er geen echte dividendpolitiek naar het Vlaams Gewest gevoerd. Het Vlaams Gewest beschikt, als aandeelhouder en lid van de raad van bestuur, over de mogelijkheid informatie op te vragen. Het zou voor iedereen goed zijn als dat in de toekomst gebeurt.

Eénvormigheid, mijnheer Dumez, betekent niet dat het om een identieke juridische structuur moet gaan. Het gaat er voornamelijk om dat de havens over een rechtspersoonlijkheid kunnen beschikken. Dat is de voornaamste hinderpaal waardoor een gelijke behandeling door de Vlaamse overheid niet mogelijk is. Hoe de havens hun concurrentiepositie versterken, valt onder hun autonomie. De juridische structuur van het havenbedrijf mag echter geen hindernis vormen om een gelijke verhouding met het Vlaams Gewest te kunnen verkrijgen.

De heer Paul Dumez : Wanneer ze allemaal de vorm van een vennootschap van publiek recht hebben, zou de boekhouding uniform zijn. Men zou dan tenminste de werking van de havenbedrijven kunnen vergelijken.

De heer Robert Voorhamme : Objectieve controle moet inderdaad mogelijk zijn.

Participatie van de privé-sector, mijnheer Penris, hangt af van de juridische vorm. Ik wil het aan de havens zelf overlaten om het juridisch statuut te kiezen dat het best bij hun beheer past. De Vlaamse overheid heeft zich daar niet in te mengen. De havens zijn zelf groot en wijs genoeg om dat te beslissen.

De voorzitter : De heer Lachaert heeft het woord.

De heer Patrick Lachaert : We moeten snel handelen zoals u zegt. Binnen dit en twee jaar komt er een EEG-

richtlijn die de overheid verbiedt de havens te subsidiëren. Nederland heeft dit al in zijn systeem ingebouwd. Vlissingen en Terneuzen zijn bijvoorbeeld volledig onafhankelijk van de Nederlandse Rijkswaterstaat. De Nederlandse Rijkswaterstaat heeft zich uit die havens gekocht met zeven miljard frank. De structuur van zo'n n.v.'s opbouwen en er daarna weer uitstappen, zal dus snel moeten gaan om niet in strijd met Europese richtlijnen te handelen. Zowel Nederland als Duitsland steunen de nieuwe EEG-wetgeving. Als we te lang wachten, zullen we als overheid geen enkele subsidie meer kunnen toekennen, noch binnen, noch buiten de havens.

De voorzitter : De heer Voorhamme heeft het woord.

De heer Robert Voorhamme : Ik wil ten slotte nog wijzen op de rol van sleep- en loodsdiens ten en het belang ervan voor de concurrentiepositie van onze havens. In Europese context zullen in de toekomst andere mogelijkheden ontstaan. De Vlaamse overheid moet daar op een zeer actieve manier proberen op in te spelen. In verschillende havens zijn kosten voor de loods- en sleepdiensten soms hoger dan de aanlegkosten zelf.

Een debat over de havens is nodig en vergt meer tijd dan vandaag werd uitgetrokken. Het is in het belang van de havens nodig, om met zo'n debat het vertrouwen van het parlement te winnen. Dit kan zich later vertalen in meer begrotingsmiddelen voor de havens.

De voorzitter : De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens (Op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte dames en heren, voor de algemene doelstellingen die worden verwoord in de beleidsbrief Ruimtelijke Structuur voor Vlaanderen, wil ik de steun van de Volksunie-fractie toezeggen. Men streeft, via de diverse vervoersmodi, naar de uitbouw van een mobiliteitsbeleid vanuit een strategische visie op ruimtelijk vlak. Dit zet het beleid verder dat sinds 16 januari 1989 werd uitgetekend door de opeenvolgende Vlaamse regeringen.

Op een aantal punten wensen we wel te nuanceren. Ik zou een oproep willen doen naar enerzijds wat meer bescheidenheid en anderzijds wat meer ambitie. Er zijn heel wat actoren in het haven- en mobiliteitsgebeuren. Het succes van een haven wordt in grote mate bepaald door de produktiviteit van de werknemers, de assertiviteit van de expediteurs, de creativiteit van de verladers, kortom door iedereen die actief is in de privé-sector. Het succes wordt ook bepaald door een aantal gegevens die via het overheidsbeleid worden aangedragen. Dat is echter minder belangrijk dan wij vanuit deze Vlaamse banken hopen en denken. Het zijn immers stadshavens, waar de stedelijke verantwoordelijkheid belangrijk is. Ook het federale instrumentarium is belangrijk. Denk bijvoorbeeld aan de

Sauwens

bruto-loonkost, het fiscale instrumentarium, de toerbeurt-regeling in de binnenvaart.

Wij zijn bevoegd op een drietal domeinen. Ten eerste, inzake de investeringen. Daar zal Europa in de toekomst echter meer sturend optreden. Tot dan zijn de investeringen in de basisinfrastructuur onze belangrijkste bevoegdheid. Ten tweede, inzake het loodswezen en een aantal andere ondersteunende diensten. Ten derde kunnen we, als voogdijoverheid van de steden en gemeenten, mee de beheersstructuur van onze havens uitbouwen.

Het klopt dat we het hele havendebat moeten zien binnen het kader van de meerwaarde voor onze gemeenschap en dat we ons in andere termen moeten uitdrukken dan louter economische cijfergegevens, bijvoorbeeld in aantal arbeidsplaatsen. Hebben we er belang bij om alle mogelijke transits toe te staan zonder dat er een toegevoegde waarde aan is gekoppeld ?

We worden geconfronteerd met een overvloed aan vrachtvervoer, veel meer dan in de ons omringende landen, en de havens spelen daar een zeer belangrijke rol in. Er zijn ook nog onze investeringen. De prijs per ton of per kilometer in de maritieme sector is de voorbije jaren zo sterk gedaald dat de concurrentie vanuit het Verre Oosten zeer reëel wordt en dus een economisch gevaar zou kunnen betekenen door de enorme mobiliteit hier. Vlaanderen moet net die investeringen doen die een bijzondere toegevoegde waarde hebben in het hele verankeringsdebat, dat breder is dat een verhaal van kapitaal en centen. Meer toegevoegde waarde, meer arbeidsplaatsen en omgevingsgerichte investeringen vragen om een grotere flexibiliteit van de verantwoordelijke instanties, een snellere dienstverlening en een engere kostprijsberekening.

Ik wil de minister ondervragen over de intenties van het Havendecreet. Wanneer zal het worden voorgelegd en wordt er op korte termijn werk van gemaakt ? De Volksunie ondersteunt het standpunt dat er een doorzichtigheid moet komen, dat er een aantal versterkte structuren moeten worden opengebroken die een veel snellere besluitvorming toelaten, zonder dat de eigenheid van de havens in het gedrang komt. We pleiten voor dynamisme aan de basis die moet kunnen groeien, maar vragen toch om een rust op korte termijn. Gezonde concurrentie mag, zolang er geen sprake is van overlappende investeringen en vooral van investeringen die de belangenstrijd in de privé-sector voeden.

Wat de beloodsing betreft, had ik ook graag vernomen wat de plannen zijn van de regering. Men moet rekening houden met diverse factoren, zoals kostprijsbeheersing en de concurrentie tussen de havens. Het gaat in dit verband niet om honderden franken per ton, maar om centiemen.

In dit verband is ook het kostprijsgegeven van de beloodsing en van andere ondersteunende diensten erg belangrijk. Zal het dossier van de verzelfstandiging van het Vlaamse loodswezen in de loop van de volgende periode nog aan bod komen ? Ik denk dat dit een essentieel gegeven is.

Ik kom dan aan het derde en mijns inziens ook belangrijkste luik : het investeringsgegeven. U weet dat bij de goedkeuring van de financieringswet op 16 januari 1989 de investeringskredieten op Belgisch niveau tot op een historisch dieptepunt waren teruggevallen. De belangrijkste besparing die de federale overheid de voorbije tien jaar heeft gedaan, is dat men belangrijke uitgavenpakketten heeft overgeheveld, met in verhouding veel minder centen. Men heeft daar in 1989, ook in de regering zelf, nog een extra besparing aan toegevoegd, om die eerste moeilijke jaren van de regionalisering financieel door te komen. Dit heeft er toe geleid dat er in verhouding te weinig is geïnvesteerd. We moeten dit toegeven.

Ik denk dat de cijfers die de heer Voorhamme gaf, moeten worden bijgestuurd omdat hij geen rekening heeft gehouden met het Vlaams Infrastructuurfonds. De kredieten zijn in de loop van de voorbije zes of zeven jaren licht toegenomen. Ze moeten echter verder worden opgetrokken. Er is verder ook het fenomeen dat de gewestelijke middelen helemaal weggevreten worden van binnenuit, door de gemeenschapsbevoegdheden. Dit is een oud zeer, niet alleen binnen de sectoriële benadering waarin we ons vandaag bevinden, maar ook binnen het algemene begrotingsdebat. Ik sluit me in dit verband aan bij het pleidooi van enkele collega's. We verarmen ons indien we de rechtstreekse tewerkstelling door de overheid zelf altijd laten vooruitlopen op belangrijke investeringen.

De voorzitter : Mevrouw Dua heeft het woord.

Mevrouw Vera Dua : Mijnheer Sauwens, ik verbaas me erover dat u zo sterk de nadruk legt op het feit dat er te weinig middelen beschikbaar zijn voor haveninfrastructuur.

De heer Johan Sauwens : Mevrouw Dua, ik stel voor dat u dadelijk tussenkomt, want mijn redenering gaat veel verder dan enkel het havengegeven.

We vertrekken begin 1989 op een historisch dieptepunt, maar gaan tegelijkertijd toch een versnelling hoger met de Scheldeverdieping. We hebben de cijfers nagekeken. Mijnheer de minister, van uw kredieten in de hele sector havens en waterwegen gaat op dit ogenblik bijna de helft naar de baggerwerken.

We hebben allemaal heel veel werk geleverd om die belangrijke stap te zetten. Er zijn echter een aantal kritische geluiden. We proberen samen de natuurlijke omgevings-

Sauwens

voorwaarden van onze maritieme sector te verleggen. We moeten samen de volgende stap zetten. We moeten ruimte creëren voor aanvullende investeringen, en niet alleen in de havens. De havens zijn duidelijk een onderdeel van het hele mobiliteitsgebeuren en moeten dus ook een stevige verankering krijgen met hun hinterland.

We zien waanzinnige toestanden zoals in Zeebrugge, waar enkel een goede verbinding is per spoor, maar niet over het water. Indien men de geplande sluis dan nog beperkt tot een stuwsluis in plaats van een schutsluis, denk ik dat de problemen alleen maar groter worden. Er is ook een slechte verbinding over de weg. Voor de binnenvaart zijn er een aantal investeringen die druppelsgewijs voorkomen. Ik lees zelfs dat u wat de as Leie-Ringvaart-Seine-Noord betreft, voorbehoud maakt. Mijnheer de minister, u zegt dat deze verbinding wordt onderzocht in het kader van het Seine-Noord-project. Het is dus duidelijk dat er investeringen nodig zijn om die binnenvaart aan te zwingen. De kredieten moeten worden opgetrokken, niet alleen in basisinvesteringen, maar ook in onderhoudskredieten.

Enkele weken geleden, bij de viering van het 25-jarig bestaan van de Dienst van de Scheepvaart, hebben we het samen nog mogen vernemen. Op dit ogenblik, ondanks alle gebreken, mijnheer Gabriëls, vervult het Albertkanaal een transportfunctie voor een equivalent van 5000 vrachtwagens per dag. Dat is een fenomenaal cijfer. We zijn er zelf als Vlaamse overheid een beetje de oorzaak van dat er een gedeeltelijke terugval is van de trafiek, onder meer door de sluiting van de Kempense Steenkoolmijnen en door de afbouw van de ontgrindingen en de ontzandingen in de Kempen. Dat heeft rechtstreekse repercussies op bepaalde trafieken.

Het Albertkanaal geeft het voorbeeld. De sluis van Hingene wordt afgewerkt. Het Zeekanaal is ook zeer belangrijk. Ik denk dat naast deze twee ook de verbinding met Noord-Frankrijk moet worden gerealiseerd met 1350 ton als absoluut minimum. U hebt dit ook als een van de prioriteiten opgenomen. Deze verbinding is van enorme betekenis voor al onze havens en zal het vrachtverkeer via de E 17 of de E 19 sterk doen dalen.

Ik sluit ook aan bij wat de heer Voorhamme heeft gezegd in verband met de spoorwegen. We moeten rekening houden met de staatshervorming. De NMBS is een autonoom overheidsbedrijf en gedraagt zich als een staat in een staat. Ik denk dat, als een essentieel gegeven in het mobiliteitsbeleid en het havenbeleid, dit spoorbeleid mee door Vlaanderen zelf moet kunnen worden gestuurd. Als dit niet via een vorm van medebeheer kan, dan moet het op korte termijn via een eigen Vlaams goederenspoorwegenbeleid.

De voorzitter : Mevrouw Dua heeft het woord.

Mevrouw Vera Dua : Mijnheer Sauwens, u hebt uw pleidooi voor meer middelen inderdaad wat opengetrokken naar een ruimere infrastructuur. Anderzijds hebt u zelf de vinger op de wonde gelegd. De Scheldeverdieping gaat momenteel met het grootste gedeelte van het geld lopen. De vraag kan worden gesteld of dit inderdaad de grootste prioriteit is.

Ik zou er u willen attent op maken dat de vorige Vlaamse regering – waar u deel van uitmaakte – heeft beslist om aan de drie havens een eigen dok te geven, terwijl elke deskundige zegt dat dit onverantwoord is. De drie havens zijn immers gedeeltelijk afgestemd op dezelfde trafieken. Ik vraag me af of er in het verleden geen verkeerd investeringsbeleid is gevoerd. Het probleem zou dan niet zozeer zijn dat er een tekort is aan middelen, maar dat die middelen gewoonweg verkeerd worden besteed als gevolg van de wafelijzerpolitiek tussen de drie havens.

De heer Johan Sauwens : Mevrouw Dua, dat is uw stelling. Ik ben het daar niet mee eens. Mijns inziens is het jammer dat we in Vlaanderen niet méér investeren in een aantal strategische basisinfrastructuren, zeker wat de mobiliteit betreft. Ik geef u daar een wat pijnlijk voorbeeld van.

We hebben een aantal bevaarbare waterwegen, die op dit ogenblik niet worden onderhouden. Op dit ogenblik worden er voor 17,2 miljoen frank baggerwerken uitgevoerd op de bevaarbare waterwegen in Vlaanderen. Het aanslibben van de rivieren is een puur natuurlijk gegeven. Om deze rivieren bevaarbaar te houden, moet men zijn verantwoordelijkheid opnemen.

Er zijn in Vlaanderen een aantal mensen die protesteren tegen iedere slibberging. Dit is dan het miezerige Vlaanderen waartegen ik wil protesteren : men pleit dus wel voor de binnenvaart, maar men laat het uitbaggeren van de vaarwegen niet toe ; men pleit wel voor het openbaar vervoer, maar men duldt geen enkele spooraanleg. Ik denk dat we in Vlaanderen eerst en vooral beslissingen moeten durven nemen.

Op dit ogenblik worden twee baggeropdrachten uitgevoerd. Het slib dat uit de vaargeul wordt verwijderd, wordt in de Zeeschelde gestort omdat we over geen enkel vergund baggerstort beschikken. Er wordt wel meer dan 200 miljoen frank uitgegeven voor het verdelen van raten op de dijken langs onze waterwegen, maar voor het onderhoud van de waterwegen zelf ontbreekt het ons aan middelen.

Mijnheer de minister, wil uw beleidsbrief geloofwaardig klinken, dan dient u bijkomende middelen te bekomen, nodig voor het verwezenlijken van de doelstellingen die u

Sauwens

erin verdedigt. Het wegwerken van de vijf drempels in de Schelde is een essentiële investering. We moeten verder kijken dan Vlaanderen groot en lang is. Sommige infrastructuurwerken, zoals de aanleg van containerterminals en het doorsteken van de binnenvaart naar Noord-Frankrijk zullen bijvoorbeeld ook andere, niet-Vlaamse havens ten goede komen. Maar ik denk dat de hele mobiliteit in Vlaanderen hier bepalend dient te zijn en niet de optelsom van de aanvragen der Vlaamse havenbesturen.

De heer Jos Stassen : Mijnheer Sauwens, samen met andere collega's pleit u voor nieuwe infrastructuurwerken. Maar zou u enkele voorbeelden kunnen geven van werken waaraan u die miljarden wenst besteed te zien ? Het enige concrete voorbeeld werd geciteerd door de heer Dumez, die pleit voor het weghalen van de stop tussen de sluis van Wijnegem en de Royersluis.

De heer Johan Sauwens : Mijnheer Stassen, u vergist zich. We hebben duidelijk gepleit voor de afwerking van het Albertkanaal, voor de doorsteek van Kortrijk – waartoe de Vlaamse regering zich destijds had verbonden – het doorzetten van de werken aan het zeekanaal te Brussel, de subsidiëring van de bovenstructuur door privé-organismen. In verband met dit laatste wil ik overigens graag weten hoever het nu met dit dossier staat. Van een aantal ondersteunende infrastructuren moet ook dringend werk worden gemaakt. Ik pleit tevens voor een grotere agressiviteit in het debat met de NMBS over de spoorweginfrastructuur.

De voorzitter : De heer Voorhamme heeft het woord.

De heer Robert Voorhamme : Mijnheer de voorzitter, ik begrijp de opmerking van de heer Stassen. Maar er moet een keuze worden gemaakt. Ofwel wordt het debat hierover op een later ogenblik gevoerd en dan zal wel duidelijk worden om welke projecten het gaat. Ofwel dient iedereen nu op eigen houtje zijn prioriteitenlijstje in. De discussie wordt dan oeverloos. Dit parlement is daar nog niet rijp voor. Eerst moet de staat worden opgemaakt.

Mijnheer Stassen, ik ben het met u eens, die prioriteiten moeten worden vastgelegd. Maar de heer Sauwens heeft ook gelijk : men had kunnen voorzien in de nodige middelen voor de verdieping van de Westerschelde, want men kon zich aan die werken verwachten van zodra het verdrag was ondertekend. Als deze bedragen integraal moeten worden verhaald op de begroting voor haveninvesteringen, dan klopt er iets niet. De discussie over de prioriteiten wordt dus bijzonder prangend.

De heer Johan Sauwens : Mijnheer de voorzitter, tot slot wens ik te beklemtonen dat het essentiële debat zal moeten worden gevoerd tijdens de bespreking van de begroting en van een meerjarenplan, zeg maar een driejaren-

plan. Het parlement zal zich dan moeten uitspreken. Persoonlijk ben ik erg ontgoocheld, niet zozeer over de eerste twee tot drie werkjaren van de Vlaamse Havencommissie, maar wel over haar in gebreke blijven als denktank voor het Vlaamse havenbeleid. De commissie heeft haar volle verantwoordelijkheid voor de ultieme keuze van de projecten niet opgenomen.

Met mevrouw Dua ben ik het erover eens dat niet alles kan worden toegestaan. Voor elk project moet in het licht van de prioriteiten en op grond van het structuurplan voor Vlaanderen worden nagegaan of onze omgeving het nog kan verdragen. De haveninfrastructuren zijn groot-schalig en grijpen erg agressief in op de omgeving van dat ene Vlaamse stadsgewest. De kaarten werden als bijlage aan het document toegevoegd, de omgevingsfactoren zullen we daarop zelf moeten aflijnen. De ongeremde groei mag niet aanhouden. De huidige verdiepingswerken geschieden al ten koste van belangrijke financiële inspanningen. De natuurlijke grenzen van de rivier kunnen niet blijvend worden verlegd. We moeten dat hardop durven zeggen, tegen de megalomane opvattingen in die daarover op belangrijke plaatsen in Vlaanderen worden verkondigd. Samen met de Vlaamse administratie moeten we onze verantwoordelijkheid opnemen. De Vlaamse Havencommissie moet een nieuwe start nemen en niet voor elk dossier zomaar het licht op groen zetten. Er is niet voldoende geld om alles te doen ; wij moeten vanuit het algemeen Vlaams belang keuzen maken en prioriteiten vastleggen.

Ik verwijs ook naar enkele andere knelpuntdossiers. Met het oog op het behoud van een eigen Vlaamse binnenscheepvaart, moet de haast middeleeuwse toerbeurtregeling worden afgeschaft. We maken ons daardoor niet populair bij die kleine groep van Vlaamse binnenschippers, maar hun beschermd statuut leidt tot volledige aftakeling. Voor zover de middelen beschikbaar waren, werd hieraan een en en ander verholpen met de sloopregeling. Maar nu moet de afschaffing worden afgedwongen.

Op het vlak van de spoorwegen vragen we van de minister een grotere agressiviteit. Het kan niet dat de NMBS blijft klemtonen leggen zonder rekening te houden met het politieke debat in Vlaanderen. De minister beschikt over een unieke bundeling van bevoegdheden : openbare werken, verkeer en ruimtelijke ordening. Hij heeft dus de hefboom in handen om het mobiliteitsdebat met een grotere assertiviteit te voeren en een en ander af te dwingen op het terrein. De VU-fractie zal dit debat op de voet volgen en waar nodig impulsen geven. We zullen kritisch toekijken bij de besluitvorming. De beleidsbrief oogt erg mooi, maar de geloofwaardigheid ervan staat of valt met wat er op het terrein wordt verwezenlijkt.

De voorzitter : De heer Gabriels heeft het woord.

De heer Jaak Gabriels : De heer Sauwens sprak over middeleeuwse toerbeurten. Het systeem werd ingevoerd door de Duitse bezetter en nadien voortgezet. Dit was niet meer dan een kleine historische rechtzetting.

De voorzitter : Vooraleer het woord aan de heer Malcorps te verlenen, herinner ik eraan dat met de fractievoorzitters werd overeengekomen om elke fractie één uur spreektijd toe te kennen voor de drie thema's.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik kan kort zijn vandaag, aangezien iedereen het erover eens is dat het echte debat op een ander moment zal worden gevoerd.

De groenen hebben al jaren vragen bij ongebreidelde economische groei, ongeremde havenexpansie en zinloze concurrentiestrijd. Die vragen stellen we zowel in Antwerpen als in Zeebrugge en Gent. Die vragen worden door onze geestesgenoten ook gesteld in Rotterdam, Hamburg, Bremen en Le Havre. Dat wil niet zeggen dat we alle haveninvesteringen afwijzen, maar we willen bewust kiezen voor die investeringen die ecologisch en sociaal verantwoord zijn. We gaan dus in tegen de mentaliteit van sommigen die zeggen : alles, altijd en overal.

Onze havens zijn inderdaad een bron van welvaart en werkgelegenheid, maar dat betekent nog niet dat alle investeringen in overslag- en transportactiviteiten automatisch leiden tot meer welvaart en werkgelegenheid. Zo vraag ik me af of de groei van het containervervoer meteen voor een even grote groei van de werkgelegenheid zorgt. De ECT-terminal in Rotterdam geeft daarbij de trend aan : door verregaande automatisering wordt hier massaal bespaard op werkkrachten. Het model van groei van de omzet zonder extra jobs of zelfs met verlies van jobs staat voor de deur.

Het is niet vanzelfsprekend dat de verdere expansie van de haven en de omvorming van heel de Antwerpse regio tot één grote transitzone ook daadwerkelijk tot meer welvaart en werk zullen leiden. Dit wordt des te twijfelachtiger als je een kosten-batenanalyse opmaakt, als je de miljarden waar om wordt gevraagd voor nieuwe infrastructuur, afweegt tegen de baten voor de tewerkstelling. De expansiestrategie is uitzichtloos. Zo circuleert er momenteel een ontwerp-masterplan voor de haven van Antwerpen. Daaruit blijkt dat de uitvoering van een maximaal investeringsprogramma – verdieping, aanleg van een kade, terminals, wegen, sporen – hoogstens een defensieve doelstelling zal helpen waarmaken : het behoud van de bestaande werkgelegenheid, misschien een paar honderd nieuwe jobs. Dat is absoluut onvoldoende. Het pompen van steeds meer middelen in de havens biedt onvoldoen-

de waarborgen voor de talloze werklozen in en rond de havengebieden.

Met het tegenargument van de concurrentiepositie werd hier al vaak geschermd. Stilstaan is achteruitgaan. Als onze grote concurrenten vooruitgaan, moeten we volgen. Maar ook deze argumentatie wordt vrij onzinnig, als blijkt dat ze op identieke wijze wordt gehanteerd in Rotterdam, Le Havre, Hamburg en Bremen. Als blijkt dat al deze havensteden en regio's een soortgelijk profiel en soortgelijke problemen hebben in hun stad en achterland. Als blijkt dat in al deze havens en havensteden miljarden worden geïnvesteerd in het handhaven van de concurrentiepositie, zonder dat er reële perspectieven komen voor heel wat langdurig werklozen in die steden en regio's.

Als de baten van het concurrentiedenken minder evident zijn dan door sommigen wordt aangenomen, dan zijn de nadelen spijtig genoeg nogal duidelijk. In elke haven die in het concurrentiedenken wordt meegezogen, wordt een grote prijs betaald door natuur en milieu. Ook de sociale kosten zijn hoog. Bovendien worden miljarden aan gemeenschapsgelden opgesoupeerd.

Ik geef een paar voorbeelden. Het Antwerps Havenbedrijf raamt de behoefte aan nieuw areaal voor havenuitbreiding op een verdere aangroei met honderd hectare per jaar. Tegen het jaar 2015 zou er dus nog eens een slordige 2.000 hectare bij moeten komen. Het hele havengebied zou met 40 percent moeten uitbreiden. Tot het jaar 2001 zou men grotendeels gebruik maken van interne reserves, gronden die nu nog beschikbaar zijn binnen het huidige havengebied. Nadien zou men de huidige grenzen van de haven, bijvoorbeeld op de linkeroever de lijn De Bondt, ruim moeten overschrijden. Ook in Rotterdam wordt door de stedelijke overheid een uitbreiding van de havenoppervlakte met een goede 2.000 hectare gepland. In Hamburg spreekt men over een uitbreiding van minstens 200 hectare, in Bremen van een goede 100 hectare, enzovoort. Bovendien moet in het hinterland van alle havensteden nog heel wat open ruimte worden prijsgegeven voor transportinfrastructuur.

Een tweede voorbeeld is de ecologische dumping. Het gaat hierbij om waardevolle natuurgebieden die teloorgaan door havenexpansie, door verdiepingswerken in de Schelde, de Elbe en de Weser en door de berging van baggerspecie, die opnieuw open ruimte bedreigt. Dit zijn problemen waarmee alle concurrerende havens hebben te maken. Bovendien dreigt het gevaar van een onverantwoord soepel omspringen met veiligheidsnormen op milieugebied, zoals de opslag van gevaarlijke produkten omdat het slechts om een tijdelijke opslag zou gaan met het oog op doorvoer, lozingen en het omspringen met de Marpol-bepalingen inzake scheepsafval, zoals afvaloliën.

Malcorps

Er is ook de sociale dumping. Tussen het personeel op sleepboten is al een regelrechte havenoorlog begonnen, zoals tussen Rotterdam en Hamburg. Ook de concurrentie tussen baggerfirma's loopt hoog op en de havenarbeiders worden op termijn door de toenemende automatisering bedreigd. De stijgende competitiviteitsdruk weegt dus niet enkel door op natuur en milieu, maar ook op het sociale luik.

Elk van de havens blijft miljoenen of zelfs miljarden frank opsloppen aan rechtstreekse of onrechtstreekse subsidies, dit ondanks de precaire budgettaire situatie van de steden of de regio's waarvan ze deel uitmaken. Zelden wordt de vraag gesteld of de inzet van al deze middelen voor andere doeleinden niet veel meer maatschappelijk nut zou genereren. Wat bijvoorbeeld met investeringen in het opnieuw leefbaar maken van de havensteden ? Terwijl alle havensteden middelen krijgen toegestopt, zitten ze ook allemaal op zwart brood. Deze situatie is dezelfde in Antwerpen, Rotterdam en Hamburg. In elk van deze steden groeit het sociale onbegrip. We moeten echt werk maken van een complementair havenbeleid.

Al deze dingen staan in de beleidsnota en minister-president Van den Brande bracht ze op een nog duidelijker manier naar voren, dit tot ongenoegen van velen in dit halfrond.

De heer Ward Beysen : Van iedereen, behalve van Agalev.

De heer Johan Malcorps : Er moet worden geopteerd voor samenwerking. We willen van gedachten wisselen over de vorm van deze samenwerking, maar er moet in elk geval worden gekozen voor een complementair en samenwerkend beleid, met respect voor lokale knowhow en decentrale bevoegdheden.

Is vrije concurrentie in het kader van onderlinge afspraken over subsidiëring, ecologische en sociale regelgeving en minimale taakverdeling utopisch ? Is dit centralistisch of jakobijns ? We menen van niet. In een steeds kleiner wordende wereld, en vooral in een steeds kleiner wordend Europa, is dit volgens ons de enige weg van het gezond verstand. (*Applaus bij AGALEV*)

De voorzitter : Minister Baldewijns heeft het woord.

Minister Eddy Baldewijns (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, toen u zei dat het echte debat later volgt, vroeg ik me af wat we hier vandaag dan doen, terwijl we een hele reeks belangrijke stellingnamen van tal van parlementsleden aanhoren.

Ik dank alle sprekers, maar inzonderheid de heren Gabriels, Voorhamme en Sauwens, die een belangrijk plei-

dooi hebben gehouden om meer middelen ter beschikking te stellen voor haveninfrastructuur en infrastructuur in het algemeen.

In de vele betogen over dit onderwerp kwam een grote consensus naar voor. Het is geen alledaags gegeven om over een nota van 180 bladzijden zoveel gelijklopende opvattingen te mogen aanhoren. Men legde daarbij weliswaar eigen accenten. Maar daarvoor breng ik het grootste respect op.

Ik heb me afgevraagd, mijnheer de voorzitter, op welke wijze ik best mijn antwoord zou opbouwen. Ik zou elk behandeld puntje kunnen inventariseren en op elke opmerking een antwoord geven. Ik zal dat echter niet doen, want in dat geval zou mijn antwoord zeker onvolledig zijn. Ik heb vandaag geleerd dat men niet al te bescheiden en evenmin al te ambitieus mag zijn. Omdat de interpellaties tot de minister-president en tot mezelf zijn gericht, is het een goede zaak om eerst een voorzichtige maar toch duidelijk antwoord te geven op de drie interpellaties. Vervolgens zal ik ingaan op de algemene beleidslijnen die we tijdens deze zittingsperiode willen volgen. Tenslotte zal ik pogen om de eensgezindheid nog te vergroten door te antwoorden op een aantal specifieke vragen.

Er was een grote eenstemmigheid over het knelpunt dat in de drie interpellaties centraal stond. De strategie om het Vlaamse havenbeleid op te bouwen rond het concept van de Vlaamse Havengemeenschap is gegroeid vanuit een macro-economische benadering, waarbij onze Vlaamse zeehavens worden gesitueerd in een sterk concurrentiële en mondiale maritieme sector. Onze Vlaamse economie wordt sterk beïnvloed door onze gunstige geografische ligging in het Europees en mondiaal handelsverkeer. Dat werd hier door verscheidene sprekers aangehaald. Onze zeehavens hebben zich ontwikkeld tot economische poorten. Deze term werd hier herhaaldelijk gebruikt, wellicht als prefiguratie van de bespreking van het Ruimtelijk Structuurplan. Onze zeehavens blijven ook onze groeipolen bij uitstek.

Gezien het belang van onze Vlaamse havens, is het noodzakelijk om een geïntegreerde beleidsvisie te ontwikkelen om de toekomst van de Vlaamse havens te vrijwaren en nieuwe groeikansen te ontwikkelen. We moeten ons zeer goed bewust zijn van het feit dat onze havens zich niet langer in verspreide slagorde kunnen opstellen bij het verhandelen van goederen. Ik zal dat nuanceren. Het is niet meer verantwoord dat Vlaamse havens elkaar beconcurreren bij het aantrekken van dezelfde trafieken. Vanuit Vlaams oogpunt moet voor elke haven afzonderlijk alsook voor alle havens samen een maximale en duurzame toegevoegde waarde worden nagestreefd. Daarbij moet worden vertrokken van de aanwezige omgevingsfactoren, waarbij de impact op de ruimte en het verkeer

Baldewijns

wordt geoptimaliseerd. Ik benadruk het belang hiervan. Vanuit de eigenheid en de troeven van de verschillende Vlaamse havens, moeten we streven naar de ontwikkeling van meer gespecialiseerde havens. Ik kom daarop nog terug. Zowel de infrastructuur als de organisatie moeten op een dergelijke manier worden georganiseerd.

Onze Vlaamse havens moeten de ambitie hebben om gezamenlijk een plaats te verwerven in alle geledingen van de maritieme goederenverkeer. Deze complementaire opstelling ten opzichte van de buitenlandse markt vormt de kern van de beleidsstrategie om te komen tot wat sommigen een Vlaamse havengemeenschap noemen.

De Vlaamse havens moeten zich organisatorisch en infrastructureel meer op elkaar afstemmen. Op die manier zullen we ze beter kunnen uitrusten om verkeer te ontvangen die nu andere Europese havens in de range Hamburg – Le Havre aandoen. Dit vormt het uiteindelijke doel van een Vlaamse havengemeenschap. Er mag geen onderlinge nivellering komen naar beneden toe. Sommigen interpreteren dit als een gelijkgeschakeling.

Wij wensen voor iedere Vlaamse haven een opwaardering, zodat iedere haven zich kan ontwikkelen en specialiseren binnen de verschillende transportsegmenten. Uiteraard behoudt iedere haven zijn bestuursautonomie.

Het Vlaamse havenbeleid zal er voornamelijk in bestaan, deze complementariteit tussen de havens te ondersteunen in het verwerven van nieuwe en bijkomende verkeer voor alle havens. Dit zal evenzeer de efficiëntie en de inzet van de overheidsmiddelen in het ondersteunen van haveninfrastructuurwerken sterk verhogen.

Collega's, de transporteconomische en structurele vertaling van het concept Vlaamse havengemeenschap wordt momenteel uitgewerkt in de Vlaamse Havencommissie. Daarbij zullen studies uitgevoerd worden over de sterkte- en zwakte-analyse en de eigenheid van de verschillende havens en over het globale Vlaamse havenpotentieel. Hierdoor wordt uitvoering gegeven aan de beleidsintenties vervat in het regeerakkoord en in de Septembernota bij aanvang van het huidige politieke werkjaar.

Mijnheer de voorzitter, het is de opdracht van de Vlaamse regering, de havenbesturen te overtuigen van de noodzaak tot samenwerking en complementariteit. Ik ben ervan overtuigd, en onder meer de heer Penris heeft het hier onderstreept, dat het van onderuit moet groeien en uitgewerkt worden. Het is aan ons om deze verantwoordelijkheid te delen, gezien het kapitaal belang van de havens voor onze Vlaamse economie. De stappen daartoe moeten nu gezet worden. Want we leven niet op een eiland.

Andere landen wapenen zich evenzeer in het verbeteren en afstemmen van hun havens in het constant wijzigende internationaal maritiem verkeer. Door mijn kabinet wordt nu het ontwerpdecreet Kelchtermans, zoals het doorgaans genoemd wordt, aangepast, rekening houdend met de gewijzigde wetgeving omtrent autonome gemeentebedrijven. Dit decreet stelt een grotere responsabilisering in het beheer en de exploitatie van de havens in het vooruitzicht.

Mijnheer Beysen, dit voorontwerp zal eerstdaags ter goedkeuring aan de Vlaamse regering worden overgelegd. Ik denk dat we dit voor de zomer kunnen halen. Verder werkt mijn kabinet aan een decretale regeling voor het haveninvesteringsbeleid. In dit verband werd aan de Vlaamse Havencommissie opdracht gegeven om een studie uit te voeren en advies uit te brengen omtrent de financiering van de grote haveninfrastructuren, rekening houdend met de Europese regelgeving. Tevens werd gevraagd na te gaan wat de impact zou zijn op de financiële draagkracht en de concurrentieverhouding binnen de as Hamburg – Le Havre.

Mijnheer de voorzitter, misschien past het nu om terug te komen op de grote lijnen van het beleid dat wij wensen te voeren. Collega's, het spreekt vanzelf dat wij in een multimodaal mobiliteitsbeleid eveneens tot een verhoogd verkeer en vervoer over het water moeten komen. Zo zal de ontwikkeling van de Vlaamse zeehavens worden gericht op de internationale versterking in de as Hamburg – Le Havre. In het streven naar een complementaire samenwerking zullen de maritieme toegankelijkheid, de basisinfrastructuur en de nodige achterlandverbindingen van de havens worden geoptimaliseerd.

Een belangrijke voorwaarde voor het versterken van de concurrentiële positie van onze havens is de verbetering van de maritieme toegankelijkheid. Dit is één van de belangrijkste onderdelen van ons beleid, en daarmee antwoord ik onrechtstreeks op een zeer concrete vraag van mijnheer Beysen.

In het investeringsprogramma van de waterwegen gaat de prioriteit naar de voltooiing van de in uitvoering zijnde infrastructuurwerken. Zo wordt het kapitaal dat jarenlang werd geïnvesteerd, gerentabiliseerd. Het gaat hier om de afwerking van Vlaanderens bijzondere scheepvaartwegen. Ik noem de drie grootste op.

Men heeft gezegd dat er al enorm werd geïnvesteerd in het Albertkanaal, zonder dat de problemen volledig zijn opgelost. Tijdens deze legislatuur willen we werken aan de voltooiing van de modernisering van dit kanaal en aan zijn aansluiting met de haven van Antwerpen.

Men had het ook over de afwerking van het kanaal Brussel-Schelde door de verbinding met de Schelde. Mijnheer

Baldewijns

de commissievoorzitter, ik weet niet of u deze werken heeft bezocht, maar ze zijn in een eindfase aanbeland. Ik hoop dat de verbinding volgend jaar wordt verwezenlijkt.

Ook de modernisering van de Leie – dus de traverse van Kortrijk – moet met spoed worden afgewerkt. Op 8 mei heb ik de oproep tot kandidaten voor de uitvoering der werken toegestaan.

De groei van de wereldhandel heeft een stijging van het maritiem vervoer meegebracht. Doordat de Vlaamse havens belangrijke vervoersknooppunten vormen in het noorden van West-Europa, zijn ze in een bikkelharde concurrentiestrijd om het overzees Europees vervoer beland met de buitenlandse havens. Vlaanderen biedt belangrijke voordelen. Er is in de eerste plaats de centrale maritieme ligging, maar ook de kwaliteit en de produktiviteit van ons personeel, het dynamisme van de bedrijven en het weldoordacht beleid van investeringen in infrastructuur.

Mijn beleid is erop gericht om de internationale positie van de Vlaamse zeehavens verder te versterken. Daarbij wordt de klemtoon gelegd op complementariteit. Samenwerking tussen de Vlaamse havenbesturen en een op elkaar afstemmen van de investeringen zijn noodzakelijk om dit beleid maximaal te laten renderen. Gezien de budgettaire realiteit en de hoge investeringskosten in de havensector, moet de inzet van beschikbare middelen verder worden geconcentreerd. Hierbij gaat de aandacht in de eerste plaats naar een beperkt aantal investeringsprojecten, waarvan met grote zekerheid wordt verwacht dat ze een substantiële toename van de trafiek garanderen.

De investeringen worden bij voorkeur gericht op projecten die de aansluiting op andere vervoersmodi mogelijk maken of verbeteren. De investeringen in de havens worden gespreid over drie luiken. Het eerste wordt gevormd door de werken die onvermijdelijk zijn voor het verzekeren van een minimale veiligheid, de instandhouding van het patrimonium en de afwerking van de werken in uitvoering. Daarnaast is er een strategisch programma voor de realisatie van de Vlaamse hoofdtransportas. Hierin is ook de verbetering van de toegankelijkheid van de Vlaamse zeehavens opgenomen. In dit kader moeten we ook de uitvoering van de waterverdragen zien, mijnheer Beysen. Ik kom dadelijk terug op de concrete stand van zaken.

Voor de uitvoering van de verruimingswerken, die ondermeer baggerwerken, ruiming van wrakken en milieumaatregelen omvatten, wordt in de begroting van dit jaar 2,7 miljard frank uitgetrokken. Ik had graag aan de heer Sauwens gezegd dat dit inhoudt dat een extra budget van 1,325 miljard frank wordt vrijgemaakt. Aan dit domein

besteden we de helft van onze baggerwerken, wat essentieel is voor de leefbaarheid van de haven van Antwerpen. We moeten deze 2,7 miljard frank relativeren en mogen ze niet vergelijken met schijnbaar analoge cijfers uit de vorige jaren, aangezien het budget dit jaar is verhoogd met 1,325 miljard frank.

Het derde luik, ten slotte, bestaat uit de voorbereidende studies voor het nemen van beleidsbeslissingen voor het streefprogramma dat na het jaar 2000 moet worden gerealiseerd om de economische draagkracht te optimaliseren. Mijnheer de commissievoorzitter, het is zeer goed dat we omtrent deze problematiek een uitgebreide gedachtenwisseling kunnen hebben in de commissie, en dat we niet alleen de korte uitvoering van een beleid voor het eerste of het tweede jaar bespreken. Tot die uitgebreide gedachtenwisseling ben ik trouwens altijd bereid.

Het is onmiskenbaar zo dat wij met het investeringsbeleid te maken hebben met een planning op langere termijn. In het verleden verklaarde ik reeds duidelijk dat het nodig is een vorm van meerjarenbeleid op te stellen ; ik heb het dan eerder over een tienjaren- dan een driejarenprogramma. Op die manier kan men ook echt een continuïteit van de inspanningen in de toekomst garanderen. Ik kom wat dat betreft voor een gedeelte tegemoet aan de opmerkingen die gemaakt werden door de Agalev-fractie. Elk havenproject – de aanleg van een dok, een sluis – dient onder meer om budgettaire redenen gespreid te worden over verschillende jaren. Daarom zal binnen de budgettaire marges worden gestreefd naar een optimaal tijdschema, om de kosten van het project zo laag mogelijk te houden. Ik kom in deze tegemoet aan één van de fundamentele opmerkingen van de commissievoorzitter. Uitgaand van dat tienjarenprogramma en de langere termijnvisie, moeten we elk jaar trachten een rollend driejarenprogramma te distilleren, in functie van de toegekende middelen.

De invulling van het driejarenprogramma zal trouwens met de nodige flexibiliteit gebeuren, zodat kan worden ingespeeld op de snel evoluerende technische en economische factoren die kenmerkend zijn voor ons havenwezen. Indien we realiseren wat we wensen, dan blijkt uit de budgettaire middelen dat wij een bestendig financieringstekort zouden hebben. Derhalve moeten we extra beleidsruimte vinden, wellicht mits een betere integratie in het kader van andere werken.

Dames en heren, zoals u kan vaststellen ben ik me bewust van de noodzaak een havenbeleid met perspectief te voeren. Ik ben me ook bewust van de noodzaak van een meerjarenplanning. Mijns inziens is het een allereerste vereiste voor het creëren van een zekere financiële continuïteit bij de behandeling van de programma's. Zoniet zullen vele inspanningen ook zonder rendabel resultaat

Baldewijns

blijven. In dit kader moeten we de moed hebben om – gezien de beperkte budgettaire ruimte – ook een grotere inspanning te vragen van de havens zelf. Deze inspanning kan eventueel in verhouding staan tot de baten. In de toekomst zullen we ook hier een belangrijke stap voorwaarts moeten zetten.

Stellen we natuurlijk een correcte behandeling van onze verschillende Vlaamse havens voorop, dan speelt de na te streven complementaire samenwerking een zeer belangrijke rol. Het is dan noodzakelijk de concurrentiepositie gezamenlijk op te bouwen. Op deze manier kunnen we een maximale uitstraling bekomen op het Europese en internationale niveau en is het misschien mogelijk om ons aandeel in het goederentransport in de zone Le Havre-Hamburg op te drijven.

Er moet één strategische visie worden uitgewerkt voor de Vlaamse havens. Zowel in de bevoegde commissie van het Vlaams Parlement als in de Vlaamse Havencommissie, wordt ter zake verdienstelijk werk geleverd. Vanzelfsprekend bestaat hier een zekere rolverdeling. Ik ben het echter niet eens met een rolverdeling die een strikte verdeling van de taken voorstaat. Ik ben ervan overtuigd dat de havens eerder het accent moeten leggen op die taken waarin ze zijn gespecialiseerd en waarin ze kwalitatief de beste dienstverlening kunnen aanbieden.

Bij een betere afstemming van het investeringsbeleid van de havenbesturen, spelen de grote havenoperators een sleutelrol. Om deze samenwerking te bevorderen zullen de nodige stappen worden gezet om de beschikbare middelen, de infra- en de suprastructuur, maximaal te laten renderen. Ook dit zal de concurrentiepositie van de Vlaamse havenbedrijven gevoelig versterken.

Bepaalde collega's hebben een uitvoerige uiteenzetting gegeven over de uitbouw van onze havens, waarbij ze onder meer het aspect van mogelijke overlast hebben aangekaart. Onze Vlaamse havens zijn in de eerste plaats vooral gegroeid vanuit stedelijke kernen. Geleidelijk stelde men vast dat meer en meer beslag werd gelegd op de open ruimte. Bij de verdere uitbouw van de zeehavens moet men er zorgvuldig over waken dat de inname van de open ruimte en de milieuoverlast tot een minimum worden beperkt. Alleen op die manier kan het leefklimaat rond de havengebieden geschikt blijven voor mens en natuur. Uit het voorbeeld van mevrouw Dua blijkt dat, met name in het Gentse, belangrijke inspanningen werden geleverd op het gebied van inbreiding en renovatie.

De verdere ontwikkeling van de Vlaamse havens wordt in belangrijke mate bepaald door de uitbouw van de Vlaams-Europese transportas. De heren Beysen, Dumez en Voorhamme hebben speciale aandacht gevraagd voor

goede verbindingen met het hinterland. Naar aanleiding van ons programma voor 1996 heb ik duidelijk gezegd dat onze havenwerking pas dan volledig kan worden gevaloriseerd, wanneer de zekerheid bestaat dat de goederen die in de havens aankomen, op de meest vlotte manier kunnen worden vervoerd naar het hinterland. Precies daarom is het noodzakelijk dat we een coherent beleid uitwerken voor deze transportas van west naar oost. Daarbij zal vooral nadruk worden gelegd op het vervoer langs de binnenwateren en het vervoer per spoor.

Ik heb in grote lijnen het beleid geschetst dat we ter zake willen voeren. Ik wil nogmaals benadrukken dat we, in het kader van de binnenvaart, meer inspanningen moeten leveren voor overslag. Het aanbrengen van voldoende gabariet op deze waterwegen is op zich niet voldoende. Er moet ook de mogelijkheid worden gecreëerd voor het ontwikkelen van de nodige economische activiteit. De investeringen moeten dan ook vooral worden gericht op de valorisatie van de bestaande en de aanleg van nieuwe laad- en loskades.

Ik wil niet vooruitlopen op de bepalingen inzake de ruimtelijke ordening. Ik wil deze politiek stimuleren in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Hopelijk zijn de leden van het Vlaamse Parlement zich ervan bewust dat we geen watergebonden bedrijvigheden kunnen ontwikkelen op plaatsen die ongeschikt zijn door de ruimtelijke ordening. Op dit vlak beschikken we over de nodige mogelijkheden en in de loop van de volgende jaren zullen bijkomende ontwikkelingen worden genoteerd.

De heer Beysen heeft vragen gesteld over de stand van zaken in de uitvoering van de waterverdragen. De heer Dumez heeft hem gesteund in zijn vraag om absolute prioriteit te verlenen aan de verdiepingswerken. De heer Gabriels en de heer Voorhamme hebben van dit onderwerp eveneens een belangrijk aandachtspunt gemaakt. Ik zal een schematisch overzicht geven van de vorderingen in dit dossier. De waterverdragen werden behandeld en goedgekeurd in de Tweede Kamer in Nederland. De behandeling in de Eerste Kamer zal in de loop van de volgende dagen plaatsvinden. Voor de verdieping moeten daarenboven een aantal vergunningen worden afgeleverd. In de eerste plaats is een vergunning vereist ingevolge de wet op de verontreiniging van de oppervlaktewateren. De vergunning werd weliswaar afgeleverd, maar er werd een procedure ingespannen bij de Nederlandse Raad van State. Dit is niet abnormaal. We verwachten eerstdaags een uitspraak. Ten tweede, de baggervergunning werd afgeleverd. Ook hiervoor werd door de milieuverenigingen een procedure ingespannen bij de Nederlandse Raad van State. Ten derde, een vergunning voor de uitvoering van de herstelmaatregelen werd aangevraagd door de Rijkswaterstaat. Dit schijnt echter geen belemmering te vormen voor de aanvang van de werken. Ten vierde, er is

Baldewijns

sprake van een aanlegvergunning, die kan worden vergeleken met onze bouwvergunning. Deze vergunning kan bij de gemeente worden aangevraagd, zodra de Tweede Kamer het dossier definitief heeft afgehandeld.

De heer Beysen heeft gesproken over de terugloop van de trafieken. Heel wat bedenkingen kunnen worden gemaakt, maar men kan niet ontkennen dat er in de Vlaamse havens een terugloop kan worden vastgesteld. De cijfers werden ons enkele weken geleden meegedeeld. Andere havens van de regio, zoals Duinkerken, Hamburg en Bremen, worden eveneens geconfronteerd met een terugloop. De grootste terugloop wordt geconstateerd in de bulkgoederen als kolen en ertsen. Hiervoor zijn tal van verklaringen. Enerzijds hebben we te maken met een zwakke conjunctuur en wordt er vaker schroot gerecycleerd, wat een vermindering van de aanvoer van ertsen tot gevolg heeft. Anderzijds zijn er ook technische verklaringen voor dit fenomeen, zoals de ingebruikname van andere soorten ovens. In de general cargo is er eveneens een vermindering van de trafiek merkbaar ingevolge de omschakeling naar containers. Op het vlak van de containertrafiek zijn er duidelijk minder problemen. Wellicht is de terugloop ook gedeeltelijk te wijten aan de samenwerking tussen vroeger concurrerende havens. Daarstraks werd er een pleidooi gehouden voor samenwerking, maar het is niet uitgesloten dat de samenwerking tussen Rotterdam en Vlissingen heeft bijgedragen tot een versterkte concurrentiepositie van deze beide Nederlandse havens.

Mevrouw Dua heeft gesproken over de gevoerde politiek met betrekking tot onze havens. Zij heeft zelf de vergelijking gemaakt met de Hanzesteden. Er kan met zekerheid worden gezegd dat de omgeving, namelijk ruimte, milieu en verkeer, voor ons een zeer grote rol speelt. Bij de verbinding met het hinterland moet in de eerste plaats aandacht worden geschonken aan een harmonieuze ontwikkeling.

Misschien heb ik er niet het goede karakter voor, maar het lobbywerk heeft me tot nu toe weinig beroerd. Net als de commissieleden had ik met de verscheidene havens contact. Ik hoop dat niemand me dit aanwrijft. Ik mag ook niet van te zwaar lobbywerk gewagen. Bovendien is het niet zo dat we de vragen van de havens registreren en zomaar affirmeren. Ik verzeker u ervan dat de opmaak van het fysische programma voor dit jaar niet eenvoudig was. Het is niet zo dat gewoon maar hier een containerterminal en daar een dok meer moet worden gebouwd. We hebben goed overlegd over wat voor ons prioritair en wat economisch het meest verantwoord was. We willen een meerjarenplan lanceren. Het is dus afgelopen met het kortzichtige beleid van inspelen op momentane behoeften in een of andere haven.

Mijnheer Dumez, een aantal vragen van u zijn al beantwoord. Het moet u al duidelijk geworden zijn dat het ons menens is ; dat we ons inderdaad tot de NMBS richten om daar andere en nieuwe zaken te bereiken. Uit ons advies is ook af te leiden dat de toegankelijkheid van onze havens van het allergrootste belang is. De congestieproblemen rechtvaardigen een tweede ontsluiting van de haven van Antwerpen per spoor. Het tracé daarvan moet in de loop van 1996, 1997 ten laatste, concreet worden vastgelegd. De werken moeten vóór 2000 kunnen starten. We hebben daar absoluut nood aan. De Antwerpse haven heeft evenzeer nood aan goederenlijn 11. De ambtelijke werkgroep die al belast was met een voorstudie van het HSL-tracé ten noorden van Antwerpen, maakte ook een studie over goederenlijn 11. We moeten voor de aanleg van dit tracé grensoverschrijdend werken.

Ook over de IJzeren Rijn wordt enig studiewerk verricht. De overheid en de NMBS zijn daar allebei bij betrokken. We hopen dat deze studie in het najaar zal zijn afgerond. Ze onderzoekt vooral de haalbaarheid van het project, zowel economisch als financieel. Zodra de studie klaar is, willen we verdere stappen ondernemen. De NMBS laat zich alvast bemoedigend uit. Bij elk gesprek met mijn Nederlandse collega komt dit thema weer aan de orde. We hopen op een meer concreet engagement van die kant. Dat is absoluut noodzakelijk.

Het derde en vierde spoor voor het ontsluiten van de haven van Zeebrugge werd opgenomen in het advies van de Vlaamse regering. Ik beschouw het als een belangrijk gegeven. Vandaag komen we daar misschien nog op terug als we het over de mobiliteit hebben. Onze opdracht beperkt zich tot het geven van adviezen. De aanvang van de studie over een tweede spoortunnel onder de Schelde wordt eveneens gevraagd.

Zo zijn er een vijftal concrete vragen aan de NMBS gesteld. Terloops vermeld ik dat de Vlaamse regering een opwerp-protocol goedkeurde, inzake de stationsomkadering op het tracé Brussel-Leuven.

Er is het probleem van de juridische structuur van onze havenbesturen. Het ontwerp van havendecreet van minister Kelchtermans dient als leidraad. We hopen binnenkort een ontwerp van decreet in te dienen. Bij het uitwerken van een beheersformule houden we rekening met de eigenheid van elke havengemeenschap. Sta me toe dat ik daar vandaag niet verder op inga. De relatie van elke havengemeenschap met de Vlaamse overheid dient op een eenvormige wijze te worden geregeld.

Mijnheer Gabriels haalde de watergebonden aangelegenheden en de problematiek van de IJzeren Rijn aan. Samen met mijnheer Dumez had hij het over het Albertkanaal. De verruiming van het gedeelte Antwerpen-Wij-

Baldewijns

negem is absoluut noodzakelijk. In eerste instantie dient de aanpassing van de bruggen duwkonvoeien van 4.500 ton toe te laten. We proberen een reservatiestrook aan te brengen zodat het kanaal op middellange termijn kan worden verbreed voor duwkonvoeien tot 9.000 ton.

We moeten oog hebben voor het functioneren en de rol van de Vlaamse Havencommissie. Na verschillende contacten met de Vlaamse Havencommissie was er een zekere vastberadenheid om in de toekomst op een andere wijze te werk te gaan, ook inzake de samenstelling. We hebben aan de Vlaamse Havencommissie een aantal opdrachten gegeven. Deze moeten nadien in concrete beleidspunten worden omgezet.

De stand van zaken in het havendecreet werd medegedeeld. Mijnheer Voorhamme deed een aantal belangrijke suggesties inzake de hinterlandverbindingen, de stouwerij, de binnenvaart, de relaties met de NMBS, de sleepdiensten en de loodsdiensten. Ik wil mijnheer Sauwens, die nauw betrokken was bij het loodsdecreet, nog antwoord geven.

Om de heer Sauwens een antwoord te geven wil ik, net als de voorzitter van de commissie, zeggen dat men snel maar weloverwogen moet handelen.

Wat de herziening van het loodsdecreet betreft, moeten we de zaken op een rustige manier aanpakken. Het Nederlandse loodswezen dat al een aantal jaren geleden zelfstandigde, krijgt ook kritiek. Laten we dus niet onbesuisd tewerkgaan. We werken momenteel aan de invoering van een polyvalente loods, die het schip van op zee tot in de haven kan begeleiden. We toetsen de invoering van een dergelijk systeem met de betrokken partners en zullen dan zien welke beleidsmaatregelen zich opdringen. In de Europese Gemeenschap bestaat er enige druk om de monopoliepositie van het loodswezen te verbreden. Dit zou kunnen meebrengen dat verschillende loodsorganisaties in een zelfde gebied opereren. Problemen kunnen dan rijzen met de veiligheid en de kwaliteit van de dienstverlening.

Mijnheer de voorzitter, dames en heren, ik denk dat ik hiermee een antwoord heb gegeven op een reeks vragen. Ik ben me ervan bewust, zoals de heer Sauwens, dat er misschien nog meer ambitie nodig is in het havenbeleid. De vele suggesties hier getuigen van de ambitie die leeft in dit halfroond. Men heeft ook om meer bescheidenheid gevraagd, en hier moet navolging aan worden gegeven. De haveninstanties, de mensen die in de haven werken en de bedrijven die er actief zijn, leveren al heel wat inspanningen. We mogen dat niet ontkennen. Ook op dit terrein moeten alle partners zich kunnen vinden in een vorm van wederzijds vertrouwen. (*Applaus*)

De voorzitter : De heer Beysen heeft het woord.

De heer Ward Beysen : Ondanks het uitvoerig antwoord van de minister, wil ik een vraag herhalen waarop ik geen afdoend antwoord heb gekregen. Wat de uitvoering van de waterverdragen betreft, houdt hij het bij een technisch antwoord zonder concrete gegevens te verstrekken. Nochtans is dat heel belangrijk, gelet op de ontwikkelingen die ik samen met een aantal collega's naar voor heb gebracht. Is de Vlaamse regering van plan om volgende week het dossier van de HST samen met Nederland te behandelen ? Ik maak me ongerust over dit bericht dat vorige week op gezag van de CVP-studiedienst werd verspreid.

Minister Eddy Baldewijns : Mijnheer de voorzitter, ik heb de stand van zaken van het dossier inzake de waterverdragen in al zijn aspecten weergegeven. Herhaaldelijk heb ik beklemtoond dat de verdieping van de Westerschelde een belangrijke prioriteit is. Er is nooit sprake geweest van een absolute prioriteit, maar wel van een zeer belangrijke prioriteit, gezien het uitermate groot belang voor de ontwikkeling van Antwerpen en van een groot deel van Vlaanderen.

Mijnheer Beysen, in verband met het HSL-tracé weet u dat de procedure voor de herziening van de gewestplannen bepaalde termijnen oplegt. Vandaag kan ik u garanderen dat de regering zich aan deze termijnen zal houden en ter zake binnen enkele dagen een beslissing zal nemen. U dringt aan op een gezamenlijke beslissing met Nederland. Wij zullen uiteraard de besluiten van de gezamenlijke ambtelijke werkgroep onderzoeken, anders hadden we die werkgroep niet hoeven op te richten. We zullen als Vlaamse regering echter autonoom een beslissing nemen.

De voorzitter : De heer Lachaert heeft het woord.

De heer Patrick Lachaert : Mijnheer de voorzitter, ik heb nog een praktische vraag met betrekking tot de loodsdiensten. Ik heb vernomen uit doorgaans goed ingelichte bron, dat 179 ambtenaren van de RMT te Oostende zullen worden overgeheveld naar de loodsdiensten van het Vlaams Gewest. In het licht van de verklaringen van de minister, vraag ik me af wat hij denkt met deze nieuwkomers aan te vangen.

Minister Eddy Baldewijns : Mijnheer de voorzitter, dit betreft een aangelegenheid voor de minister van Ambtenarenzaken. Ik denk niet dat hierover lang zal moeten worden nagedacht. Mijnheer Lachaert, u weet dat ook vandaag personeelsleden worden ingezet voor andere werkzaamheden in het Vlaams Gewest. De operatie waarvan sprake dient in dezelfde context te worden beoordeeld.

De voorzitter : De heer Candries heeft het woord.

De heer Herman Candries : Mijnheer de minister, uit uw antwoorden op de vragen blijkt uw bezorgdheid over de synergie tussen de Vlaamse havens. Dat verheugt mij. Eén aspect waaraan ik toch veel aandacht zou willen besteden kwam daarbij echter niet ter sprake : de uitbouw van een modern elektronisch communicatienetwerk voor dispatching en ter ondersteuning van de synergie tussen de havens. De toegankelijkheid en de samenwerking vormen de twee speerpunten van uw beleid. De elektronische communicatiemiddelen zijn daarvoor een belangrijke troef en moeten in het havenbeleid worden ingeschreven.

Minister Eddy Baldewijns : Mijnheer de voorzitter, ik neem uiteraard akte van de belangrijke suggestie van de heer Candries. Mijnheer Candries, ik meen dat een intensere samenwerking niet mogelijk is zonder deze moderne technologische instrumenten. In de eerste plaats dringt zich nu echter het onderzoek naar de specificiteit van elke haven op. Vervolgens kan worden uitgemaakt wie waarvoor het best geschikt is of wie het grootste aandeel van een of andere operatie voor zijn rekening kan nemen. Het spreekt echter voor zich dat de realisatie van nieuwe samenwerkingsverbanden hand in hand gaat met deze nieuwe technologie. Ik denk overigens dat de privé- goederenbehandelaars die in verschillende havens opereren, niet op onze suggestie zullen wachten om van deze moderne toepassingen gebruik te maken.

De voorzitter : De heer Voorhamme heeft het woord.

De heer Robert Voorhamme : Ik dank de minister voor zijn uitgebreide antwoord. In wat ik heb gezegd, had ik een belangrijke bezorgdheid verwoord en die bezorgdheid is niet helemaal weggenomen. Het gaat om de principes die men zal hanteren om investeringen op een evenwichtige manier door te voeren. De minister somde drie grote principes op : afwerking van de in uitvoering zijnde werken, de maritieme toegankelijkheid, en de voorbereidende studies voor de werken die na het jaar 2000 zullen komen. Betekent dit dat er tot in het jaar 2000 geen spade in de grond zou mogen worden gestoken, als dat niet kadert in de afwerking van een al aangevat werk of in de verbetering van de maritieme toegangswegen ?

Minister Eddy Baldewijns : Dat misverstand kan ik vlug ophelderen. Het tweede principe mag niet worden verengd tot de maritieme toegangswegen ; het slaat ook op de werken van strategisch belang. Daarmee is de ongerustheid van de heer Voorhamme wellicht weggenomen.

De voorzitter : Hiermee is het onderdeel Havenbeleid afgesloten.

Tweede deel : mobiliteit

De voorzitter : Aan de orde is nu het tweede deel van de

beleidsbrief, namelijk de mobiliteit. We luisteren eerst naar de vier interpellaties over dit onderwerp. De interpellanten krijgen vijftien minuten, elke fractie beschikt daarenboven in het geheel over één uur spreektijd.

Interpellatie van de heer Marc Olivier tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het mobiliteitsprobleem

De voorzitter : Dames en heren, aan de orde is de interpellatie van de heer Olivier tot de heer Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het mobiliteitsprobleem.

De heer Olivier heeft het woord.

De heer Marc Olivier (*Op de tribune*) : Deze interpellatie werd al twee maanden geleden ingediend. Ik ben blij dat het voorstel van mobiliteitsconvenant zoals het op 2 april door de Vlaamse regering werd goedgekeurd, niet helemaal behouden bleef. Andere fractieleden zullen het mobiliteitsprobleem grondig uitbenen, ik wil me hier beperken tot het aspect van de zogenaamde congestie.

Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het thema van de mobiliteit ligt de mensen na aan het hart. We rijden hopeloos vast in zenuwslopende en energieverpillende files, niet alleen op werkdagen, maar ook in het weekend. De maatschappelijke kost van die congestie wordt geraamd op enkele tientallen miljarden frank per jaar. De slogan : mijn auto, mijn vrijheid, geldt al lang niet meer.

De doelstellingen van het mobiliteitsbeleid liggen voor de hand : een veilig en efficiënt personen- en goederenverkeer dat de leefbaarheid van steden en dorpen niet verder aantast, maar op een milieuvriendelijke en energiezuinige manier inspeelt op de economische troeven van Vlaanderen. Om dit te verwezenlijken moeten de alternatieven voor het wegverkeer beter worden uitgebouwd en gepromoot. Tegelijkertijd moet de bestaande verkeersinfrastructuur worden verbeterd.

Daarbij schuift men een aantal oplossingen naar voren, zoals het gebruik van telematica en de invoering van een congestieregulerende tol. Diverse studiebureaus zoeken momenteel intens in die zin naar mogelijkheden.

Voor de mobiliteitsproblemen in en rond onze Vlaamse hoofdstad Brussel werden door het Franse studiebureau Sofretu een aantal plannen ontvouwd. Het betreft de ontwikkeling van een Brussels voorstadsnet, ook wel GEN of Gewestelijk Express-Net genoemd, waarin naast de NMBS, de MIVB en de TEC ook De Lijn zou participeren. Op de rondetafelconferentie van 12 maart jongstle-

Olivier

den werden de plannen door de betrokken partijen een eerste maal besproken.

Het mobiliteitsprobleem staat ook in het centrum van de belangstelling bij de Europese Commissie, die op initiatief van Europees Commissaris voor Vervoer, de heer Kinnock onlangs een instructief Groenboek publiceerde, Citizen's Network – De verwezenlijking van de mogelijkheden van het openbaar personenvervoer in Europa. Zonder een fanatiek standpunt over de auto in te nemen geeft dit Groenboek enkele sprekende cijfers over de kosten van de verzadiging van het wegennet, de sociaal-economische rol van het openbaar vervoer en de ontwikkeling van een echt citizen's network. Het Groenboek geeft tevens een opsomming van de vaak minder bekende voorbeelden van positieve maatregelen inzake personenvervoer uit alle lidstaten.

Ondertussen is ook een studie verschenen van de hand van professor Blauwens, die aan de Ufsia vervoerseconomie doceert. Het toekomstbeeld dat in deze studie naar voren wordt geschoven, is nogal beangstigend voor de huidige generatie, maar moet bijzonder angstwekkend zijn voor de komende generatie. Er wordt gewag gemaakt van een stijging met 30 percent van het aantal door het autoverkeer afgelegde kilometers. Ook op de dag die tijdens Flanders Technology Technoland rond het thema mobiliteit werd ingericht, beliep de voorspelling bij een onveranderd beleid, een aanzienlijke groei van het autoverkeer met liefst meer dan 40 percent. Volgens de prognoses van professor Blauwens staan we over een paar jaar zonder meer stil tussen Brussel en Antwerpen. Plaatsen als het Antwerpse havengebied zouden alleen nog 's nachts bereikbaar zijn, met alle gevolgen van dien voor onze economie. De te verwachten toename van het wegverkeer is volgens professor Blauwens het gevolg van een generatiewisseling. De oudere generatie, die dikwijls maar één auto per gezin heeft en bovendien de wagen relatief weinig gebruikt, maakt plaats voor een jongere generatie met heel andere verplaatsingsgewoontes. Deze generatie schaft veel vlugger een eerste, en ook een tweede, en zelfs in bepaalde gevallen een derde wagen aan en gebruikt die daarenboven nog veel. Als oplossingsstrategie pleit professor Blauwens voor het selectief invoeren van een elektronische tolheffing op die tijdstippen en plaatsen waar veel congestie optreedt, zoals aan de Kennedytunnel te Antwerpen, de ring rond Brussel, de ring rond Antwerpen, de grote steden, enzovoort.

Graag had ik van minister Baldewijns een antwoord gekregen op de volgende vragen. Welke telematicatoepassingen kunnen helpen om het verkeer in goede banen te leiden en worden ze ook door het Vlaams Gewest als dusdanig onderzocht? Wordt daarbij ook een kosten-baten-

analyse van de eventuele toepassingen gemaakt? Zo ja, zijn er al bepaalde resultaten bekend en welke zijn dat?

Wordt er onderzoek gedaan naar de mogelijkheden en de implicaties van de eventuele invoering van een congestie-regulerende tol, die het verkeer beter zou kunnen spreiden in ruimte en tijd? Zo ja, door wie? Wanneer zullen de resultaten van dit onderzoek worden bekendgemaakt?

Hoe wordt de opbrengst van deze tol ingeschat? Werden met de federale overheid al onderhandelingen gevoerd over de eventuele verdeling van de opbrengst van een dergelijke tol? Zo ja, wat is het voorlopige resultaat van deze onderhandelingen?

Hoe staat de Vlaamse regering in het algemeen, en minister Baldewijns in het bijzonder, ten aanzien van de plannen van het Franse studiebureau inzake het Gewestelijk Express-Net of het Brusselse voorstadsnet? Wat zijn de resultaten van de eerste gesprekken tussen de betrokken partijen, waarbij ook De Lijn op de rondetafelconferentie van 12 maart 1996 werd uitgenodigd?

Zal het Vlaamse mobiliteitsbeleid aansluiten bij de bevindingen van het Groenboek van de Europese Commissie? Welke in het Groenboek voorgestelde maatregelen kunnen en zullen ook aan een nader onderzoek worden onderworpen? ((*Applaus bij de CVP*))

Interpellatie van de heer Ward Beysen tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het uitblijven van resultaten van studies

De voorzitter: Aan de orde is de interpellatie van de heer Beysen tot de heer Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het uitblijven van resultaten van studies.

De heer Beysen heeft het woord.

De heer Ward Beysen (*Op de tribune*): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik wil enkele beschouwingen over het mobiliteitsvraagstuk mededelen. Zoals de heer Olivier terecht heeft onderstreept, is het mobiliteitsvraagstuk uitgegroeid tot een politiek vraagstuk dat dagelijks tienduizenden mensen bezighoudt. In tegenstelling tot vele andere visies, verdedigt de VLD de opvatting dat mobiliteit een positief gegeven is. Want we gaan ervan uit dat er zonder mobiliteit geen welvaartstoename mogelijk is. Voor de Vlaamse liberalen moet de mobiliteit als motor van economische welvaart verzekerd blijven, om Vlaanderen en de Vlamingen een onherstelbaar competitief nadeel ten opzichte van de belangrijkste handelspartners te besparen. Daarbij moet respect voor het evenwicht tussen economische en ecologi-

Beysen

sche belangen, en bijzondere aandacht voor veiligheid worden opgebracht. Men kan niet ontkennen dat de mobiliteit, als economisch produkt, jaarlijks 10 percent van onze toegevoegde waarde oplevert. Daarbij houden we nog geen rekening met de 350 miljard frank opbrengsten aan accijnzen en verkeersbelasting.

Anderzijds is het een feit dat de mobiliteitsexplosie van de voorbije decennia een globale aanpak vereist. Daarbij zijn ingrepen in alle vervoerssectoren noodzakelijk : in het individuele personenvervoer, in het goederenvervoer, in het spoorvervoer, het vervoer langs het water en uiteraard het openbaar vervoer. De te nemen maatregelen moeten uiteindelijk leiden tot het opnieuw op gang trekken van de verkeersstromen. Ik denk dat dit de doelstelling is die we voor ogen moeten houden. Ik denk dat zich in dit verband een aantal maatregelen opdringen. Een eerste maatregel is het ingrijpen in de ruimtelijke ordening. Daarover zullen we wellicht morgen discussiëren. Maar ik durf nu toch reeds de vraag te stellen in hoeverre we bereid zijn om te evolueren naar een woonpatroon dat minder mobiliteit genereert ? Die vraag is niet nieuw. Ik heb deze vraag zelf nog, in een beleidsbrief van 1988, gesteld. Ik stel vast dat deze vraag, 8 jaar later, nog steeds even actueel is. Ik vraag me enkel af of de bereidheid aanwezig is om deze problematiek positief te benaderen.

Dat zou kunnen door onder meer de stedelijke gebieden weer leefbaar te maken. Daartoe moet meer groen worden aangelegd en moet het patrimonium beter worden beschermd. Samenwerkingscontracten tussen de publieke en private sector moeten daartoe bijdragen. Men zou ook de bedrijven uit de dienstensector moeten stimuleren om zich in buurten te vestigen die met het collectief vervoer goed bereikbaar zijn. Zijn wij bereid om de decentralisatie, en/of de deconcentratie van overheidsdiensten door te voeren ? En last but not least, zijn wij ook bereid om de kostprijs voor aansluitingen op openbare nutsvoorzieningen in nieuwe woongebieden integraal door te rekenen ?

Dit zijn belangrijke items, die mijns inziens een grondig debat verdienen. Ze zijn namelijk een aantal bouwstenen om minder mobiliteit te genereren.

Een tweede voorwaarde om met kans op succes het mobiliteitsvraagstuk aan te pakken, is om op Europees vlak de noodzakelijke maatregelen te treffen. Ik denk dat iedereen hier het ermee eens is dat een mobiliteitsplan zonder Europese dimensie als totaal waardeloos moet worden beschouwd. Misschien is dit wel een goed moment om aan de minister te vragen of hij het parlement kan inlichten over de initiatieven die op Europees vlak ontwikkeld worden op het niveau van de lidstaten van de Europese Unie. Het zou ook interessant zijn te weten op welke wijze de Europese regio's daarbij worden betrokken.

Wij zijn in dat scenario eigenlijk een buitenbeentje. Van daar ook het belang van de vraag.

Er is nog een derde maatregel die bepalend is voor het welslagen van een mobiliteitsbeleid. Bij de verdeling van de beschikbare kredieten dient rekening te worden gehouden met criteria zoals verkeersdensiteit en de rol van de regio in de globale economische ontwikkeling. Er moet dus van de opvatting afgestapt worden dat het beschikbare budget verdeeld wordt over een maximaal aantal projecten. De minister kent reeds mijn opvatting daaromtrent.

Het voortzetten van deze handelswijze komt neer op het verspillen van middelen en vooral op een gebrekkige aanpak van de infrastructuurnoden. Daarover hebben we wel de mond vol, waarschijnlijk ook in het kader van dit debat, maar steeds weer ontbreekt het ons aan moed om keuzes te maken. Ik denk dat hier een trendbreuk moet worden gerealiseerd.

Mijnheer de voorzitter, collega's, mijnheer de minister, zowel uw voorganger, als uzelf, koesteren nogal wat verwachtingen inzake de toepassing van het multimodale vervoersmodel. Vooraleer dieper in te gaan op het multimodale vervoersmodel wil ik hier benadrukken, dat ik geenszins bezwaar heb tegen die multimodale opvatting, indien deze niet gericht is tegen bepaalde vervoersmodi. Nu wordt het beeld van het multimodale vervoersmodel al te gemakkelijk aangewend tegen het personenvervoer en tegen het goederenvervoer over de weg.

In een multimodaal vervoersmodel mag men geen enkele vervoersmodus ontmoedigen. Vooral niet in onze regio, die het kruispunt is van vele wegen en van veel soorten wegen. Ik bedoel daarmee wegen over de weg, het water, het spoor en zelfs in de lucht. Vanuit economisch standpunt is het van cruciaal belang dat aan alle vervoersmodi niet alleen gelijke kansen worden geboden, maar ook dat alle vervoersmodi maximale ontwikkelingskansen krijgen.

In uw beleidsbrief Ruimtelijke Structuur voor Vlaanderen maakt u gewag van dat multimodale model, op basis waarvan simulaties zijn uitgevoerd. Tijdens onze besprekingen in de commissie op 28 november 1995 rond de uitgavenbegroting van 1996 en de beleidsbrief beloofde u de resultaten van die studie aan de leden van de commissie mede te delen van zodra ze ter beschikking waren. Tot nog toe hebben we daarover geen verdere informatie meer bekomen. Gelet op het feit dat dit een project is dat meerdere jaren zal duren, wil ik een vraag stellen.

Mijn eerste vraag is uiteraard wat de stand van zaken is in verband met dit multimodale vervoersmodel. Ten tweede zou ik willen weten vanwaar die voortdurende vertragingen komen.

Beysen

In november wees u erop dat dit in hoofdzaak te wijten was aan de ziekte van één van de personen die daarmee waren belast. Ik kan me evenwel niet inbeelden dat het al dan niet slagen van een studie van één persoon afhangt.

Ten derde wil ik graag weten hoeveel middelen intussen naar het Multimodaal Vervoersmodel Antwerpen zijn gegaan, waarvan we nog steeds geen resultaten hebben gezien. Zonder die resultaten af te wachten, kunnen we met grote stelligheid zeggen dat in Antwerpen een aantal dringende ingrepen nodig zijn. Ik zal ze even herhalen. Ik beperk me hierbij tot de drie prioriteiten : de aansluiting van de Liefkenshoektunnel met de E17, de tweede spoor-toegang tot de haven en de herprofilering van de Ring, die inmiddels superdringend is. Wil men vermijden dat het slechte wegdek erge ongevallen veroorzaakt, dan is dit laatste immers een topprioriteit. Ik heb er al maanden geleden uw aandacht op gevestigd.

Waarom herhaal ik dit nu met nadruk ? In de periode waarin wordt gewerkt aan de begroting van 1997, vormt de opsomming van deze prioriteiten niet alleen een signaal, maar ook een ultieme test voor de geloofwaardigheid van uw beleid.

De andere interventies zullen vermoedelijk mijn betoog aanvullen, zodat we een globaal antwoord mogen verwachten. Uiteraard besteden we daar ook morgen aandacht aan. (*Applaus bij de CVP*)

Interpellatie van de heer Johan Malcorps tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het Vlaamse mobiliteitsbeleid

De voorzitter : Dames en heren, aan de orde is de interpellatie van de heer Malcorps tot de heer Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het Vlaamse mobiliteitsbeleid.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, de grenzen van de mobiliteit van de auto lijken bereikt. Een verdere toename van het personen- en vrachtvervoer op onze reeds oververzadigde autowegen zal binnen afzienbare tijd op fysieke grenzen stuiten. Gezien de schaarste aan open ruimte is de keuze voor altijd maar nieuwe autowegen niet langer een maatschappelijk aanvaardbare oplossing.

Ik geef een concreet voorbeeld : de Antwerpse Ring. Volgens een recente studie van het departement LIN is de

Antwerpse Ring ter hoogte van Borgerhout het drukste verkeerspunt in Vlaanderen. Elke werkdag rijden er gemiddeld 202.500 voertuigen voorbij. Prognoses wijzen uit dat in het jaar 2010 tijdens de avondspits nog 32 percent meer auto's in en rond Antwerpen zullen toeren. De vrachtwagentrafiek zal bij de huidige economische groeicijfers met 40 percent toenemen. Dit zijn onthutsende en zelfs compleet absurde cijfers. Probeert u zich een dergelijke toename van het aantal auto's en vrachtwagens maar eens voor te stellen in de avondspits tussen Deurne en Borgerhout. Het is waanzin.

Natuurlijk kan men, zoals de mensen van de Antwerpse haven, een verlanglijstje met nieuwe autosnelwegen opstellen. De heer Beysen heeft hieruit al geciteerd. Het gaat ondermeer om een autosnelweg tussen Merksem en Wommelgem en een aansluiting tussen de R2 – de Liefkenshoektunnel – en de E17. Men kan zo de Grote Ring rond Antwerpen terug opdelen : in feite een derde ring naast de Singel en de Kleine Ring. Men kan een aansluiting vragen tussen Wommelgem en Edegem, een verbinding tussen Wilrijk en Sint-Niklaas via Temse en een verlenging van de expresweg N171 tussen Kontich en Boom, die overigens al is geprogrammeerd.

Laten we ons even voorstellen dat dit hele lijstje wordt afgewerkt. De haven vraagt, wij draaien. De gevolgen voor de open ruimte, het milieu, de leefbaarheid en de veiligheid zijn nauwelijks te overzien. In een al overbevolkte Antwerpse regio kan dat er gewoon niet meer bij. Bovendien is het risico dat deze nieuwe wegen nog eens nieuwe verkeersstromen zullen genereren in plaats van problemen op te lossen allesbehalve denkbeeldig. Mijnheer de minister, er is dan ook maar één zinnig besluit mogelijk : we moeten het over een andere boeg gooien. Uit een zuiver streven naar zelfbehoud moeten we bidden, smeken om een trendbreuk. Deze regering en de minister bevoegd voor Verkeer hebben een dergelijke trendbreuk aangekondigd in een beleidsbrief. Na een jaar is hiervan echter zeer weinig te bespeuren. Een dergelijke trendbreuk veronderstelt dat de bakens op drie terreinen worden verlegd. Door de voorgaande sprekers werd er reeds naar verwezen.

Eerst en vooral is er nood aan een ander ruimtelijk beleid, een beleid van inbreiding en het kiezen voor de compacte stad. Voor het laatstvernoemde is het dringend nodig dat er paal en perk wordt gesteld aan de verkavelingsgolf die Vlaanderen op dit ogenblik overspoelt. In de commissie hadden we het hier reeds over. Er moet eveneens werk worden gemaakt van woonbehoeftenstudies : ook dit werd door u beloofd. Bovendien is er nood aan een beleid dat opteert voor de verkleining van de afstand tussen produktie- en consumptie-eenheden, een vestigingsbeleid voor industrie en KMO's in plaats van een wildgroei zoals sommigen die graag zouden zien.

Malcorps

Ten tweede is er nood aan een beleid dat de politieke moed opbrengt om de kosten van ons huidig mobiliteitsstelsel, die massaal worden afgewenteld op de hele gemeenschap, opnieuw te internationaliseren. De heer Neil Kinnock, Brits Europees Commissaris voor Transport, is zo vriendelijk geweest één en ander voor ons op papier te zetten in zijn recent uitgebracht Groenboek. Daarbij gaf hij ook duidelijke cijfers voor België : de jaarlijkse kostprijs van files voor ons land schat hij op 160 miljard frank, de kostprijs van ongelukken op 120 miljard frank, de kostprijs van luchtvervuiling veroorzaakt door het wegverkeer op 32 miljard frank, van geluidshinder door het wegverkeer op 16 miljard frank. En dit lijstje is zeker niet compleet.

Al deze kosten worden niet betaald door de automobilist of door het vrachtvervoer. De marktprijs van verplaatsingen via de auto is schandalig laag. De markt faalt hier op een jammerlijke wijze, vooral omdat ze er niet in slaagt reële kosten op een efficiënte manier te verrekenen. Dat is geen randfenomeen ; het is cruciaal. Vandaar dat er een gedeeltelijk overheidsingrijpen nodig is om het falen van de markt te corrigeren. Dit is ook nodig om zuiver economische en sociale redenen. Onze economie wordt ontwricht door de niet-realistische brandstofprijzen. Delokalisatie en spotgoedkope energie hangen nauw samen. Professor Blauwens van de Ufsia, naar wie ook reeds werd verwezen, zegt het klaar en duidelijk : de meest efficiënte manier om de werkloosheid te bestrijden is, om af te stappen van de huidige transportprijzen.

Een evenwichtige belasting op het brandstofverbruik, op energie ligt het meest voor de hand. Vormen van road pricing moeten volgens mij dan ook kaderen in een ruimere ecologische belastingshervorming. Want welke kosten gaan we via road pricing verrekenen ? De vermaarde transporteconoom Kenneth Button noemt verschillende vormen van kostendoorrekening. Naast infrastructurele of road track pricing, de kosten van wegeaanleg en -onderhoud, onderscheidt hij ook congestion pricing, de economische kosten van files en environmental pricing, de milieukosten van het verkeer. Maar er is meer. Een systeem van kosten doorrekenen, heeft maar zin als je er van uitgaat dat je hele mobiliteitssysteem als dusdanig houdbaar is. Als je vaststelt dat het jammerlijk vastloopt en dat een verandering van de mobiliteit nodig is, dan heb je nog eens andere kosten die ook door de gemeenschap moeten worden gedragen : de kosten om het alternatief te financieren. Dan kun je je de vraag stellen of een dergelijke financiële inspanning voornamelijk op de gebruiker van de auto moet of kan worden verhaald. Een andere bekende transporteconoom, de Portugees José Viégas, pleit ervoor om dat niet te doen en de kosten voor de uitbouw van een optimalisering van het openbaar vervoer te verrekenen

via een algemene belasting, zoals de Versements Transports in Frankrijk, of liever nog, zijn eigen voorstel : een algemeen verplicht soort van aandelen in de openbare vervoersmaatschappijen, met daaraan verbonden onmiddellijk zichtbare voordelen voor al wie kiest voor trein, tram of bus. Dit is een soort van verplichte mobiliteitsverzekering, naar analogie met de sociale verzekering.

Bovendien stelt hij voor het niet te hebben over algemene vormen van rekeningrijden, maar om zich specifiek te richten op vormen van urban road pricing – zeg maar stads-rekeningrijden : het aanrekenen van de tijd die je met de wagen in de stad doorbrengt, eventueel boven een vrijgesteld minimum voor wie in de stad woont of werkt. Wellicht is dit veel interessanter dan autostrade-rekeningrijden, omdat het je toelaat een beleid gericht op het leefbaar en autoluw maken van steden te voeren, gecombineerd met de nodige inspanningen voor een binnenstedelijk en voorstedelijk openbaar vervoersnet.

Zo kom ik bij het derde punt dat essentieel is voor een trendbreuk in onze mobiliteit. Het verschuiven tussen de vervoersmodi, de zogeheten modal shift, is absoluut nodig. Wat dat betreft verschil ik duidelijk van mening met de heer Beysen. Andere vervoersmodi dan het verkeer over de weg moeten ruim kansen krijgen, moeten voor een deel positief worden gediscrimineerd : het spoor, de binnenvaart, de kustvaart.

Het openbaar vervoer en het gebruik van de fiets voor individuele verplaatsingen moeten veilig en aantrekkelijk worden gemaakt. Hier knelt nu precies het schoentje. De budgetten die op het federale en het Vlaamse niveau worden vrijgemaakt voor het openbaar vervoer, zijn totaal ontoereikend. We kunnen zelfs spreken over het begin van een trendbreuk. De evaluatie door de SERV van het investeringsprogramma van de NMBS voor de komende jaren, maakt duidelijk dat van een vernieuwend beleid van de spoorwegen geen sprake zal zijn. De NMBS stelt zich defensief op : daar waar bij een ongewijzigde economische groei een toename van het wegverkeer met 40 percent wordt verwacht tegen 2010, mikt de NMBS-directie op een toename van amper 0,6 percent reizigers per jaar. De heer Schouppe heeft in de commissie gezegd dat hij voor belangrijke goederenassen en regionale verbindingen, waaronder de plannen voor de uitbouw van voorstedelijke vervoersnetten, geen geld beschikbaar heeft. Wij zijn ervan overtuigd dat het geld van de HST veel beter aan dergelijke broodnodige investeringen in het binnenlands net zou worden besteed.

Maar stel nu even, bij wijze van hypothese uiteraard, dat onze suggestie niet zou worden gevolgd. Stel dat het miljardenverslindende HST-project niet wordt uitgesteld, zoals nuchtere geesten als die van de CVP-studiedienst vragen. Stel dat de heer Van Peel gelijk krijgt en dat het

Malcorps

hele project toch wordt uitgevoerd, dan zit u, mijnheer de minister, met een ontzaglijk probleem. Want u wou toch een trendbreuk in de Vlaamse mobiliteit ? U hebt echter geen middelen voor de uitbouw van belangrijke regionale of voorstadsverbindingen. Uiteraard kan de Vlaamse regering aan tafel gaan zitten met de federale regering en de NMBS om een regionale beheersovereenkomst op te stellen. Maar de NMBS zal dan boter bij de vis vragen. Voor het gewestelijk expresnetwerk Brussel hebben ze dat al openlijk gezegd. Men kan verwachten dat ze dezelfde argumentatie zullen gebruiken voor andere projecten van ons boodschappenlijstje.

Ook de Lijn schiet schromelijk tekort. Met een budget van 2 miljard frank voor het Vlaams openbaar vervoer kan men geen trendzettend scenario verwachten. De 300 miljoen frank voor mobiliteitsconvenanten vormt slechts een druppel op een hete plaat. Dit werd op een wel erg cynische wijze duidelijk toen begin april de bovengrondse tramlijn drie in Antwerpen werd afgeschaft, ondanks het twee jaar durende protest van buurtbewoners. Het nieuwe stuk premetro tussen het Centraal Station en het Sportpaleis werd dan ook op gemengde gevoelens onthaald. De reden van dit alles is een gebrek aan tramstellen, een probleem waarover in Antwerpen en ook in Gent al jaren wordt gezeurd. Straks komt er ongetwijfeld een nieuwe stelplaats op Punt aan de Lijn, maar geen trams om de nieuwe verbinding te bedienen. U kent het probleem en u hebt bij de feestelijke opening van de nieuwe premetrostations nog eens beloofd dat u geld zou gaan zoeken.

Als we bereid zijn om het niet bij woorden te laten, hebben we dus geld nodig. Het gaat niet op dat iedereen in de commissie zijn boodschappenlijstje voor de noodzakelijke spoor-, tram- en busverbindingen voorleest, om daarna in alle talen te zwijgen wanneer er gezocht moet worden naar de nodige financiële middelen. De begroting van het departement Openbare Werken is zeer beperkt. Nieuwe inkomsten zijn nodig. Uiteraard stellen we voor om geen geld meer te stoppen in nieuwe wegen, maar enkel nog in onderhoud, renovatie, werken voor veiligheid, leefbaarheid, doortochtprojecten en fietspaden. Maar zelfs dan komen er geen ontzaglijke bedragen vrij.

U zei onlangs dat de invoering van rekeningrijden niet in deze zittingsperiode tot stand zal komen. Ook de invoering van een federale CO2-energietaak lijkt nog niet voor morgen te zijn. Nochtans is het perfect denkbaar dat een belangrijk deel van zo'n CO2-energietaak wordt voorbehouden voor investeringen in een ander mobiliteitsbeleid, met name in die projecten die de NMBS op dit ogenblik niet wenst te programmeren, maar die wel absoluut noodzakelijk zijn. Als de CO2-energietaak er niet komt, be-

schikken we volgens onder meer professor Blauwens, met het rekeningrijden wellicht over een instrument dat op gewestelijk niveau kan worden ingezet, zij het na overleg met de federale verantwoordelijke.

Ik zou de minister graag twee vragenreeksen voorleggen. Welke initiatieven denkt u te nemen om de noodzakelijke investeringen in het openbaar vervoer te realiseren ? In welke mate blijft u een inbreng van de federale regering verwachten ? In welke mate bent u bereid om een inbreng uit gewestelijke middelen te overwegen ? Welke afspraken zijn ter zake al gemaakt met de federale overheid ?

Welke invulling wilt u vervolgens geven aan een systeem van road pricing ? Moet de opbrengst van een congestie-regulerende tol worden gebruikt voor wegeaanleg en/of -onderhoud, voor congestiebeheersmaatregelen, of zal de opbrengst worden ingezet voor de uitbouw van reële alternatieven zoals investeringen in andere vervoersmodi ? Op welke wijze wordt een stelsel van road pricing afgestemd op de al lang aangekondigde invoering van een CO2-energietaak op federaal niveau ? Wordt daarover al overleg gepleegd ? Is het de bedoeling om een exclusief gewestelijk financieringsmechanisme op te zetten, eventueel in concurrentie met federale regulerende of financierende heffingen ? Of werd heel deze discussie afgevoerd ?

Debat

De voorzitter : Aan de orde is het tweede deel van het debat over de beleidsbrief dat handelt over de mobiliteit.

De heer Lachaert heeft het woord.

De heer Patrick Lachaert (Op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de ver doorgedreven arbeidsverdeling, de produktie-automatisering, de internationalisering van de economie, waarbij Vlaanderen het doorvoerland bij uitstek is geworden, en het groeiende belang van de distributiesector, zijn gepaard gegaan met een steeds toenemende vraag naar mobiliteit, zowel over de weg als over het spoor en op het water. De Westeuropese maatschappij evolueerde na de Wereldoorlog II en vooral in de loop van de jaren '60 en '70 duidelijk naar een transportgerichte industriële samenleving.

De reizigersmobiliteit is op ongeveer 25 jaar tijd meer dan verdubbeld. De auto werd meer en meer een maatschappelijk fenomeen, zodat historici in de toekomst de tweede helft van de twintigste eeuw waarschijnlijk zullen bestempelen als het autotijdperk. Ook de goederenmobiliteit kende een gelijkaardige evolutie, die vrijwel geheel op rekening van het wegvervoer kwam te staan. Mobiliteit werd hierbij door het economische proces zelf gegeneerd. De jongste jaren hebben arbeids- en logistieke flexibiliteit – het principe Just in Time – daarenboven

Lachaert

voor een bijkomende sterke verhoging van de mobiliteitsvraag gezorgd.

De toename van de vraag naar mobiliteit hoeft niet per definitie pervers te zijn. Integendeel, net zoals de mechanisatie en de elektrificatie in de negentiende eeuw tot een ongekende economische expansie hebben geleid, gevolgd door een belangrijke sociale ontvoogding in de twintigste eeuw, zo ook heeft de ontwikkeling van de moderne transportmodi in de tweede helft van deze eeuw gouden jaren meegebracht. Men kan zich overigens afvragen of de nakende digitalisering en informatisering van de maatschappij niet de motor zullen zijn van een verdere expansie in de komende eeuw.

Tot voor het begin van de jaren '80 kon het mobiliteitsprobleem als een zelfregulerend proces worden beschouwd. Drie factoren waren hierbij van groot belang. In de eerste plaats was het personenwagenpark nog niet geëxplodeerd. Daarenboven had de mutatie van onze zwaar industrieel-economische textuur naar een diensten-economische textuur nog geen merkbare gevolgen gehad op de mobiliteitsbehoefte en ten slotte werden over het hele land volop nieuwe snelwegen gebouwd ter ontlasting van de secundaire wegen.

Structurele veranderingen in het samenspel van mobiliteitsvraag en -aanbod hebben in de jaren '70 en '80 echter geleid tot een aantal problemen waarvoor dringend een oplossing moet worden gezocht. Onder het mom Mijn auto, mijn vrijheid werd de auto het symbool van de verworven vrijheden, van de totale ontvoogding en van het maatschappelijk geslaagd zijn. Het openbaar vervoer werd gedegradeerd tot tweede- of zelfs derderangsvervoer. Hieraan zijn wij allen schuldig, de één wat meer dan de ander.

Dit alles moet worden gerelateerd aan enkele duidelijke en onmiskenbare evoluties in ons samenlevingspatroon, zoals het uit elkaar drijven van werk- en woonomgeving, de wagen als statussymbool, de tertialisering en de concentratie van de tewerkstelling, de groei van het aantal gezinnen, de demografische evolutie. Bovendien heeft het ontbreken van een coherent mobiliteitspolitiek het dichtslibbingsfenomeen onvermijdelijk in de hand gewerkt. Ik verwijs naar de absoluut ondoordachte ruimtelijke ordening, onder meer de lintbebouwing.

Bij de benadering van het mobiliteitsbegrip hanteert de VLD vier belangrijke uitgangspunten. Mobiliteit moet, met respect voor het evenwicht tussen economische en ecologische belangen en met bijzondere aandacht voor de veiligheid als motor van economische welvaart, verzekerd blijven om Vlaanderen en de Vlamingen geen onherstel-

baar competitief nadeel ten aanzien van de belangrijkste handelspartners te bezorgen.

Het marktmechanisme staat in het mobiliteitsfenomeen zoveel mogelijk centraal. Omwille van de haalbaarheid en de geografische beperkingen is een regulerend optreden van de overheid onvermijdelijk. Mobiliteit in de 20ste eeuw betekent alle mogelijkheden benutten die de moderne technologie ons biedt. Bij voorkeur worden ideeën getransporteerd en niet mensen. Dankzij telematica en huisarbeid wordt het woon-werkverkeer ingeperkt. De globale belastingdruk mag bij gelijkblijvende mobiliteit niet toenemen. Er moeten meer middelen worden uitgetrokken voor collectief vervoer. De heer Beysen haalde dit al aan : de mobiliteitsreglementering op het vlak van leefmilieu, zoals duurzaamheid, spaarzaamheid en milieuvriendelijkheid van personen- en vrachtwagens, wordt een bevoegdheid van de Europese Unie. Dit met het oog op een snelle harmonisering.

Wat zijn de beleidsmatige conclusies ? Onze uitgangspunten en conclusies gaan uiteraard verder dan uw bevoegdheden. Om de zaak op te lossen is overleg met uw federale, regionale en Europese collega's noodzakelijk. Rekening houdend met de vier uitgangspunten, moeten volgens de VLD de volgende beleidsmatige conclusies worden getrokken.

Ten eerste moeten mobiliteit en leefbaarheid op middellange en lange termijn in elk vervoerbeleid met elkaar worden verzoend. We streven naar beheersing van het wagengebruik, door de burger een valabel alternatief te bieden en door de inburgering van verstandig autogebruik. Dit zal worden gerealiseerd door het scheppen van een kader voor een klantvriendelijk, modern, concurrentieel en veelvormig gemeenschappelijk vervoer, aangevuld met een openbaar net dat ten dienste van de gemeenschap staat. De open ruimte wordt maximaal gevrijwaard. We brengen voldoende tijdsdifferentiatie aan in het werk- en leefpatroon zodat de pieken in de mobiliteitsvraag worden afgevlakt. Dit kan onder meer door gedifferentieerde aanvangsuren op school, op het werk en in de administratie. Een mutatie van het woonpatroon kan minder mobiliteitsgenererend zijn. We maken de stedelijke gebieden opnieuw leefbaar door de aanleg van meer groen, betere bescherming en verlichting van het patrimonium door publiek-private samenwerkingscontracten. De bedrijven in de dienstensector moeten we stimuleren om zich in buurten te vestigen die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. De overheidsdiensten moeten we decentraliseren en deconcentreren, rekening houdend met hun functionaliteit. We creëren zoveel mogelijk auto-arme binnensteden en winkelstraten. De bereikbaarheid en leefbaarheid voor bezoekers en bewoners blijft gevrijwaard door voldoende en aangepaste parkeermogelijkheid. Voor de veiligheid van de fietser worden extra

Lachaert

maatregelen getroffen. Het land mag niet verder worden volgebouwd met snelwegen, dit zonder de uitvoering van dringende infrastructurele maatregelen op korte termijn uit te sluiten.

Ten tweede moet de overheid ijveren voor een optimale personen- en goederenmobiliteit met een evenwicht tussen een zo groot mogelijk aanbod en een zo klein mogelijke druk op de leefbaarheid. Ik haal in dat verband een achttal elementen aan. Het gewest is bevoegd voor de inrichting en de coördinatie van regionaal openbaar vervoer, trein, tram en bus. De overeenkomstige middelen worden overgeheveld van de federale begroting naar de gewestelijke. Wijzigingen aan de verkeersinfrastructuur worden door het gewest vastgelegd. Elk jaar zal het gewest een algemeen mobiliteitsplan opmaken in overleg met de naburige regio's. Dat structuurplan moet er snel komen. Alle sub-plannen, onder meer de groene hoofdstructuur, worden daarin opgenomen. Elke ruimtelijke politiek vertrekt van de bestaande toestand op gemeentelijk niveau. De vastlegging van nieuwe transportassen of ingrijpende wijzigingen aan bestaande infrastructuur gebeurt pas na een grondige effectenstudie waarbij zowel de milieu-, de ruimtelijke en de sociaal-economische impact als de impact op de verkeersveiligheid worden bestudeerd. Een adviserend onderzoek bij de betrokken bevolking is noodzakelijk, ook al is dat grensoverschrijdend. De budgetten voor infrastructuur zorgen voor het landschapsherstel met inbegrip van het heraanleggen van natuurgebieden.

Inzake veiligheid, de derde beleidsmatige conclusie, wens ik acht elementen aan te halen. Het moet onze ambitie zijn het aantal ongevallen met lichamelijk letsel op tien jaar tijd met de helft te verminderen. Verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid moeten de topprioriteiten van het vervoersbeleid worden. De nodige budgetten moeten hiervoor worden uitgetrokken.

Flagrante verkeersagressie moet worden gesanctioneerd met alternatieve straffen en via snelrecht. Fietsers, voetgangers, kinderen, senioren en mindervaliden moeten meer faciliteiten en rechten in het verkeer krijgen, zoals parkeergelegenheid, het verplicht invullen van een aanrijdingsformulier bij kleine ongevallen waarbij kinderen of mindervaliden betrokken zijn, betere fiets- en voetpaden en voorzieningen. Motoren en fietsers dienen beschermende kledij te dragen. Een jaarlijkse, technische controle voor alle types gemotoriseerde tweewielers dient een verplichting te worden.

Een nazorgsysteem in samenwerking met de verzekeringsmaatschappijen moet de slachtofferhulp na verkeersongevallen verbeteren.

Het rijden onder invloed van drugs, alcohol en medicatie moet strenger worden gecontroleerd en efficiënt worden gesanctioneerd. Het rijden onder invloed van medicatie wordt in België niet strafrechtelijk beteugeld. Met het oog op meer verkeersveiligheid en een eerlijker concurrentie moeten scherpere controles op rij- en rusttijden, toegelaten maten en gewichten en de toepassing van de ADR-reglementering worden ingevoerd. Verkeerscontrole met onbemande camera's is enkel aanvaardbaar op zwarte punten, ter bestraffing van zware overtredingen en mits voorafgaande aankondiging op een verkeersbord.

Er moet een betere rijopleiding voor kinderen vanaf 16 jaar worden ingevoerd. Het opdoen van rijervaring en het aanleren van een tolerant rijgedrag moeten centraal staan. Verkeersveiligheid en -gedrag dienen als verplicht vak te worden opgenomen in de eindtermen van het secundair onderwijs.

De bestaande verkeersborden moeten worden afgeschaft en op functionele wijze worden vervangen door eenvoudige en uniforme verkeersgeleiders.

Er dienen meer middelen te worden uitgetrokken voor het onderhoud van de infrastructuur. De continuïteit van het wegverkeer tijdens wegwerkzaamheden dient decretaal te worden gewaarborgd. Dat ligt verscheidene leden van de commissie zeer na aan het hart. Op provinciaal niveau moet de bevoegde autoriteit de wegwerkzaamheden coördineren. De signalisatie en de veiligheid bij werken zijn dringend aan verbetering toe.

De verhouding tussen individueel en collectief openbaar vervoer is een vierde beleidsconclusie. Elk overheidsmonopolie voor collectief vervoer moet worden afgebouwd. Het monopolie van de Vlaamse vervoersmaatschappij De Lijn dient zonder verder omhaal afgeschaft. Het gewest, als inrichtende macht, kan een beroep doen op alle beschikbare transportoperators, in binnen- en buitenland, voor het regionaal reizigersvervoer per spoor. Nieuwe, milieuvriendelijke vervoersalternatieven zoals de belbus moeten de zogenaamde sociale en per definitie verliesgevende verbindingen zoveel mogelijk vervangen. In Antwerpen en Brussel moet een voorstedelijk net worden aangelegd. Het gewestelijk expressnet moet zo snel mogelijk worden aangelegd.

Het door de werkgever georganiseerde, gemeenschappelijke vervoer van werknemers moet integraal fiscaal aftrekbaar zijn. Voor het rollend materieel moet een verhoogde investeringsaftrek komen.

Het gebruik van privé-collectief personenvervoer moet aantrekkelijk worden gemaakt, bijvoorbeeld door het reserveren van bepaalde rijstroken tijdens de piekuren voor busdiensten, taxi's en carpooling, of door speciale parkeergelegenheden binnen de stedelijke gebieden af te ba-

Lachaert

kenen voor collectief vervoer, en het uitbreiden van de park and ride-voorzieningen. Abonnementen op het collectief vervoer moeten integraal fiscaal aftrekbaar worden.

Op korte termijn moet de capaciteit van de bestaande verkeersinfrastructuur worden verhoogd. Bijkomende infrastructuurwerken zullen worden gebouwd, maar alleen als dit leidt tot een ontlasting van de verkeersellende en een vermindering van de verkeersvervuiling. Op korte termijn moeten enkele zware verkeersknooppunten worden ontlast door de regulering van het verkeer op de hoofdwegen. Dit kan door de invoering van het systeem van adviessnelheden, een soepele toerit-dosering en het principe – hou je rijvak – tijdens de piekuren. Uiteraard wordt dit gecombineerd met een synchronisatie van de verkeerslichten. De overheid moet dringend de budgetten ter beschikking stellen om de bestaande wegeninfrastructuur aan te passen zodat de knelpunten worden ontzenuwd. De Grote Ring rond Antwerpen, de R4 rond Gent en de afwerking van de Grote Zuiderring rond Brussel moeten snel worden verwezenlijkt. Ook de A2 moet worden doorgetrokken om de Brusselse Noorderring en de E40 op het vak Leuven-Brussel te ontlasten. Indien nodig moeten bovenop de Europese richtlijnen en verordeningen een verstrenging van de regelgeving inzake duurzaamheid, spaarzaamheid en milieuvriendelijkheid van het personen- en vrachtwagenpark komen, waarbij wordt geijverd voor de stimulering van milieutechnologische toepassingen. Elke nieuwe wagen die in België wordt verkocht, zal aan minimale prestaties moeten voldoen met betrekking tot verbruik; anders zullen zowel de constructeur als de gebruiker in een minder gunstig fiscaal regime terechtkomen. Daarenboven moet een regulerende heffing op brandstoffen worden ingevoerd. Hierbij moet de vervangende rijtaks worden afgeschaft. Het gebruik van milieuvriendelijke brandstoffen zal worden aangemoedigd. De vermindering van geluidshinder wordt bekomen door een aanpassing van de wegbedekking en het aanleggen van groenschermen. Bij de aanleg en het onderhoud van wegen moet aandacht besteed worden aan natuurtechnisch bermbeheer. Een terugnameplicht van autowrakken door de constructeurs dient te worden ingevoerd. Nieuwe wagens moeten uit een minimum aan gerecycleerde materialen bestaan en zo ontworpen zijn dat ze bij afdanking volledig kunnen worden ontmanteld door de fabrikant. Elke overheid en elke publiekrechtelijke instantie moet bij korte dienstverplaatsingen gebruik maken van vervoermiddelen die elektrisch of met aardgas worden aangedreven. Bovendien moet het gebruik hiervan in de privé-sector worden aangemoedigd door fiscale stimuli. Tijdens de zomermaanden moet, bij bepaalde weersomstandigheden, een algemene snelheidsbeperking worden ingevoerd om het ozongehalte binnen de perken

te houden. Automobilisten moeten worden verplicht om bij stilstaand verkeer de motor niet te laten draaien. Samen met de heren Gabriels en Beysen, die de havenproblematiek voldoende hebben uitgediept, vormt dit de invalshoek van de VLD over het deel van de beleidsbrief dat betrekking heeft op mobiliteit. Deze benadering strekt zich uit over verschillende domeinen, waarvan er ook enkele niet onmiddellijk tot uw bevoegdheid behoren. Een ernstige benadering van het mobiliteitsvraagstuk kan echter alleen vanuit een gecoördineerde aanpak van diverse bestuursniveaus worden verwezenlijkt. Laat dit de belangrijkste conclusie van mijn tussenkomst zijn.

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

De voorzitter : Collega's, ik heb een kleine berekening gemaakt. We zijn van plan om na de volgende spreker de zitting voor een korte tijd te schorsen. Indien iedere spreker zich aan de afgesproken tijd houdt, kunnen we de vergadering rond negen uur beëindigen.

Ik wil de CVP-fractie er ook op wijzen dat ze voor de twee beleidsbrieven nog zes sprekers heeft gepland, en nog over zeventig minuten beschikt.

BELEIDSBRIEF Ruimtelijke structuur voor Vlaanderen. Opties voor een duurzaam en leefbaar ruimtebeheer. Beleidsprioriteiten 1995-1999 – 157 (1995-1996) – Nrs. 1 en 2

Tweede deel : mobiliteit

Debat (Voortzetting)

De voorzitter : Aan de orde is de voortzetting van het tweede deel van het debat.

De heer Coens heeft het woord.

De heer Joachim Coens (Op de tribune) : Mijnheer de minister, ik bewonder uw luisterbereidheid. Onze fractie steunt in grote lijnen uw beleidsbrief. Het is duidelijk dat daarin een duidelijke ambitie naar voren komt om iets aan de mobiliteitsproblemen te doen. Van onze fractie krijgt u in dat verband alle steun.

Ik zal niet meer terugkomen op de problemen zelf. Dat hebben een aantal andere sprekers al gedaan. Wel wil ik het volgende zeggen. Men vestigt soms al zijn hoop op de

Coens

informatiemaatschappij. Men hoopt dat de mobiliteit van die bits zich zal veruitwenden in telewerken, tele-onderwijs, enzovoort. Dit zou dan tot gevolg hebben dat we ons niet meer hoeven te verplaatsen. Ik twijfel hieraan en denk dat we eerder kunnen stellen dat die mobiliteit ook impliceert dat alles overal mogelijk is, en we een gedeconcentreerde mobiliteit in de plaats krijgen. Het is in elk geval een voorbarige stelling dat het mobiliteitsprobleem in de nabije toekomst minder acuut zal zijn of zelfs volledig zal worden opgelost.

De personenmobiliteit situeert zich vooral op de weg. Daar moeten we onze aandacht in de eerste plaats op richten. Voorlopig zijn er – in tegenstelling tot andere landen – nog geen congestieproblemen voor het fietsverkeer. We moeten dus in de eerste plaats zoeken naar alternatieven voor het autoverkeer. Dat hebben verschillende parlementsleden al gezegd. Het eerste alternatief is natuurlijk het spoor. We hebben het hier vandaag al gehad over de NMBS. Ik wil nog eens terugkomen op de houding die u laat blijken in het advies van de Vlaamse regering betreffende het investeringsplan.

Ik weet dat u een behoedzaam man bent. Het advies van de Vlaamse regering volgt in grote lijnen de resolutie van het Vlaams Parlement, maar u hebt het wel erg voorzichtig geformuleerd. In het NMBS-investeringsplan was er geen mobiliteitsambitie. Verder is in het advies weinig of niets opgenomen over de nadelige vormen van financiering die we hebben vastgesteld. Dat stond natuurlijk ook niet met zoveel woorden in onze motie, maar ik heb er nog altijd mijn bedenkingen bij. Die 60/40-verhouding is een vast gegeven, dat op geen enkele manier rekening houdt met de reële noden en prioriteiten die op bepaalde momenten in bepaalde gedeelten van het land aanwezig zijn.

Crucialer zijn mijns inziens de bedenkingen rond de indelingen in hoofdassen en bijassen. Ik heb gezien dat er in het advies van de regering enkele bijkomende assen werden gevraagd: Gent-Mechelen, Brugge-Kortrijk, Antwerpen-Weert. De as Landen-Hasselt is niet opgenomen. Globaal bekeken blijft het de vraag wat er op die bijassen gebeurt. De vraag naar een fysisch programma, die de heer Tobback in de resolutie zelf heeft opgenomen, wordt niet overgenomen door de Vlaamse regering. We kunnen echter geen enkele afbouw meer aanvaarden, zelfs niet van de complementaire assen, de assen die de NMBS als nevenassen aanduidt. Ik hoop dat u dit nog wil toevoegen aan uw advies aan de federale regering.

Ik neem dat standpunt niet alleen in omdat er niet verder mag worden afgebouwd, maar ook met het oog op een toekomstige gewestelijke inbreng in de uitbating van de

lijnen. De huidige indeling in hoofd- en bijassen dreigt dan voor Vlaanderen zeer nadelig te worden.

Advies is één zaak, ik hoop echter dat u ook resultaten kan afdwingen. De Vlaamse regering dient absoluut een standpunt voor te bereiden over de herziening van de beheersovereenkomst. De gewesten moeten ten volle bij die herziening worden betrokken en het beheers- en investeringsbeleid rechtstreeks kunnen beïnvloeden. De gewesten dienen hun beleid inzake mobiliteit waar te maken en mogen in geen geval een blanco cheque tekenen voor investeringen.

Ik wil ook een warm pleidooi houden voor de bereikbaarheid van de stations. De mobiliteitsconvenanten maken hiervan weliswaar melding, maar het heeft geen zin investeringen in de spoorweg-infrastructuur aan te moedigen als de bereikbaarheid van de stations per wagen of autobus niet wordt verbeterd. Op sommige plaatsen worden de verkeersstromen naar het station afgeremd door rotondes of worden verkeersstromen door woonwijken geleid. Het is ook nadelig voor het spoorverkeer als de stations onvoldoende bereikbaar zijn.

Het idee van de mobiliteitsconvenanten is zeer goed. Wat ik hierover heb gelezen, verdient onze steun. Steden en gemeenten zullen daardoor meer aandacht besteden aan het mobiliteitsprobleem. Sommige gemeenten besteden hier trouwens al geruime tijd aandacht aan.

De overschrijdende samenwerking inzake mobiliteitsconvenanten moet worden aangemoedigd. Sommige gemeenten lossen hun problemen op ten koste van naburige gemeenten, bijvoorbeeld door de aanleg van echte barricades tegen het doorgaand verkeer. Wanneer de dorpskern van de buurgemeente hierdoor overlast kent, vormt dit geen oplossing. Een mobiliteitsconvenant moet aan het advies van de buurgemeenten worden onderworpen, ook als er geen aantoonbaar rechtstreeks verband wordt vermoed.

Ik vraag ook aandacht voor de draagkracht van de gemeentelijke administratie. Ik spreek hier niet als lokaal mandataris, maar vanuit een algemene bezorgdheid over de draagkracht van de stedelijke en gemeentelijke administraties en over het succes van de voorgestelde formule.

Inzake wegmobiliteit wil ik uw aandacht vragen voor knooppunten die files creëren en voor de doortocht van woonkernen. Mag ik het bevoegde departement suggereren om hydraulische modellen aan te wenden voor de analyses van verkeersstromen. De snelheid en het debiet zijn essentiële parameters van de verkeersstromen en kunnen in een hydraulisch model goed worden benaderd. Uit een dergelijk model zou onmiddellijk blijken dat de aanleg van ringwegen geen oplossing biedt voor de afwikkeling van verkeersfiles. Een voertuig moet bij het oprij-

Coens

den en het verlaten van een ring telkens van verkeersstrook veranderen. Ook een voertuig dat gewoon recht-door rijdt, moet deze twee bewegingen maken. Vanuit verkeerstechnisch standpunt is dit nadelig. Deze bewegingen genereren knooppunten. Tangenten of langswegen zijn hier eerder aangewezen : doorgaand verkeer moet op deze wegen immers niet van verkeersstrook veranderen.

Met dit voorbeeld heb ik aangetoond hoe het werken met een hydraulisch model ertoe kan bijdragen om een aantal knooppunten weg te werken.

Ik heb nog één vraag voor de minister : wat zijn uw bedoelingen met de Vlaams-Europese hoofdtransportas ? Nu zijn er alleen maar geruchten. Hoe ver loopt die as, wanneer en hoe komt hij er ? (*Applaus bij de CVP*)

De voorzitter : We onderbreken nu onze werkzaamheden tot 19.15 uur.

– *De vergadering wordt geschorst om 18.50 uur.*

– *De vergadering wordt hervat om 19.22 uur.*

De voorzitter : We zetten de bespreking voort van de beleidsbrief Mobiliteit.

De heer Tobback heeft het woord.

De heer Bruno Tobback : Door zo laat te vergaderen zullen we alvast geen last hebben van de avondspits. Dan is tenminste één mobiliteitsprobleem opgelost. (*Hilariteit*)

In ernst nu. Mobiliteit is een niet te onderschatten probleem in onze hedendaagse maatschappij. In de eerste plaats merken we dat in het economisch leven, dat voor een groot stuk draait rond vervoer en distributie. Vlaanderen is een transportregio bij uitstek en dus bijzonder gevoelig voor deze problemen. Bedrijven komen naar Vlaanderen, omdat ze aangetrokken worden door de centrale ligging in Europa en door de haveninfrastructuur. Een goede verbinding met het achterland moet worden gewaarborgd als we die economische troeven willen uitspelen. Dat werd al herhaaldelijk beklemtoond in het debat Havenbeleid.

Naast deze economische realiteit is er de maatschappelijke trend dat mensen zich steeds vaker en verder verplaatsen voor hun werk en vrije tijd. Op dit ogenblik beslaat het vrijetijdsverkeer al 25 percent van het totale autoverkeer. Daarvan kregen we gisteren nog een mooie illustratie, toen de klassieke terugtocht van het lange weekend weer voor vervelende situaties zorgde.

Ik sluit me aan bij de sprekers die beweren dat een toename van de mobiliteit niet noodzakelijk een negatief gegeven is. Het is geen nadeel dat we een transportregio zijn. Integendeel, het betekent een groot stuk van onze wel-

vaart. Het is ook niet per definitie slecht dat mensen zich vaker en verder verplaatsen. Het is voor hen misschien zelfs, bij manier van spreken, een broodnodig middel om hun horizon te verbreden. Maar als er daarbij geen problemen rezen, zouden we hier vandaag ook niet discussiëren. Jammer genoeg zijn er hoe langer hoe meer problemen. Het meest evidente probleem, dat ongetwijfeld buiten de discussie van vandaag valt, is dat heel wat mensen zich maar al te goed kunnen inbeelden hoe het leven is zonder wagen, en dit om de simpele reden dat ze er geen hebben. Meer dan de helft van de Vlamingen, Belgen en Europeanen beschikt gewoon niet over een wagen, omdat ze niet de financiële of fysieke middelen hebben, te jong of te oud zijn, of noem maar op. Het gaat om meer dan de helft van de bevolking. Dat is een belangrijk gegeven in deze discussie. Te vaak wordt deze discussie gevoerd vanuit het standpunt van de autogebruiker.

De eenzijdige afstemming van de groei van de mobiliteit op de wagen is geen Vlaams fenomeen. Het probleem wordt in Vlaanderen wel versterkt door de manier waarop we onze leefomgeving tijdens de laatste decennia hebben ingericht. Denken we maar aan de verspreide bebouwing, de lintbebouwing, de versnippering van functies en de schijnbaar ongelimiteerde mogelijkheid om nieuwe wegen aan te leggen. Dit alles heeft ervoor gezorgd dat we in Vlaanderen de begrippen auto en mobiliteit stilaan als synoniemen zijn gaan beschouwen. Bovendien hebben we een situatie gecreëerd waarin het voor niet-autobezitters steeds moeilijker wordt om in onze samenleving nog volwaardig mee te draaien. Dit leidt tot vervoersarmoede bij de enen en overdaad bij de anderen, zoals dat zo dikwijls het geval is.

In de commissie zei de heer Beysen dat het hoog tijd is om iets aan het autoverkeer en -gebruik te doen. In deze plenaire vergadering was hij minder duidelijk. Iedereen is het erover eens dat, zelfs als we het niet over terugdringing hebben, de verwachte mobiliteitsgroei voor de komende jaren moet worden opgevangen met andere middelen dan de privé-auto voor het personenverkeer of de vrachtwagen voor het goederenvervoer. We moeten vaststellen dat Vlaanderen door het overgebruik van individuele vervoermiddelen van een transportregio in een file-regio is veranderd. Deze realiteit heeft ertoe geleid dat economische actoren die vroeger met een schamper oog naar het openbaar of collectief vervoer keken, hoe langer hoe meer het nut en de zin van het collectief vervoer inzien. Ze nemen op dit ogenblik heel andere standpunten in dan vijf of tien jaar geleden. De markt begint in dit geval rijkelijk laat te reageren.

Een probleem vaststellen is één zaak, er een oplossing voor vinden een andere. Bij de bespreking van deze beleidsbrief in de commissie en tijdens informele gesprekken heb ik opgemerkt dat we het eens zijn over de nood-

Tobback

zaak van de afremming van het toenemende gebruik van auto en vrachtwagen, indien we er echt iets willen aan doen.

De heren Beysen en Lachaert stellen blijkbaar hetzelfde vast. Anderzijds zeggen ze dat een keuze niet mag worden opgedrongen. De heer Beysen zegt dat er keuzen moeten worden gemaakt. Twee zinnen verder horen we hem zeggen dat we niet één vervoermiddel in het bijzonder mogen benadelen. Hoe kan men zo een keuze maken? Ik heb de indruk dat de VLD poogt een beetje zwanger te zijn. Mijns inziens kan dat niet. We zullen inzake de wijze waarop we de mobiliteit de komende jaren laten evolueren, een keuze moeten maken. Zo niet komt er geen oplossing voor dit probleem.

In de beleidsbrief is de doelstelling om de groei van het auto- en vrachtwagenverkeer terug te dringen, duidelijk aanwezig. Deze beleidsbrief is zowel in dit parlement als bij externe deskundigen op veel lof onthaald. Ik wil enkele cruciale punten bespreken. Ze hebben betrekking op aspecten van het beleid waarop volgens mijn fractie en mezelf een verschuiving in het tot nu gevoerde beleid noodzakelijk is. Ik denk in de eerste plaats aan een voorbeeld uit Nederland, waar de Structuurschema's Verkeer en Vervoer al vele jaren zijn ingeburgerd. En dan denk ik, wat Vlaanderen betreft, aan het aangekondigde mobiliteitsplan. In dat plan zouden de goede bedoelingen van uw beleidsbrief in concrete acties en doelstellingen moeten resulteren. Dit mobiliteitsplan moet de verschillende beleidsniveaus op één lijn brengen, zodat ze gezamenlijk kunnen optreden. Een van de instrumenten daartoe zijn de befaamde multimodale modellen, waarover reeds lang sprake is, en die ook in deze beleidsbrief worden vermeld. De heer Beysen heeft het er daarnet ook over gehad. De laatste maanden horen we daarover echter vooral een ijzinglekkende stilte. Hierover had ik dus graag enige verduidelijking gehoord, mijnheer de minister.

Een van de voornaamste problemen – zo niet het belangrijkste – bestaat in de verregaande desinvestering in het openbaar vervoer tijdens de voorbije periode. Men slaagt er steeds in om bijkomende middelen te vinden voor de aanleg van nieuwe wegen en bijkomende wegeninfrastructuur. De voorbije tien jaar echter heeft men de openbare vervoersmaatschappijen op een waar hongerdieet gezet. Dat heeft hen ertoe gedwongen om een aantal noodzakelijke lijnen en diensten te beperken. Hetzelfde geldt ook inzake investeringen ter bescherming van de zwakke weggebruikers.

Een voorbeeldje zal dit illustreren. Wat het gewestelijke fietspaden- en doortochtenbeleid betreft, schat men dat, als de huidige budgetten worden gehandhaafd, men nog tot een flink eind in de eenentwintigste eeuw zal moeten

wachten voor de op dit ogenblik gekende behoeften zullen bevredigd zijn. Dat is toch waanzinnig. Ik kan me moeilijk voorstellen dat daarmee één beleidsmaker in dit land het eens is. Waartoe deze desinvestering leidt, blijkt duidelijk uit de discussie die we hebben gevoerd inzake het investeringsplan van de NMBS. Zelfs met de huidige bijkomende federale investeringen van 7 miljard frank per jaar slaagt de NMBS er amper in om het bestaande net te onderhouden en om een aantal gammele treinen te vervangen door modernere. We hebben dan nog niets gezegd over de noodzakelijke uitbreiding van de diensten; of over de gewestelijke expresnetten; of over bochten in Limburg. Ik heb de heer Sauwens daarvoor niet horen pleiten. Daarom zal ik het dan in zijn plaats doen. We stellen vast dat de jarenlange desinvestering en de dikwijls ideologisch geïnspireerde achterstelling van het openbaar vervoer heel wat negatieve effecten oplevert. Het is daarom misschien geen slecht idee dat de verantwoordelijken zich daarover eens goed bezinnen.

Als we de problemen willen oplossen die u in uw beleidsbrief schetst, hebben we duidelijk behoefte aan zeer veel bijkomende investeringen in verkeer, mobiliteit en, op de eerste plaats, in collectief vervoer.

Een van de mogelijkheden daarbij is het rekeningrijden. Wat wij hierbij als prioriteit zien is dat de middelen die uit het rekeningrijden voortvloeien uitsluitend kunnen besteed worden aan de verbetering van onze infrastructuur voor collectief vervoer.

Ten slotte, mijnheer de minister, zal het aanbieden van al die alternatieven voor het autoverkeer weinig zoden aan de dijk zetten, indien we er niet in slagen om hierover een breed maatschappelijk draagvlak te creëren. Het gaat in vele gevallen over maatregelen waarmee weinig beleidsmensen zich populair zullen maken. Het dunder maken van het autogebruik, het verminderen en dunder maken van parkeerplaatsen, het rekeningrijden, het langzamer verkeer, het hinderen van autoverkeer, dat zijn allemaal onpopulaire maatregelen, die enkel diegenen, die geen auto bezitten, graag zullen zien.

In de komende jaren zal veel aandacht besteed moeten worden aan het opzetten en ondersteunen van sensibiliseringscampagnes. In Vlaanderen is er ook nood aan goede pilootprojecten en een zeer gedegen verkeersvorming en -opvoeding. Wat dat laatste betreft is het recente incident rond het ontslag van de heer Poté bijzonder betreurenswaardig. Mijnheer de minister, ik denk dat u best duidelijkheid schept rond de beschuldigende woorden waarmee de heer Poté zijn ontslag heeft gemotiveerd.

Wat de broodnodige integratie van verschillende beleidsdomeinen betreft, is er al voldoende gezegd over de mobiliteitsconvenant. Dit instrument wordt in het algemeen

Tobback

als een mogelijke oplossing gezien voor de nodige coördinatie tussen de verschillende beleidsdomeinen en beleidsfactoren.

Ten aanzien van de publieke opinie en voor het creëren van dat maatschappelijk draagvlak volstaat het niet om zulke convenanten aan te gaan. Ze moeten ook op korte termijn resultaat opleveren. De signalen op het terrein zijn op dit moment nog vaak tegenstrijdig. Een recent voorbeeld, dat u ongetwijfeld kent, is dat de vervoermaatschappij De Lijn zonder enige verklaring in het Hageland een aantal diensten afslankt. Dit draagt niet bij tot het creëren van een maatschappelijk draagvlak. Dergelijke signalen, mijnheer de minister, kunnen we missen als kiespijn.

Voortgaande op wat ik in uw beleidsbrief lees, kunnen we wel wat positievere signalen geven in de komende jaren, en liefst ook in de komende maanden. Laat ons die berichten de wereld insturen en hopen dat de concrete realisaties niet op zich laten wachten. (*Applaus bij de CVP en AGALEV*)

De voorzitter : De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts (*Op de tribune*) : Mijnheer de minister, collega's, als we de beleidsbrief Ruimtelijke Structuur voor Vlaanderen doornemen, en in het bijzonder het mobiliteitsbeleid betreffende het vervoer over het water, de weg en in de lucht, dan kunnen we het enthousiasme in de aanpak van de minister alleen maar toejuichen. Wie is er trouwens geen voorstander van het idee, dat ernaar gestreefd moet worden, tenminste een deel van de verwachte groei van het goederenvervoer over de weg over te hevelen naar het spoor en naar het water ? Wie is er geen voorstander van het idee, dat de Lijn haar bestaande lijnen niet alleen moet verlengen maar tevens ook nieuwe lijnen moet overwegen ? Wie is er geen voorstander van, om ook in landelijke gebieden een minimaal openbaar vervoeraanbod te garanderen door op diverse plaatsen alternatieve vormen van openbaar vervoer in te richten ? En is er ook maar iemand tegen het voorstel van de minister om eigentijdse, milieu- en klantvriendelijke bussen en trams in te zetten ? Ik kan zo nog lang doorgaan met voorstellen en initiatieven van de minister, waar het Vlaams Blok zich voor 100 percent achter kan scharen.

Alleen stel ik me vragen wanneer u beweert dat er voor de luchthaven van Deurne geen dringende en belangrijke investeringen nodig zijn. Vorige week hadden we het al over drie belangrijke Vlaamse touroperators die deze luchthaven vaarwel hebben gezegd, en voor een Waalse luchthaven die ruim honderd kilometer verder ligt, hebben geopteerd. Zijn er dan geen dringende of belangrijke

investeringen nodig in Deurne ? Welke extra belasting zullen de bussen die voortaan vanuit Vlaanderen naar de luchthaven van Charleroi rijden, betekenen voor het wegvervoer ?

Op dit niet onbelangrijk detail na hebben we niets dan lof voor de beleidsbrief van de minister. Niets dan lof, ware het niet dat ik me afvraag hoe hij dit alles zal kunnen verwezenlijken. Hoe kan een geïntegreerd en globaal Vlaams mobiliteitsplan worden opgesteld, als we in deze beleidsbrief amper iets terugvinden over het spoor ? Ik tref wel een grote hoeveelheid initiatieven aan over het vervoer over het water : waterwegen, binnenvaart, havens, maritieme toegangswegen en het zeewezen ; over het vervoer over de weg : de wegen en de Lijn ; en over het vervoer door de lucht, tenminste over de regionale luchthavens. Over het vervoer per spoor vind ik echter nergens een situatieschets, noch beleidsprioriteiten, noch middelen, noch repercussies op de andere beleidsdomeinen. Op bladzijde 143 wordt in welgeteld vijf lijnen alles over de NMBS afgehaspeld.

Over de luchthaven van Zaventem vind ik zelfs helemaal niets terug. Beide materies zijn immers niet voor de Vlaamse regering bestemd. Ik vraag me echter af hoe men dan kan spreken van een geïntegreerd en globaal mobiliteitsplan. Wellicht zit de minister zelf verveeld met het feit dat Vlaanderen voor zijn eigen spoorvervoer afhankelijk is van de Belgische staat. De NMBS is nog altijd een Waals bastion. Waarschijnlijk zit hij ook verveeld met het feit dat de Waalse vragen altijd voorop komen, en de Vlaamse achterop. Tijdens het onlangs voorgestelde tien-jareninvesteringsprogramma van de NMBS was het niet anders. Ook zit hij vermoedelijk verveeld met het feit dat de NMBS Vlaanderen wil doen betalen voor bijkomende stations, diensten en lijnen. Ten slotte zit hij wellicht verveeld met het feit dat Vlaanderen zorgt voor 60 percent van het treinverkeer, maar daartoe slechts 50 percent van de middelen krijgt.

Mijnheer de minister, om een ecologisch verantwoorde oplossing te vinden voor de mobiliteitsproblemen in Vlaanderen, moeten de Vlaamse hoofdassen voor het reizigersvervoer worden uitgebreid. Er moet absoluut een tweede spoorwegtoegang tot de Antwerpse haven komen, en de IJzeren Rijn dient zo snel mogelijk te worden verwezenlijkt. Vlaanderen heeft vanuit economisch en ecologisch oogpunt, en in het kader van dit globaal en geïntegreerd Vlaams mobiliteitsplan, nood aan een dynamische spoorwegmaatschappij. Vlaanderen doet er best aan om deze projecten zelf aan te pakken. Het moet een eigen spoorwegmaatschappij oprichten. De heer Guy Tegenbos, binnenlandredacteur van De Standaard, schreef onlangs nog : als de NMBS onwillig blijft, richten we best een VSM op, een Vlaamse Spoorwegmaatschappij. Mijnheer de minister, pas dan kan er sprake zijn van een globaal en

Huybrechts

geïntegreerd Vlaams mobiliteitsplan, van een mobiliteitsplan waarin echt alle vervoersvormen aan bod komen.

Ten tweede vraag ik me af hoe u al uw lovenswaardige initiatieven zal financieren. In uw beleidsbrief poneert u herhaaldelijk dat forse investeringen noodzakelijk zijn, maar dat anderzijds de beleidsruimte van de Vlaamse regering in een periode van strikt budgettair beleid beperkt is.

De realiteit en de beleidsbrief leren ons dat er onvoldoende financiële middelen voorhanden zijn om een degelijke oplossing voor het mobiliteitsprobleem uit te werken, en dat het realiseren van een verschuiving van het wegvervoer naar alternatieve vervoersvormen nog niet voor morgen zal zijn. Er zijn inderdaad onvoldoende middelen voor de verwezenlijking van een efficiënt mobiliteitsplan. De reden voor dit tekort ligt in het bestaan van één gigantische slokop, één geldverslindend prestigeproject, namelijk de hoge snelheidslijn die ons door de NMBS en België, en wellicht ook door Nederland en Frankrijk wordt opgedrongen, en waar de gewone man of vrouw in de straat geen baat bij heeft, integendeel.

De HST zal de gemeenschap velen tientallen miljarden frank kosten. Ze moet de ruggegraat worden van het spoorwegennet en dus het leeuwendeel van het openbaar vervoer krijgen. Nagenoeg het hele binnenlandse aanbod wordt afgestemd op nog geen 5 percent van alle spoorreizigers. Binnenkort kunnen we wel in een mum van tijd naar Parijs sporen, maar kan Jan met de pet onmogelijk Limburg of de Kempen bereiken. Het is overduidelijk dat de HST niet alleen de toekomst van het binnenlandse net hypothekeert, maar tevens alle andere vervoersvormen onaanvaardbare beperkingen oplegt en daardoor het gehele mobiliteitsplan op de helling zet.

Ook de minister geeft in zijn beleidsbrief toe dat er te veel energie wordt besteed aan de HST. Ik citeer : het openbare vervoer kan een grotere rol spelen in het woon-werkverkeer over langere afstand. In dit perspectief is het onbegrijpelijk dat er zoveel energie wordt besteed aan de realisatie van een supersnelle trein voor de zeer lange afstandsverbindingen. Er dient meer aandacht te gaan naar het veel grotere potentieel van het woon-werkverkeer.

Dit is een stellingname die we slechts kunnen beamen, maar waarvan ik vrees dat het bij vrome wensen zal blijven. Omdat de ons opgedrongen HST het grootste deel van de financiële middelen opslokt, is er zo goed als geen geld meer over voor het onderhoud van de wegen, de nodige infrastructuurwerken voor de binnenscheepvaart, de aankoop van nieuwe trams en bussen voor Antwerpen, Gent en andere steden, en voor 101 andere noodzakelijke investeringen in het kader van het mobiliteitsplan.

Mijnheer de minister, over de binnenscheepvaart zegt u dat men twee doelstellingen voor ogen moet houden : het versterken van de Vlaamse binnenscheepvaartsector en het stimuleren van het gebruik ervan als transportmiddel. Anderzijds lees ik in dezelfde beleidsbrief : in de nabije toekomst zullen de budgettaire middelen voor investeringen in de waterwegen beperkt blijven en zullen de onderhoudskredieten nauwelijks volstaan voor de allernoodzakelijkste ingrepen.

Aangezien van de tien vrachtwagens die momenteel over de Antwerpse Ring rijden er één is geladen met afval, en die goederen uit de afvalsector zich uitstekend lenen voor vervoer langs het water, vraag ik me af waar in het kader van het globaal en geïntegreerd mobiliteitsplan de prioriteit moet komen : bij de HSL of bij de uitbouw van het binnenscheepvaartbeleid ?

Ik lees dat slecht onderhouden wegen worden gekenmerkt door een lager rijcomfort, maar ook door een verminderde doorstroming en door een hogere onveiligheid. Anderzijds zegt de minister dat de huidige budgetten niet toelaten om de opgelopen achterstand binnen een beperkt aantal jaren weg te werken. Ik vraag me bijgevolg af waar de prioriteit in het kader van een globaal en geïntegreerd mobiliteitsplan moet liggen : bij de HSL of bij het onderhoud van materiaal, wegen en bruggen ?

Ik lees in de beleidsbrief dat zonder een kwaliteitsverbetering en een kwantitatieve uitbouw van het stadsvervoer, het marktaandeel van dit stadsvervoer gevoelig zal dalen, met alle negatieve gevolgen vandien. Anderzijds heeft de Vlaamse regering op het einde van september jongstleden beslist om in de begroting van 1996 geen frank te besteden aan nieuwe trams voor Antwerpen en Gent. Vlaanderen moet het voor zijn trams en bussen rooien met hetzelfde bedrag als het met Antwerpen vergelijkbare Stuttgart. Dus vraag ik me opnieuw af waar in het kader van een globaal en geïntegreerd mobiliteitsplan de prioriteit moet liggen : bij de HSL of bij de uitbouw van een degelijk streekvervoer ?

Toen de heer Decaluwé de minister vorige week in de commissie voor Ruimtelijke Ordening een vraag om uitleg stelde in verband met kettingbotsingen en mist, en daarbij vroeg om een uitbreiding van de elektronische signalisatie op de autosnelwegen, moest de minister antwoorden dat daar absoluut geen geld meer voor beschikbaar is en dat we daar alleen maar van kunnen dromen.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Ik ben het met u eens dat men het geld dat voor de HST is bestemd, beter aan andere projecten zou besteden. Maar ik stel vast dat u die miljarden franken intussen al tien keer heeft uitgegeven. U probeert dus andere vragen te ontwijken die ook aan de orde

Malcorps

moeten komen. Ik verwijs onder meer naar het rekeningrijden en de energietaks. Dat zijn maatregelen die niet erg populair, maar evengoed noodzakelijk zijn wanneer men de wijze beslissing zou nemen om de HST-budgetten te investeren in het binnenlands net. Het gewestelijk expresnetwerk voor Brussel zou 60 miljoen frank kosten.

De voorzitter : De heer Van Nieuwenhuysen heeft het woord.

De heer Luk Van Nieuwenhuysen : Ik zou nog even willen terugkomen op het gewestelijk expresnet. Ik geef graag toe dat ik daar geen pasklare oplossing voor heb, maar ik stel me toch de vraag of het aangewezen is om daar meteen in te investeren. Wordt precies daardoor geen ander probleem in de hand gewerkt, met name de ontvolking van de steden ? Zouden we daarom niet beter investeren in de leefbaarheid van onze steden ?

De heer Pieter Huybrechts : Wanneer bepaalde collega's uit Limburg, pleiten voor een spoorontsluiting van hun provincie, dan zouden vooral de collega's van de CVP en de SP zich vragen moeten stellen bij de plannen van de Vlaamse regering voor de HSL. Momenteel is er geen geld beschikbaar voor een spoorontsluiting-Limburg, omdat de HSL al het beschikbare geld opslokt.

Wellicht kan de heer Sannen bij de Antwerpse schepen voor Ruimtelijke Ordening en Milieu, Maria Vogels, gaan aankloppen. Zij heeft het Antwerpse schepencollege geadviseerd om het duurste en meest milieu-onvriendelijke HSL-traject, met name langs de E19, goed te keuren.

Ik wens echter voor alle duidelijkheid nog eens te herhalen dat de beleidsbrief Mobiliteit vele goede initiatieven bevat.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Ik zal antwoorden in naam van de heer Sannen en mevrouw Vogels.

Mevrouw Vogels heeft steeds gezegd dat ze het standpunt van Agalev deelt. Ze is gekant tegen de HST. Maar in het kader van een procedure inzake een gewestplanwijziging moest ze een advies geven. Ze heeft dan ook haar verantwoordelijkheid ter zake opgenomen.

De heer Ward Beysen : Mijnheer Malcorps, u moet toch eens kiezen. Ofwel neemt u deel aan het beleid en bent u bereid om de gevolgen te aanvaarden, ofwel blijft u langs de kant staan. We zullen niet langer dulden dat Agalev met gespleten tong spreekt.

De voorzitter : Ik stel voor dat we ons houden aan de bespreking van de beleidsbrief.

Mevrouw Dua heeft het woord.

Mevrouw Vera Dua : Mevrouw Vogels heeft precies datgene gedaan waartoe u haar heeft opgeroepen. Ze is geen voorstander van de HST, maar ze zit in een coalitie die onder druk staat en waar de meningen verdeeld zijn. Ze kon dus ofwel de coalitie laten springen, ofwel een advies geven.

De heer Ward Beysen : We hadden die stemmen zelfs niet nodig.

De heer Bruno Tobback : Ik stel voor dat men dat probleem in Antwerpen zelf behandelt.

De voorzitter : Het is de bedoeling dat we de minister ondervragen naar aanleiding van zijn beleidsbrief.

De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts : Ik weet dat bochten van 180 graden Agalev niet vreemd zijn, denken we maar aan het rotatieprincipe.

Mijnheer de minister, uw plan wordt vergiftigd door het geldverslindende prestigeproject van de HSL.

Ik beseft dat de Vlaamse regering niets of nog niets te zeggen heeft over het financiële aspect van de HSL, maar wel over het traject. Ik blijf betreuren dat wij hierbij als Vlaamse parlementsleden geen vinger in de pap hebben.

Mijnheer de minister, Vlaanderen heeft geen behoefte aan een HSL, maar wel aan een degelijk mobiliteitsplan, dat iedereen ten goede komt. Daarom is de Vlaamse regering het aan zichzelf en aan de bevolking verplicht een eigen Vlaamse spoorwegmaatschappij op te richten. Enkel dan zal Vlaanderen over de nodige financiële middelen en bevoegdheden beschikken om een globaal en geïntegreerd mobiliteitsplan te kunnen ontwikkelen en uit te bouwen. Het zal een mobiliteitsplan zijn waarin alle vervoersvormen aan de orde komen. *(Applaus bij het VB)*

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de voorzitter, ik heb geduldig gewacht of ik een antwoord op mijn vraag zou krijgen. Dit was niet het geval. Het Vlaams Blok vermijdt angstvallig een duidelijk standpunt in te nemen. Het verkiest de populistische toer op te gaan en ons een rad voor de ogen te draaien door te suggereren dat een federalisering van de NMBS ineens als bij mirakel miljarden frank zal vrijmaken om een ander mobiliteitsbeleid te voeren en alle problemen op te lossen. Zelfs indien 60 percent van de middelen van de NMBS naar Vlaanderen zou worden overgeheveld, zou er een enorm financieel gat blijven bestaan. Bijkomende maatregelen zijn dus aangewezen om te kunnen investeren in een trendbreuk. Hierover wenst het Vlaams Blok echter niets te zeggen.

De voorzitter : De heer Van Nieuwenhuysen heeft het woord.

De heer Luk Van Nieuwenhuysen : Mijnheer de voorzitter, de splitsing van de NMBS is toch een eerste voorwaarde om een geïntegreerd mobiliteitsbeleid te voeren.

De heer Bruno Tobback : Louter taalkundig gezien, zijn integreren en splitsen aan elkaar tegengestelde begrippen.

De voorzitter : De heer Decaluwé heeft het woord.

De heer Carl Decaluwé (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, in het kader van het mobiliteitsdebat zal ik me beperken tot de problematiek van De Lijn.

Ik feliciteer de minister met de inhoud en het concept van het gedeelte van de beleidsbrief met betrekking tot de mobiliteit. De CVP-fractie is het eens met de basisuitgangspunten van de beleidsbrief. Het mobiliteitsbeleid moet zich in de eerste plaats integreren in een beleid van duurzame ontwikkeling met oog voor de economische, sociale, ruimtelijke en ecologische componenten. Voorts moet ook bijzondere aandacht worden geschonken aan het stedelijk en voorstedelijk openbaar vervoer, zonder evenwel de landelijke gebieden te vergeten. De CVP heeft er geen enkel bezwaar tegen dat de auto harder wordt aangepakt. We pleiten voor een verbetering van de leefbaarheid in de steden en voorsteden en voor een optimalisering van het openbaar vervoer. Het is echter een utopie de auto volledig uit de stad te willen weren. In het beleid moet op het vlak van de mobiliteit een rangorde worden geëerbiedigd : de voetgangers, de fietsers, het openbaar vervoer en ten slotte de auto. De automobilisten moeten beseffen dat de tram en de bus in de stadscentra de snelste vervoermiddelen zijn. Hiervoor zijn in de eerste plaats meer middelen nodig. Voorts moeten alle betrokkenen in het mobiliteitsdebat samenwerken. De uitwerking van het mobiliteitsconvenant vormt een geschikt uitgangspunt. We kunnen niet dieper ingaan op de inhoud van het convenant zoals vastgelegd in de regeringsbeslissing van 2 april 1996. Hoewel iedereen het er principieel mee eens is, blijven er toch een aantal onduidelijkheden. Enerzijds kan men zich afvragen in welke mate en op basis van welke criteria in het fysische programma 1997 de link zal worden gelegd met het mobiliteitsconvenant.

Enkele weken geleden stelde ik al een vraag om uitleg over de selectiecriteria voor de gemeenten voor deelname aan de mobiliteitsconvenant. Ik kreeg geen duidelijk antwoord. Een vijftal steden staan blijkbaar al klaar om zich als eerste in te schrijven. Ze zouden dan met 250 van de 360 miljoen frank gaan lopen. Ik zie een rode draad in de informatie die ik krijg. Het gaat om Antwerpen, Leuven, Mechelen, Hasselt en Genk. Waar zit dan de regionale

spreiding ? Dit is voor mij essentieel in de discussie over de mobiliteitsconvenant.

Alle actoren samenbrengen is positief, mijnheer de minister. Volstaat de Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur om een volwaardig mobiliteitsbeleid te voeren ? Dit is immers een vrijblijvend initiatief. Als de federale minister geen zin heeft om de conferentie bijeen te roepen, gebeurt er niets. Een mobiliteitsbeleid op federaal niveau veronderstelt het engagement van de minister van Financiën voor de verkeersfiscaliteit, van de minister van Begroting voor de gevolgen van de verkeersfiscaliteit op het federaal budget, van de minister van Justitie voor de handhaving van de verkeersregels en van de minister van Tewerkstelling en Arbeid voor de CAO's over het woon-werkverkeer. Ook de Vlaamse minister van Onderwijs moet bij de discussie worden betrokken voor de mobiliteitseducatie, evenals de Vlaamse ministers van Economie en Ruimtelijke Ordening. Kunnen we geen ander, breder, bestuursoverschrijdend orgaan zoeken om al die bevoegde ministers echt te motiveren ? Wil u de federale ministers daarvoor aanspreken ?

Een ander overheidsniveau dat in dit debat steeds meer aandacht opeist, is het Europese. In uw beleidsbrief verwijst u uitdrukkelijk naar de Europese liberalisering. U zegt dat het belangrijk is dat het stads- en streekvervoer in Vlaanderen wordt gecontroleerd door één vervoersmaatschappij, de Lijn. Men kan daar een aantal vragen bij stellen. Wanneer de markt straks wordt opengegooid, is de Lijn een vervoersmaatschappij als een andere. Als zij dan op organisatorisch en normatief vlak de lakens uitdeelt, is ze tegelijk rechter en partij. Dat kan leiden tot zware concurrentievervalsing. Ik verwijs hiervoor naar problemen in de telecomunicatiesector, waar Belgacom verschillende vingers in de pap heeft. Bij invoering van de concurrentie is de heroprichting van de Dienst voor het Verkeer misschien noodzakelijk. De Lijn zou dan een exploitatiemaatschappij kunnen worden naast de anderen, terwijl de Vlaamse overheid de infrastructuur overneemt. Hoe zal de overheid het mobiliteitsbeleid sturen in de Europese liberaliseringspolitiek ? Wordt het beleid niet te veel uit handen gegeven door de beheersovereenkomst met een autonoom overheidsbedrijf ? De Lijn en andere parastatalen moeten het beleid zelf uitvoeren. Kan u hierover enige duidelijkheid geven ? Hoe ziet u de contracten tussen de Lijn en de pachters evolueren in al dit Europees geweld ? Wat is de stand van zaken ? Wat is uw visie hierop ? De CVP vraagt garanties voor de pachters en voor de tewerkstelling. De Europese liberalisering mag niet, via inleveringen op het loon van de chauffeurs, leiden tot tariefdalings. We pleiten voor het versterken van de Lijn in het vooruitzicht van de liberalisering van de markt. De kapitaalstructuur van de Lijn is zwak. We zitten nog altijd met één miljard frank schulden. De kleine winst van de

Decaluwé

vorige jaren kan de schulden uit het verleden helpen aflossen, maar aan dit tempo duurt dat te lang. Hoe wil u de kapitaalstructuur van de Lijn versterken ? De rol van de Lijn moet in de congestiegebieden worden versterkt, zonder de sociale functie in dunner bevolkte gebieden te verwaarlozen.

Hoe ziet u de sociale rol van De Lijn ? Ik schrok toen u in De Standaard van 2 mei stelde dat De Lijn binnenkort minder rendabele lijnen van het streekvervoer zou schrappen. Het aanbod dreigt hiermee systematisch te worden afgebouwd. Ik zou niet graag in een NMBS-scenario – de vicieuze cirkel van minder reizigers-minder spoorlijnen – terecht willen komen. Hoe ziet u een – voor u – modaal openbaar vervoer in een modale gemeente ? Ziet u belbussen als valabel alternatief voor de normale standaardexploitatie ? Indien we De Lijn een rol willen laten spelen in het mobiliteitsdebat, dan blijkt uit het memorandum van De Lijn, dat het huidige investeringskrediet van 2,1 miljard frank zeker niet voldoende is. Men zal hoe dan ook meer moeten investeren in het openbaar vervoer. Studies wijzen op de talrijke terugverdieneffecten, jammer genoeg situeren deze zich vaak op andere terreinen. De nadruk moet op het voorstadsvervoer liggen. De mobiliteitsconvenanten moeten dit omkaderen en onder meer doorstroomprojecten voor het openbaar vervoer stimuleren en de leefbaarheid van stads- en dorpskernen verhogen. Stads- en voorstadsvervoer in Gent en Antwerpen vergen bijzondere aandacht. Ik wil er wel op wijzen dat de exploitatie van tramvervoer veel duurder is dan dat van busvervoer. Wie zal dit verschil blijven betalen ? Is er een rol weggelegd voor het gemeente- of het provinciebestuur ? Er moet ook aandacht worden besteed aan de uitbouw van sterke basislijnen per streek en van een vraagafhankelijk vervoer in landelijke gebieden.

Hoe zullen dergelijke prioriteiten worden vertaald, wanneer in 1997 de beheersovereenkomst met De Lijn opnieuw wordt bekeken ? Hoe ziet u de invoering van een normeringssysteem ? Volgens het memorandum van De Lijn zullen de investeringen moeten worden opgetrokken van 2,1 miljard frank naar 3,2 miljard frank, indien men aan een aantal noden wil voldoen. Volgens uw beleidsbrief wil u tot een herpositionering van de middelen komen binnen het brede budget van openbare werken en mobiliteit. De begroting 1996 was een overgangsjaar. Welke klemtonen gaat u leggen bij de opmaak van de begroting 1997 om aan de vraag naar openbaar vervoer te blijven voldoen ? U stelt terecht dat eerst en vooral moet worden afgewerkt wat werd begonnen.

Ik sprak enkel over het personenvervoer, het vervoer over de weg, de heroriëntatie naar het spoor en de binnenvaart. De heer Huybrechts verwees naar de binnen-

vaartproblematiek. Sluizen en kanalen moeten steeds open zijn. Hoe kan men dit bewerkstelligen met een budget van 250 miljoen frank ? De doortocht van Kortrijk alleen kost al 2,5 miljard frank. Hier stel ik opnieuw dezelfde vraag. Kan u al iets zeggen over de herpositionering van de middelen in de begroting 1997 ?

Namens de CVP-fractie kan ik al uitdrukkelijk stellen dat we, bij het eventuele invoeren van rekeningrijden, het er niet mee eens zijn dat de opbrengst alleen naar autoverkeer en wegtransport zou gaan. We vragen ook bijzondere aandacht voor het openbaar vervoer. Zo niet blijft de zogenaamde bevordering van het openbaar vervoer een lippendienst.

De voorzitter : De heer Candries heeft het woord.

De heer Herman Candries (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte dames en heren, ik wil uw aandacht vragen voor de mogelijkheid het zwaar belastende brandstofvervoer – tankwagens met petroleumprodukten – op onze wegen te reduceren.

Deze vraag is verantwoord omdat het om een vervoersdimensie gaat die een aantal veiligheidsproblemen meebrengt. Dit valt niet onder de Vlaamse bevoegdheid, maar de aandacht kan er hier wel op worden gevestigd. Een aantal landen vaardigen om protectionistische redenen overspecificaties uit voor hun petroleumprodukten, waarvoor soms geen technische verantwoording bestaat. Het gebruik van het pijplijnsysteem als alternatief voor het oppervlaktevervoer boet daardoor aan rendabiliteit in.

Is de Vlaamse regering bereid om in Europa te pleiten voor een standaardisering van petroleumprodukten, waardoor beter gebruik kan worden gemaakt van mobiliteitsvriendelijke pijpleidingen ? Kan de Vlaamse regering bij de federale en Europese instanties aandringen op een optimalisering van het gebruik van dit pijplijnsysteem ? Mijn pleidooi voor de elektronische communicatiemogelijkheden, voor meer kansen voor het luchtverkeer en voor formules voor een intelligente wegeninfrastructuur sluit hierbij aan. (*Applaus*)

Interpellatie van de heer Arnold van Aperen tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het Eurovignet en road-pricing

De voorzitter : Dames en heren, aan de orde is de interpellatie van de heer van Aperen tot de heer Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het Eurovignet en road-pricing.

Voorzitter

De heer Van Aperen is niet verschenen en zijn interpellatie wordt dan ook ingetrokken.

Debat en interpellaties (Voortzetting)

De voorzitter : Minister Baldewijns heeft het woord.

Minister Eddy Baldewijns (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, ik zal eerst de interpellaties beantwoorden. De heer Olivier had het over telematicatoepassingen, de problematiek van de congestieregulerende tol, het gewestelijk expresnet en het Groenboek van het openbaar personenvervoer dat door de Europese Commissie werd voorgesteld. Sommige telematicatoepassingen voor optimale verkeersregelingen worden reeds op min of meer grotere schaal gebruikt. Het betreft vooral verkeersafhankelijke individuele verkeerslichten, gecoördineerde verkeerslichten op een as, al dan niet met bijhorende snelheidsaanduidingen van de groene golf, en de globale verkeerslichtenregeling in een groter gebied. Voor andere toepassingen bestaat reeds bruikbare detectieapparatuur, zoals lussen en camera's. Voor de onmiddellijke toekomst wordt er vooral gedacht aan volgende toepassingen.

Ten eerste, veranderlijke snelheidsaanduidingen voor snelheidsharmonisatie. Dit is eventueel te vergelijken met blokrijden : de beveiliging van de staart van een file bij ongunstige weersomstandigheden, bij wegenwerken, enzovoort.

Ten tweede, een veranderlijke bewegwijzering om bij overbelasting van een bepaald vak het verkeer af te leiden naar minder sterk belaste wegvakken ; waardoor het wegennet optimaler wordt gebruikt. Dit zou in bepaalde omstandigheden rond grotere steden – Antwerpen bijvoorbeeld – zeker aangewezen kunnen zijn.

Ten derde, een ritdosering om te vermijden dat het verkeer op een autosnelweg vastloopt door het massaal en ongelijkmatig toekomen van verkeer via een oprit.

Ten vierde, meer geperfectioneerde verkeersberichtgeving via de radio, en later wellicht ook via nog andere apparatuur in de wagen.

Het is de bedoeling om deze installaties geleidelijk in te voeren, en eerst op de drukste wegvakken. Momenteel wordt hiervoor een businessplan en een haalbaarheidsstudie opgesteld. De resultaten hiervan zijn vooralsnog niet bekend.

De problematiek van de congestieregulerende tol werd eveneens aangesneden. De eventuele invoering van een congestieregulerende tol, ook wel rekeningrijden of road pricing genoemd, is een complexe materie die de nodige

voorafgaande studie vergt. Binnen de administratie werd een werkgroep Rekeningrijden opgericht, die het probleem in al zijn facetten moet bestuderen : beleidsmatig, technisch, organisatorisch, financieel, juridisch, enzovoort. Daarna moet deze werkgroep voorstellen formuleren.

Gezien de vele complexe vragen die moeten worden opgelost, en gezien het feit dat de werkgroep nog maar enkele maanden aan het werk is, zijn er voorlopig ook hier nog geen resultaten bekend. Het is dan ook te vroeg om reeds schattingen te maken over de opbrengst van dergelijke tol. Bovendien is deze afhankelijk van het prijsniveau van de geïnde tol, van de plaats en het tijdstip waarop de tol wordt geheven en ook van de reactie van de weggebruikers op de invoering ervan.

Dit zijn zaken die we nog niet kunnen incalculeren. Het is voor mij momenteel dus niet mogelijk om een duidelijk beeld te geven van onze plannen in verband met het invoeren van deze tol.

De voorzitter : De heer Beysen heeft het woord.

De heer Ward Beysen : Mijnheer de minister, als u inderdaad laat onderzoeken of het rekeningrijden kan worden ingevoerd, dan denk ik dat uw diensten er ook rekening mee moeten houden dat ze met een gesplitste bevoegdheid zitten. In eerste instantie is dit een federale bevoegdheid.

Ten tweede, in het geval men dit zou doorvoeren, is het dan uw opvatting dat dit slechts kan worden doorgevoerd op voorwaarde dat er een lastenvermindering komt inzake verkeersbelasting, zodanig dat het rijden op zich niet duurder wordt ?

De voorzitter : Minister Baldewijns heeft het woord.

Minister Eddy Baldewijns : Mijnheer Beysen, dit is uiteraard een van de luiken die ernstig moeten worden onderzocht. We moeten natuurlijk met het federale niveau samenwerken. Het gaat zelfs niet alleen over een combinatie van eventueel de fiscaliteit met de invoering van deze tol. We moeten nagaan hoe we misschien een samenwerking kunnen organiseren met bijvoorbeeld het Eurovig-net. Daarover is uiteraard overleg met de federale instanties nodig. We zullen moeten nagaan tot welk concept we kunnen komen. Het ligt zeker niet in onze bedoeling om een optelsom te maken van een reeks varianten die men zou invoeren.

We moeten natuurlijk duidelijk weten dat rekeningrijden bedoeld is als een verkeersregelende functie. In dit kader is het een regionale bevoegdheid, maar toch is het noodzakelijk om over het geheel van deze problematiek een ernstig gesprek te kunnen voeren.

Baldewijns

Deze aangelegenheid moet vanzelfsprekend worden gezien binnen de internationale context. Het reeds eerder vermelde Groenboek raakt deze kwestie ook aan. We zullen moeten nagaan hoe we, eventueel in Europees verband, tot de invoering over kunnen gaan. Terloops wil ik uw aandacht vragen voor de kostprijs van een dergelijk systeem : apparatuur moet worden geïnstalleerd en bediend, enzovoort. Het onderzoek vooraf zal kosten en opbrengsten moeten afwegen. Het komt de politici niet toe om dit onderzoek te voeren. Daarom heb ik mijn diensten de opdracht gegeven om deze problematiek in al zijn complexiteit onder de loep te nemen. Van hen verwacht ik voorstellen waarop ik mijn beleid kan baseren.

De heer Olivier had het over het gewestelijk expresnet Gent-Brussel. Vooreerst wijs ik erop dat het Vlaamse Gewest nooit officieel op de hoogte werd gebracht van de eindresultaten van de Sofretu-studie. Er had hierover nog geen officieel overleg plaats, maar er zijn wel al informele contacten geweest. Dat neemt niet weg dat we sterk geïnteresseerd zijn in deze studie, voor zover de voorstellen eruit kunnen bijdragen tot het oplossen van de mobiliteitsproblemen in en rond onze hoofdstad. De voorstellen worden ondermeer bestudeerd in het kader van het multimodaal verkeers- en vervoersmodel Vlaams-Brabant en het Structuurplan Vlaanderen. Ik neem aan dat ook de provincie Vlaams-Brabant het plan zal bestuderen bij het opmaken van haar provinciaal structuurplan. Mijn overtuiging is het dat een eventueel gewestelijk expresnet moet kaderen binnen een totaaloplossing van het mobiliteitsprobleem. Daarbij moeten remmende maatregelen voor het autoverkeer hand in hand gaan met volwaardige alternatieven als een snel en frequent voorstadsnet. We hebben al een en ander ondernomen om deze gesprekken op gang te brengen. Aan de heer Hasquin heb ik al gevraagd om de hele problematiek in kaart te brengen, waarna we aan tafel kunnen gaan zitten.

De voorzitter : De heer Van Hauthem heeft het woord.

De heer Joris Van Hauthem : Het Brussels Gewest is hier al een paar jaar mee bezig. Nochtans gaat dat gewest met de realisering van zo een net buiten zijn grondgebied en zal het dus in elk geval overleg moeten plegen. Ik begrijp dus niet waarom de Brusselaars het Vlaams Gewest niet van bij de start bij hun plannen hebben betrokken. Daarenboven vrees ik dat zo een voorstedelijk net de stadsvlucht zou bevorderen, wat in het geval van Brussel nog een communautair tintje zou krijgen. Houden uw diensten hier rekening mee bij hun onderzoek ? Het kan toch niet de bedoeling zijn dat mensen de stad nog meer ontvluchten en rond die punten gaan wonen vanwaaruit ze met snelle treinen de hoofdstad kunnen bereiken. Dat zou wel een zeer ongewenst effect zijn.

Minister Eddy Baldewijns : Die opmerking is vandaag al eerder gemaakt. We zullen er rekening mee houden.

De heer Olivier maakte ook bedenkingen bij het Groenboek voor het Openbaar Personenvervoer, het zogenaamde Citizens' Network. Dit Groenboek van de Europese Commissie van 29 november 1995 wordt momenteel doorgelicht door mijn diensten, in samenhang met de problematiek van de congestieregulerende tol. Ik hoop een voorstel te kunnen formuleren tegen 30 juli van dit jaar, zoals de Europese Commissie het wenst.

Voor het openbaar vervoer kunnen nu al een aantal punten van overeenstemming met het eigen mobiliteitsbeleid worden onderkend. De Europese Commissie legt in haar Groenboek de nadruk op een multimodale aanpak. Ten behoeve van de Vlaamse besluitvorming op dit vlak zijn in het departement Leefmilieu en Infrastructuur multimodale verkeersmodellen opgesteld of nog in opmaak zowel op het regionale, provinciale als het lokale niveau, die een geïntegreerde aanpak mogelijk maken. Ter bevordering van het openbaar vervoer verleende de Vlaamse regering op 2 april 1996 haar goedkeuring aan het sluiten van mobiliteitsconvenanten met de gemeenten. Hiervoor wordt een extra budget van 360 miljoen frank vrijgemaakt. Deze convenanten hebben onder meer betrekking op een verhoging van het aanbod openbaar vervoer, op de verbetering van de doorstroming en op een betere informatieverschaffing aan de gebruiker. Een ontwerp van samenwerkingsovereenkomst met de NMBS is in voorbereiding. Ter ontmoediging van het autoverkeer wordt aanvullend de mogelijkheid tot invoering van het rekeningrijden onderzocht teneinde een modale verschuiving van het autoverkeer naar het openbaar vervoer te ondersteunen. Ook de programmatie omtrent het opstellen van de bedrijfsvervoerplannen legt een sterk accent op de bereikbaarheid voor het openbaar vervoer. In dit kader hebben we al een zekere aanzet en kunnen we een respons geven op datgene wat mede in het Groenboek wordt vooropgesteld.

De heer Beysen had het in eerste instantie over het uitblijven van de subsidies toegekend aan de multimodale vervoersprojecten. Ook de heer Tobback heeft dit punt aangeraakt. Ik neem aan dat we het over de omschrijving van de multimodale vervoersprojecten eens zijn, en dat we daarbij de multimodale verkeers- en vervoersmodellen beogen. Dergelijke modellen zijn nuttige instrumenten bij het voorbereiden en het implementeren van het integraal en multimodaal verkeers- en vervoersbeleid. Ze laten immers toe om de invloed van allerlei beleidsmaatregelen op de verschillende vervoersmodi zowel voor personen als voor goederen te simuleren. Multimodale verkeers- en vervoersmodellen maken deel uit van een ruimer pakket aan simulatie- en prognosetechnieken die in toenemende mate worden gebruikt voor de onderbou-

Baldewijns

wing van het verkeers- en vervoersbeleid. Ook de heer Coens lichtte een meer specifieke toepassing hiervan toe.

Het lijkt me dan ook logisch de uitbouw van dit instrumentarium voort te zetten en het zo snel als mogelijk in de administraties te doen gebruiken. Multimodale verkeers- en vervoersmodellen zijn opgebouwd uit een groot aantal verschillende gegevens inzake verkeersinfrastructuur, sociaal-economische gegevens inzake bevolking, arbeidsplaatsen, prijzen en dergelijke meer. Het opbouwen van een dergelijk model vergt heel wat tijd, zeker als niet alle gegevens onmiddellijk in de voor een verkeersmodel geschikte vorm aanwezig zijn.

Hetzelfde geldt voor de diverse scenario's die met het verkeersmodel worden voorbereid. Dergelijke scenario's zijn samengesteld uit een geheel van maatregelen die voor simulatie in een model op een heel concrete en gedetailleerde manier moeten uitgewerkt en in het model ingevoerd worden. Het verzamelen en verwerken van deze gegevens vergt heel wat tijd en arbeidsuren waarvan een groot deel door de administratie, maar ook door externe partners moet worden gepresteerd. Bovendien gaat het om zeer veel en soms complexe gegevens waarvan de onderlinge samenhang en consistentie voortdurend moeten worden gecontroleerd. Het geheel van een verkeersmodel vormt immers als modelmatige afbeelding van ons transportsysteem een zeer complex systeem waarbij alle elementen op elkaar inspelen. Gezien deze complexiteit en het feit dat voor het eerst op een dergelijke schaal verkeersmodellen worden uitgewerkt, en dat voor alle Vlaamse provincies, is vertraging bij de uitvoering niet geheel onlogisch. Daar komt bij dat de gegevens door een groot aantal verschillende partners moeten worden aangebracht. Die factoren, samen met de continue bewaking van kwaliteit en coherentie van de gegevens, maken dat de activiteiten aanzienlijke vertraging opliepen ten opzichte van de vooropgestelde termijn.

Het multimodale verkeers- en vervoersmodel Antwerpen is het eerste dat werd aangepakt en in die zin vormt het zowat een prototype. Bij het opbouwen van de andere provinciale verkeers- en vervoersmodellen wordt dan ook gebruik gemaakt van de ervaringen met het verkeersmodel Antwerpen.

Aangezien dit model reeds bestaat, is het logisch dat het wordt gebruikt om simulaties van de verschillende theoretisch mogelijke beleidsscenario's uit te voeren. De algemene veronderstellingen die deze scenario's maken met betrekking tot het verkeersbeleid, zoals prijzen en regelgeving, zijn echter identiek aan de corresponderende scenario's van de andere provinciale modellen. Bovendien weerspiegelen deze scenario's niet noodzakelijk het toekomstige beleid. Ten slotte betekent het feit dat de simu-

laties eerst voor de regio Antwerpen gebeuren, niet noodzakelijk dat de gesimuleerde maatregelen – als ze al worden gerealiseerd – eerst in Antwerpen zullen worden uitgevoerd. Het is ook toepasbaar op andere regio's.

Wanneer men het over het multimodale verkeers- en vervoersmodel Antwerpen heeft, moet men een onderscheid maken tussen twee zaken. Ten eerste voorziet het studiecontract van 16 december 1992 in twee verkeersmodellen voor personen- en goederenvervoer, en het doorrekenen van een viertal scenario's. Behalve het trend- of nulscenario gaat het om drie beleidsscenario's. Ten tweede is er het eigenlijke model, en het operationele gebruik ervan door de administratie en de andere partners. In verband met dit laatste, zijn beide verkeersmodellen sinds de zomer van 1995 operationeel bij de afdeling Wegen Antwerpen. Ze werden reeds gebruikt om de effecten van een aantal projecten te simuleren.

Op het vlak van de afwerking van het studiecontract liggen de zaken anders. Van twee doorgerekende scenario's zijn de resultaten bekend. Twee andere beleidsscenario's moeten nog worden doorgerekend. Het samenstellen van deze scenario's vergt heel wat voorbereidend werk. Dat geldt vooral voor het invoeren van de gegevens. In afwachting van het volledig beschikbaar zijn van deze gegevens, waarvan het grootste gedeelte door de administraties en de opdrachtgevende partijen moet worden geleverd, werd de uitvoering van het contract opgeschort. Momenteel wordt aan het tweede beleidsscenario gewerkt. Zodra dit is doorgerekend, wordt uiteraard onmiddellijk het volgende afgewerkt, met daarna de eindrapportering. Er is ons meegedeeld dat de eerste resultaten van de doorrekening vóór de zomervakantie worden verwacht. We zouden ze in de eerstkomende weken moeten krijgen. Na de berekening en de toetsing zullen de verbeterde resultaten in het najaar beschikbaar zijn. Ik ben ervan overtuigd dat de heer Beysen ernaar zal informeren. Op dat ogenblik kunnen we vastleggen hoe we de communicatie ter zake organiseren.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de voorzitter, omdat de minister zo concreet antwoordt, wordt mijn nieuwsgierigheid geprikkeld. Betekent dit dat het zogenaamde vraagvolgende scenario nu al klaar is en dat nu aan het vraagrichtende scenario, waarin meer openbaar vervoer zit vervat, wordt gewerkt ?

Minister Eddy Baldewijns : In feite zijn er drie mogelijke scenario's. Ten eerste het trend- of nulscenario, dat van toepassing is bij een constant beleid. Ten tweede is er het vraagvolgende beleid, waarbij maximaal wordt ingespeeld op de vraag zoals ze zich in concreto manifesteert. Daarin is men ver gevorderd, zodat de aandacht nu moet gaan

Baldewijns

naar het aanbodsgerichte beleid ten aanzien van alternatieven voor zowel het personen- als het vrachtvervoer. In feite moeten al deze scenario's tegen elkaar worden afgewogen op hun merites, vooraleer men tot de eindberekening kan komen. We zitten nu in het tweede scenario.

De heer Beysen heeft een belangrijke vraag gesteld in verband met de rentabilisering van de Liefkenshoektunnel. De inzet bestaat erin om prioriteit te verlenen aan de mogelijke afwikkelingen van het verkeer ten noorden van Antwerpen, dus van Antwerpen naar Gent. Het verkeer van Antwerpen naar Gent moet over de N49 blijven verlopen. Dit alternatief leidt volgens simulaties tot een wezenlijke toename van het gebruik van de tunnel en tot een ontlasting van de grote vierhoek Antwerpen/Brussel/Gent/Leuven. In de simulaties heeft men het over een ontlasting van 10 percent.

Wat het model Antwerpen betreft, moet ik hier toch zeggen dat een gedeelte van de kosten wordt gedragen door de partners die aan het project participeren. Men moet rekening houden met de licentie die moest worden verworven. Dat zou tot het besluit moeten leiden dat het model in Antwerpen in feite duurder zal zijn dan de uitwerking in de andere provincies. Men raamt deze kostprijs op 40 miljoen frank.

De heer Malcorps heeft in zijn betoog een viertal grote knelpunten aangehaald. Het eerste punt betreft het instrument van de mobiliteitsconvenant. Wij hopen dat zo'n convenant, vooral dankzij de begeleidende maatregelen van de diverse actoren, zal leiden tot een beter gebruik van de bestaande budgetten. We moeten ervan uitgaan dat op verschillende niveaus en bij verschillende instanties budgetten beschikbaar zijn, die met het oog op de verwezenlijking van eenzelfde doel kunnen worden aangewend. Ik wil hier onderstrepen dat we op dit moment onderhandelen met de NMBS. De verbetering van de stationsomgeving en een betere aansluiting op ander openbaar vervoer staan vooral ter discussie. We hebben daarover op 31 januari een ontwerp van protocol aan de Vlaamse regering voorgelegd. In de eerste plaats zal de voorstedelijke as Brussel-Leuven aan bod komen. Als we erin slagen om dit voor deze as te realiseren, zullen we ongetwijfeld ook gelijksoortige projecten opzetten voor andere regio's. Daarom is het belangrijk dat we hier verder werk van maken.

Een tweede punt van het betoog van de heer Malcorps handelde over de verschillende vervoersmodi. Omwille van de budgettaire mogelijkheden en de grote investeringskost voor vele werken moeten de beschikbare middelen worden samengebundeld in investeringsprojecten. Van deze projecten mag worden verwacht dat ze een snelle en grote trafiekgroei met zich meebrengen. De investe-

ringen worden dan ook gericht op projecten die de aansluiting van de binnenvaart op andere vervoersmodi toelaten of verbeteren. U heeft in concreto gesproken over de problematiek van de binnenvaart. We willen kaaimuren aanleggen, en knelpunten op de hoofdassen als het Albertkanaal, het kanaal Brussel-Rupel, de Leie en de verbinding naar Noord-Frankrijk, wegwerken. De Vlaamse regering heeft haar principiële goedkeuring verleend voor de herschikking van de binnenvaart, mits begeleidende en stimulerende maatregelen voor de sector. Als we binnen de beperkte beleidsruimte inspanningen willen leveren, moeten we proberen om knelpunten weg te werken en om overslagterminals aan te leggen. Op dat vlak boeken we behoorlijke vooruitgang.

Wat de opbrengst van road-pricing betreft, mijnheer Malcorps, heb ik de heer Olivier antwoord gegeven. Ik meen dat de opbrengst, zoals ook uitdrukkelijk gevraagd door de heer Decaluwé, moet kunnen worden aangewend voor alternatieve vervoerswijzen, zoals zeer zeker het gemeenschappelijk vervoer in algemene zin. Momenteel wordt de implementatie van deze road-pricing voorbereid in een ambtelijke werkgroep. Wij zullen uiteraard rekening houden met de Europese regelgeving, die ter zake in voorbereiding is.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Excuseer, dat ik nog even tussenkom, maar de timing is toch wel belangrijk. Hieromtrent was enige onduidelijkheid gerezen. U hebt gezegd dat er opdracht gegeven is aan een studiegroep en dat u ook rekening wil houden met de Europese timing. Ikzelf en een aantal collega's hebben gesteld dat het dringend nodig is rekeningrijden of alternatieven in te voeren. Er moet namelijk naar nieuwe opbrengsten gezocht worden, omdat er een groot financieringstekort is, zoals u zelf toegeeft. Het probleem moet vrij vlug opgelost worden. Kan dat nog binnen deze zittingperiode of zal het pas op een langere termijn verwezenlijkt worden ?

De voorzitter : Minister Baldewijns heeft het woord.

Minister Eddy Baldewijns : Naar aanleiding van de tussenkomst van de heer Olivier heb ik daarstraks duidelijk gezegd dat het niet mogelijk is om dit op zeer korte termijn te verwezenlijken. Het is niet alleen een kwestie van het voorbereidend werk en het studiewerk. Het is ook nodig dat dit concrete resultaten oplevert, waarop men dan het beleidsmatig werk oordeelkundig zal kunnen baseren. Ik heb u echter ook op de technische belemmeringen gewezen die bestaan, alvorens wij een dergelijk project beginnen. Ik kan u vandaag voor het einde van de studie geen concreet antwoord geven. Wij zullen erop blijven aandringen dat alles zo snel mogelijk verwezen-

Baldewijns

lijkt wordt. Maar sta me toe om hier geen illusies te wekken.

U hebt terecht een belangrijk deel van uw tussenkomst gewijd aan de mobiliteitsbeheersing, waarvoor het Ruimtelijk Structuurplan een algemeen kader kan zijn. Dit Structuurplan zal uiteraard sturend werken wat deze mobiliteitsbeheersing betreft. We moeten inderdaad rekening houden met mobiliteitscreërende invullingen op het Structuurplan. Daarbij moeten we zeker de inplanting van bedrijvent centra en andere bekijken. Het pleidooi dat hier door verschillende leden gehouden werd om het stedelijk weefsel te versterken, is één van de hoofddoelstellingen die deze regering zich voorgenomen heeft.

We moeten ons zeker laten leiden door deze twee polen bij de benadering van een Ruimtelijk Structuurplan. Enerzijds moeten we het stedelijk weefsel verstevigen, anderzijds, en het is eraan gebonden, moeten we de open ruimte vrijwaren.

Mijnheer Malcorps, u had eveneens enkele bedenkingen over het voorstedelijk vervoer. Daar heb ik al eerder op geantwoord. U hebt ook uitdrukkelijk een vraag gesteld in verband met de trams. Ik heb al bij herhaling duidelijk gemaakt dat dit een problematiek is die mij nauw aan het hart ligt. Ik kan uw mening delen. We gaan er ook werk van maken. Ik hoop dat dit in relatief korte tijd kan gebeuren. Maar ik merk op dat wij in het kader van een nieuwe beheersovereenkomst met de Lijn de problematiek van de trams ter sprake moeten brengen. Ook daarvoor zullen we proberen een oplossing te voorzien.

Zodra we ver genoeg staan, kunnen we een evaluatie maken en nagaan welke mogelijkheden we hebben. We mogen ons in verband met de beheersovereenkomsten voor de trams echter niet bezondigen aan opportunistische standpunten.

U hebt ook opgemerkt dat de investeringsmiddelen voor het openbaar vervoer te klein zijn, mijnheer Malcorps. We nemen daar met genoeg acte van. Andere volksvertegenwoordigers hebben een gelijksoortig pleidooi gehouden. In verband met de convenantpolitiek hebt u terecht onderstreept dat de randvoorwaarden van de ruimtelijke ordening een essentieel gegeven zijn.

Mijnheer de voorzitter, ik kom even in het algemeen terug op de grote lijnen van de beleidsnota. We moeten de herwaardering van de stedelijke gebieden vooropstellen en onze waardering blijven opbrengen voor een toename van de open ruimte. Daartoe moet het autoverkeer worden beheerst, wat enkel mogelijk is aan de hand van een globale mobiliteitsvisie. Dit laatste impliceert het enorme belang van het convenant, dat een hefboom van het beleid vormt. Het moet ertoe bijdragen dat verschil-

lende actoren op het terrein hun inspanningen en financiële middelen op hetzelfde doel concentreren.

Ik zal nu antwoorden op de opmerkingen van de heren Decaluwé en Coens. Binnen het algemene convenant zullen een reeks uitvoeringsconvenanten worden opgesteld, die zich op specifieke items zullen richten, zoals bijvoorbeeld fietspaden of het openbaar vervoer. Daardoor kunnen nagenoeg alle gemeenten zich voor één of meer onderwerpen inschrijven in het beleidskader.

Dat er vijf namen van steden circuleren, moet ik naar het rijk der fabeltjes verwijzen. U hebt een poging gedaan om ze te citeren, mijnheer Decaluwé. Ik heb evenwel niet getracht om ze te registreren, omdat er veel meer namen circuleren. Heel wat steden en gemeenten zijn vragende partij. Toen ze voor het eerst van dit beleidsinstrument hoorden, verzekerden ze me dat ze erop zouden inspelen. Zoals de heer Tobback al verduidelijkte, moeten we bij dit beleid veel aandacht besteden aan sensibilisering, informatie en voorlichting.

Als men vijf steden zou hebben geselecteerd, dan zou daar al 250 miljoen frank aan zijn besteed op een totaal budget van 360 miljoen frank. Dat is niet het geval. Waarvoor wordt dit extra budget dan wel aangesproken? In de eerste plaats om supplementaire exploitatiekosten te betalen.

De voorzitter : De heer Olivier heeft het woord.

De heer Marc Olivier : Men stelt dus een duidelijke reeks criteria op.

Minister Eddy Baldewijns : En daar moeten wij ons zonder meer aan houden.

Ook werd er een vraag gesteld rond de binding tussen het fysisch programma en het convenantenbeleid. Wat het fysisch programma betreft : bij het programma van 1996 hadden we slechts de beschikking over het fysische programma van de wegen. Dat betreft alles wat met openbare werken te maken heeft, maar niet het openbaar vervoer. Dat is weer een ander fysisch programma, namelijk dat van de lijn. Toen hebben we duidelijk aangewezen welke projecten eventueel voor mobiliteitsconvenanten in aanmerking zouden komen. Deze zullen dan ook worden weerhouden in een eerste actieprogramma voor dit jaar. In de toekomst zal op eenzelfde manier gewerkt worden : vertrekkend vanuit de objectieve behoeftenanalyse door onze diensten zullen we nagaan wat in aanmerking kan komen voor een convenant. Vervolgens zullen we de gesprekken betreffende het convenant op gang trekken.

Mijnheer de voorzitter, ik dank de heer Lachaert voor de vele suggesties en mogelijke maatregelen. Wat de heer Lachaert verklaarde is correct : een groot gedeelte van deze maatregelen behoren tot de federale bevoegdheid en

Baldewijns

niet tot de mijne. Nochtans was het opvallend hoe ook de heer Lachaert op een duidelijke manier het belang onderstreepte van een goed ruimtelijk orderingsbeleid om tot een mobiliteitsbeleid en een globale aanpak te komen. Op dat vlak bestaat er heel wat eensgezindheid binnen dit Vlaams Parlement : we kunnen niet zonder maatregelen betreffende Ruimtelijke Ordening.

Het betoog van de heer Lachaert leek evenveel op een eisencahier dan op een bundel voorstellen. Ik heb echter zijn voorstel genoteerd dat om van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen een mobiliteitsplan te maken in de vorm van een subplan, waarbij over dit plan elk jaar met de naburige regio's moet worden overlegd. Ik denk echter dat dit een moeilijke opdracht is. Ik hou van overleg en van een goed nabuurschap, maar als we elk jaar opnieuw met de naburige regio's een dergelijk plan moeten overleggen, dan vraag ik me af wat er gebeurt indien men geen akkoord bereikt. Dit lijstje is inderdaad goed, maar men moet toch vrij voorzichtig optreden.

Ik merkte eveneens op dat de heer Lachaert, naast andere collega's, geen pleidooi hield voor de aanleg van nieuwe wegen.

De voorzitter : De heer Beysen heeft het woord.

De heer Ward Beysen : Mijnheer de voorzitter, de minister heeft me uitgedaagd.

De heer Lachaert heeft hier inderdaad een aantal voorstellen naar voren gebracht, die trouwens het voorwerp van discussie zullen uitmaken van op het komende VLD-congres. Dit congres vindt volgende week plaats. Rond deze problematiek moet in onze eigen partij dus nog een discussie worden gevoerd. Ik wil echter nu al ten stelligste verklaren dat we het aanleggen van nieuwe wegen helemaal niet uitsluiten.

In tegenstelling tot wat anderen beweren zou het trouwens verkeerd zijn zich vast te pinnen op een soort moratorium van het bestaande wegennet. Dat kan dus niet ; dat evolueert, zoals alles. Het zou van weinig visie getuigen mocht men er van uitgaan dat er in de Vlaamse regio geen kilometer nieuwe weg meer mag worden aangelegd.

Minister Eddy Baldewijns : In een dergelijke aangelegenheid zullen de woordjes nooit en altijd misschien niet voorkomen. Maar ik stel vast dat de heer Lachaert heeft gezegd dat men zuinig moet omspringen met bijkomende infrastructuur. Op dat vlak zijn we het dus eens.

Ik ben het er ook mee eens dat meer aandacht moet worden besteed aan de veiligheidsmaatregelen. We moeten al het mogelijke doen om minstens op het niveau te komen van de ons omringende landen.

We hebben ook van gedachten gewisseld over de problematiek van het openbaar vervoer. Men heeft bij herhaling verwezen naar de liberalisering van de markt, waarbij de positie van De Lijn misschien in vraag kan worden gesteld. Daardoor kunnen aanpassingen aan het decreet noodzakelijk zijn. Toch mogen we in deze discussie noch de kwaliteit, noch de kwantiteit van ons openbaar vervoer uit het oog verliezen. Ter gelegenheid van de opening van de Week van de Zwakke Weggebruiker, werd duidelijk gesteld dat, ten gevolge van het voorhanden zijnde netwerk van De Lijn, en bij eventuele aanpassingen ervan, men ook andere systemen zou moeten invoeren. We hebben in die context duidelijk aangegeven waar de fiets als een aangewezen verplaatsingsmiddel kan worden beschouwd. Bovendien is iedereen wel eens voetganger.

Een ander belangrijk element betreft de ontwikkeling van het vraagafhankelijk vervoer. Ik denk daarbij aan de uitbouw ervan in specifieke provincies zoals Limburg en West-Vlaanderen. Uiteraard zijn dit slechts denkoefeningen. Ik stel voor dat men in de commissie verder zou praten over de liberalisering. Het zou ook interessant zijn het Britse systeem eens van dichterbij te bekijken, aangezien dit meestal als voorbeeld wordt gesteld. Op dit ogenblik telt men daar 25 percent minder reizigers. Daar kan men niet omheen. Op het vlak van de tarieven heerst er bijna een anarchie. De tussenkomst van de overheid is nooit zo groot geweest als nu.

De voorzitter : De heer Decaluwé heeft het woord.

De heer Carl Decaluwé : Mijnheer de minister, wat de problematiek van de pachtovereenkomsten tussen De Lijn en de vervoerders betreft, heb ik begrepen dat u niet pleit voor een stopzetting van de contracten, maar voor een geleidelijke procedure. Aangezien de contracten om de vijf jaar moeten worden hernieuwd, veronderstel ik dus dat u op die manier een gedeelte op de markt wil brengen conform de Europese regelgeving.

Minister Eddy Baldewijns : We hebben hierover reeds gesprekken gevoerd met de verantwoordelijken van de pachters en met De Lijn. Ik hoop dat we erin zullen slagen om een aanvaardbaar voorstel uit te werken. Ik kan nog niet zeggen welke richting dit voorstel zal uitgaan. We moeten rekening houden met de Europese regelgeving. Deze problematiek naast ons neerleggen, zou verkeerd zijn en getuigen van een gebrekkig toekomstperspectief. In overleg met de betrokkenen, tasten we momenteel alle mogelijkheden af. Hopelijk kunnen we te gepasten tijde de nodige initiatieven nemen.

De heer Coens vatte zijn uiteenzetting aan op een geruststellende toon. Blijkbaar verschillen de jongeren nogal veel van elkaar. De spreker die achteraan zit, was ietwat onstuimiger. Onze beleidsnota over de mobiliteit getuigt

Baldewijns

van een ernstige inspanning. De heer Huybrechts heeft overigens bevestigd dat wij, rekening houdend met onze bevoegdheden, het terrein op een zo volledig mogelijke manier hebben afgetast en hebben getracht een toekomstvisie in de beleidsnota in te bouwen. Ik waardeer de opmerking van de heer Coens dat de Vlaamse regering bij haar advies aan de NMBS in de grootst mogelijke mate heeft rekening gehouden met de resolutie van het Vlaams Parlement. Wat de financiering betreft, heeft hij gewezen op de lacune in het oorspronkelijke voorstel van de NMBS. Hij vraagt zich af of het advies nog kan worden bijgestuurd. Dat is evenwel niet mogelijk. Bij de verdere bespreking zal deze problematiek echter opnieuw worden besproken. In het advies van de Vlaamse regering hebben we duidelijk gevraagd welke objectieve criteria werden gehanteerd bij het vastleggen van de hoofdassen en de complementaire assen en op welke basis deze criteria werden geselecteerd. Deze criteria vormen de basis voor de discussie over de financiële verhoudingen.

De voorzitter : De heer Olivier heeft het woord.

De heer Marc Olivier : Mijnheer de minister, u hoopt dat de NMBS een antwoord zal geven op uw vraag over de objectieve criteria. Denkt u niet dat een deel van de criteria eerder op het politieke vlak en dan in het bijzonder in de verhouding tussen Vlaanderen en Wallonië moet worden gesitueerd ? Ik vrees dat uw vraag nooit zal worden beantwoord en dat er drukkmiddelen moeten worden aangewend om het beleid van de NMBS in een andere richting te sturen.

Minister Eddy Baldewijns : Ik hoop dat men in staat zal zijn voldoende ernst aan de dag te leggen om hierover een gesprek te voeren. Wij zullen daartoe het nodige doen. We zullen zeker niet nalaten de ideeën die in het Vlaams Parlement werden verwoord, bij de onderhandelingen ter sprake te brengen.

De heer Coens vroeg om in het kader van het convenant grensoverschrijdende contacten te organiseren. Dat zullen we doen. Als er meerdere partners bij betrokken zijn, zullen we hen uitnodigen om te praten over bijvoorbeeld een bepaald uitvoeringsconvenant.

Dit jaar is een overgangsjaar waarna een evaluatie zal volgen. Ook in 1997 kunnen we nog niet tot onze kruissnelheid komen. Aangezien de bestaande middelen kunnen worden samengebracht, zullen de gemeenten geen bijkomende inspanningen moeten leveren. Wat het planningsconvenant zelf betreft zou het maken van een mobiliteitsstudie misschien te veel moeite vragen. Ook daar is een uitvoeringsconvenant voorzien. Wat u als het hydraulisch model voorstelt, mijnheer Coens, kan misschien een aspect uitmaken van het multimodaal model.

De heer Tobback had het over de verschillende bevoegdheidsniveaus. Ik dank hem voor één van zijn randbemerkingen. Hij zei dat we een reeks onpopulaire maatregelen moeten nemen. We mogen nu inderdaad niet blind zijn voor de situatie en we moeten durven optreden.

Het feit dat we met zovelen akkoord zijn over de algemene doelstellingen, is voor mij al een grote stap in de goede richting. Het verheugt me dat we elkaar voor zowat 90 percent vinden. Het zou gek zijn ons nu toe te spitsen op die enkele punten die ons scheiden. De grote lijnen van het mobiliteitsplan zijn er. Nu moet de uitvoering volgen.

De middelen die ter beschikking werden gesteld aan de Vlaamse Stichting Verkeerskunde kwamen uit twee begrotingen. Onze bijdrage was 7 miljoen frank, dit blijft ook zo. Er was ook een bijdrage vanuit de sector onderwijs. Die werd gereduceerd. Ik betreur het ontslag van de betrokkene. We vroegen hem onlangs nog om mee te werken aan de modernisering van de wetgeving.

Inzake het busvervoer in het Hageland werd nog niets beslist. De lage bezetting zou wel eens de oorzaak kunnen zijn van de maatregelen die De Lijn onderzoekt. Het Hageland is een regio met weinig kernsteden, ook daar heeft de bevolking recht op enige vorm van mobiliteit.

Mijnheer Huybrechts zag 150 bladzijden vol goede intenties en voorstellen. Ik kan echter mijn bevoegdheden niet te buiten gaan. Ik zal alle mogelijke inspanningen doen om tot een beheersovereenkomst met de NMBS te komen. Ik heb uw mening omtrent de HST genoteerd. We spreken ook grotendeels dezelfde taal inzake de verdere uitbouw van de binnenvaart. Het blijft echter een financiële aangelegenheid. De middelen waarover ik beschik, kunnen slechts éénmaal worden aangewend.

Deurne hebben we al meermaals besproken. In het verleden werd er in Deurne geïnvesteerd. Dit vliegveld verkeert in een behoorlijke staat. De gebouwen voldoen voor de taak die het vliegveld momenteel vervult.

Inderdaad, mijnheer Decaluwé, kan lang gediscussieerd worden over de Interministeriële Conferentie. Ik neem akte van de opmerkingen die u ter zake maakte. Uw analyse was zeer correct en volledig. We moeten nagaan hoe we deze instantie dynamischer kunnen maken.

De problematiek van de Lijn werd behandeld. Op dit moment lopen er studies over de netnormering die op het einde van dit jaar inzicht zullen verschaffen. Mijnheer Candries, u wordt bedankt om de nood aan vernieuwing te onderstrepen. Of het nu gaat om elektronische communicatiesystemen of andere technologische vernieuwingen, u brengt het voortdurend onder onze aandacht, zodat we het niet uit het oog verliezen.

Baldewijns

Bij de problematiek van het vervoer van gevaarlijke stoffen weten we waar de bevoegdheid ligt. Een standaardisering op Europees niveau is allicht aangewezen, maar het is nog niet duidelijk hoe we dit het best bespreekbaar maken. De bekommernis die u ter zake hier hebt verwoord, kan ik wel delen. Dit zou een aanzet kunnen zijn, maar we moeten rekening houden met alle regels van billijkheid om goed na te gaan in welke mate hier iets aan kan worden gedaan.

Mijnheer de voorzitter, ik zou hier willen afronden. Ik dank alle parlementsleden voor de constructieve sfeer waarin we vandaag hebben gepraat. Er is één element dat we soms eens uit het oog verloren, als we het hadden over een afweging inzake financiële benadering. We hebben dikwijls gekeken naar de departementale werkingsinbreng en de middelen die daarvoor ter beschikking werden gesteld. We hebben soms niet de link gelegd met het Vlaams Infrastructuurfonds. Indien we dit hadden gedaan, waren we misschien wel eens tot andere conclusies

gekomen. Moge dit dan een doordenker zijn voor de eerstvolgende uren. (*Applaus*)

De voorzitter : Vraagt nog iemand het woord ? (*Neen*)

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

De voorzitter : Dames en heren, hiermee zijn we aan het einde gekomen van onze werkzaamheden voor vandaag.

We komen morgen om 14.00 uur opnieuw bijeen om onze agenda verder af te handelen.

De vergadering is gesloten.

– *De vergadering wordt gesloten om 21.17 uur.*

BIJLAGE

VRAGEN OM UITLEG

VRAAG OM UITLEG (Regl. art. 23)

Commissie voor Welzijn, Gezondheid en Gezin

Vergadering van donderdag 2 mei 1996

Vaste verslaggever : de heer Guy Swennen, secretaris van de commissie

– Vraag om uitleg van de heer Bart Vandendriessche tot de heer Luc Martens, Vlaams minister van Cultuur, Welzijn en Gezin, over de semi-internaten

1. Uiteenzetting door de vraagsteller

Vlaanderen telt 54 semi-internaten met meer dan 3.500 opvangplaatsen voor mindervaliden tot 21 jaar. Het gaat om kinderen met een mentale handicap, maar ook om kinderen met een sociaal-emotionele handicap (b.v. autisme), dove en spraakgestoorde, maar ook blinde kinderen, evenals kinderen met een motorische en/of meervoudige handicap.

Semi-internaten verschaffen veel meer dan schools onderwijs. Professionele begeleiding door logopedisten, medici, orthopedagogen, opvoeders, enz. tracht elke mogelijke integratiebekwaamheid van het kind te activeren. Dat alles in samenwerking met het buitengewoon onderwijs. De kinderen bezoeken de voorzieningen enkel overdag. Het semi-internaat kan beschouwd worden als een integrale, op het gezin gerichte flexibele transmurale dienstverlening met een specifieke opdracht.

De ouders worden actief betrokken bij de werking van het semi-internaat en kunnen op hun beurt de mensen van het semi-internaat betrekken bij problemen thuis. Daardoor krijgt een gezin zijn zelfstandigheid en eigenwaarde terug. De ouders hebben er voor gekozen hun kind met zijn handicap de geborgenheid van een gezin te bieden. Dat sluit aan bij een positieve beleidsvisie, een positieve beeldvorming van de gehandicapte als volwaardig individu.

Een afbouw van de semi-internaten zou dan ook tot gevolg hebben dat vele ouders de keuze voor thuisopvang niet meer kunnen maken omdat de zo noodzakelijke therapeutische begeleiding dan niet meer mogelijk is. Een internaat blijft dan over als enige alternatief.

De dienstverlening van semi-internaten houdt zoveel meer in dan het zorgen voor een middagmaal of warme soep, en enkele momenten van verzorging en opvang. Ze zijn vergelijkbaar met de internaten, met als verschilpunt dat semi-internen niet blijven slapen. Het grootste nut bestaat erin dat de kinderen, die dagelijks naar huis gaan, kunnen rekenen op een zeer intense samenwerking tussen MPI en school, elk met zijn deskundigheid.

De basis voor elke begeleiding van een mindervalide kind moet het besef zijn dat de problemen van die kinderen niet op te delen zijn in logopedische, kinesitherapeutische of leerproblemen. De therapieën en het onderwijs (voor schoolgaanden) mogen niet van elkaar losgekoppeld worden.

De semi-internaten ondervinden nogal wat problemen. Enerzijds aan de toegangspoort als gevolg van de werking en de beoordeling door de PEC. Daarenboven is er een essentieel onderscheid tussen vrije semi-internaten en argo-instellingen zowel wat de ouderbijdrage, de toegang en de hele werking betreft.

Maar bovenal zijn er de budgettaire ingrepen die de bestaanszekerheid van de semi-internaten aantasten. Door een aantal recente saneringsmaatregelen van de Vlaamse regering van juli 1994 komt de leefbaarheid van die voorzieningen in de gehandicaptensector op de helling te staan. Het gaat om de afschaffing van de subsidies voor aankoop, nieuwbouw of verbouwingen (schrappen van toelagen uit het VIPA-decreet, de afschaffing van de subsidies voor afschrijvingsinvesteringen, meubilair en materiaal, het schrappen van de geneesherenfunctie, de verhoging van de ouderbijdrage.

Men zou kunnen beweren dat de financiële weerslag van de saneringsmaatregelen marginaal zijn (2 % van het totale bedrag) en dat de voorzieningen soms financiële reserves hebben. 93 percent van de totale uitgaven zijn echter niet samen-drukbaar (87 % personeelskost en 6 % uitgaven voor voeding). 7 percent zijn dus werkingskosten. Wiskundig vermindere-n de werkingskosten dan met 27 percent. Wetende dat op dit ogenblik de voorzieningen reeds extra fondsen moeten aan-boren om kwaliteit te bieden, is die subsidievermindering fundamenteel.

Een groep broze mensen en hun instellingen worden getroffen. De ouders worden aangesproken voor een hogere bijdra-ge. Voor kansarme gezinnen is dat problematisch. Sommigen zoeken naar een voor hen goedkopere, maar voor de over-heid duurder, voorziening.

In plaats van inperking of afschaffing moet men veeleer pleiten voor het nog beter en verder uitbouwen van het semi-internaat, zodat het een waardig vervolg wordt op de diensten van vroeg- en thuisbegeleiding.

1. In welke mate erkent de minister de specificiteit van de semi-internaten ? Welke kwalitatief valabele zorgverlening verwacht de minister van die voorzieningen ? Welk engagement kan of wil hij nog nemen ten aanzien van semi-internaten ?
2. Zijn er sedert de zogenaamde juli-besluiten verschuivingen gebeurd in Vlaanderen vanuit de semi-internaten naar andere voorzieningen ? Welke ?
3. Welk besparingseffect voorzagen de juli-besluiten op jaarbasis ? Welk effect hebben ze effectief tot gevolg gehad op jaarbasis (prognose 1995) ?
4. Welke maatregelen overweegt de minister om die bedreigde werkvorm opnieuw financieel leefbaar te maken ? Overweegt de minister een moratorium om een aangepaste reglementering en profilering uit te werken op basis van een maatschappelijk debat ? Kunnen tijdens dat moratorium de besparingsmaatregelen ongedaan gemaakt worden ?

2. Antwoord van de minister

Het betreft hier een zeer gevoelige problematiek waarvoor de laatste tijd aandacht gevraagd wordt. De semi-internaten kunnen zeer nuttig werk verrichten op het vlak van orthopedagogische begeleiding, multi-disciplinaire therapeutische begeleiding, gezinsondersteuning... De semi-internaten zijn echter onderling zeer verschillend qua opvang en begeleiding, zodat een gedifferentieerde benadering noodzakelijk is. Dat blijkt overduidelijk uit het recente advies van het Adviescomité 4 van het Vlaams Fonds voor Sociale Integratie voor Personen met een Handicap (VFSIPH) : "Programmatie en erkenningsvoorwaarden – Advies betreffende de semi-internaten". Enerzijds komt het terrein er aan het woord. Anderzijds heeft de administratie de semi-internaten doorgelicht op het vlak van opnamecriteria, werking, overlegstructuren, busvervoer, ouderwerking, individuele opvolging, personeelsformatie en samenwerking school-semi-internaat. Deze elementen worden zeer verschillend ingevuld door de semi-internaten.

Tot welke besparende gevolgen hebben de juli-besluiten op het terrein geleid ? Ook na 1994 zijn er nog plaatsen bijgekomen in de semi-internaten. Sedert de toepassing van de juli-besluiten, heeft de administratie van het Vlaams Fonds volgende verschuivingen vastgesteld :

- voor 1994 : - 21 plaatsen SI gereconverteerd naar 21 plaatsen dagcentrum ;
 + 10 plaatsen SI via reconversie van 10 bedden MPI ;
 + 25 plaatsen SI als uitbreiding ;
 + 15 plaatsen SI als uitbreiding ;
- voor 1995 : + 5 plaatsen SI via reconversie van 5 bedden MPI ;
 - 20 plaatsen SI waarvan 10 via reconversie en 10 via afbouw ;
- voor 1996 : + 6 plaatsen SI via reconversie van 6 bedden MPI ;
 + 10 plaatsen SI via reconversie van 10 bedden MPI.

Uit deze cijfers blijkt dat de semi-internaatsopvang zelfs met 20 eenheden netto is aangegroeid, vooral voor de doelgroep niet-schoolgaanden (VZW Merlijn, VZW Rozenweelde en VZW Spermalie).

Uit steekproeven blijkt tevens dat het aantal afhakers – wegens de financiële bijdrage – zeer beperkt is en dat de verhoging van de persoonlijke bijdrage alleen een impact heeft voor die gezinnen die geen verhoogde kinderbijslag(en) hebben. In de praktijk gaat het om gezinnen met ten hoogste twee kinderen ten laste en zonder de maximale leeftijdsbijslag.

Deze gegevens bevestigen dat de bijdrage per aanwezigheidsdag geen aanleiding geeft tot een vlucht naar goedkopere of zelfs gratis voorzieningen.

De werking en exploitatie van gemeenschapsvoorzieningen behoort tot de bevoegdheid van het ministerie van Onderwijs. De inspectie van het VFSIPH is niet bevoegd om die instellingen te controleren.

Het voorziene besparingseffect van de juli-besluiten werd geraamd op ongeveer 60,7 miljoen frank, waarvan 34,5 miljoen voor afbouw van geneesherenfuncties in alle types van voorzieningen, 10,8 miljoen voor aanpassing van de persoonlijke bijdrage en 15,4 miljoen voor de opheffing van de afschrijvingssubsidies in de semi-internaten.

Gelet op de in acht te nemen opzegperiodes van de geneesheren werd de opbrengst van de beheersingsmaatregel gespreid over twee jaar en werd in 1995 nog 11,5 van de 34,5 miljoen frank ingeschreven in de begroting van het VFSIPH.

Er kan nu reeds gesteld worden dat ingevolge de reconversie en de aanpassingen van de doelgroepen de afvloeit van de vooropgestelde 15 full-time equivalenten niet bereikt zal worden.

Op het terrein is dus nog niet zo veel gebeurd. Reconversie betekent niet dat er arbeidsplaatsen verloren gaan. De mensen moeten wel soepel genoeg zijn om van functie te veranderen.

De minister is niet van plan om terug te komen op de juli-besluiten. Daarvoor zou in de regering ook geen meerderheid te vinden zijn. De komende twee jaar zijn er geen verdere maatregelen te verwachten. De minister wil die periode gebruiken om de semi-internaten als geheel grondig door te lichten. De hamvraag daarbij is : welke doelgroepen wil men met deze dienst bereiken ? Er zijn onder de schoolgaanden op zijn minst drie categorieën te onderscheiden : degenen die tijdens de schooluren geen extra begeleiding vanuit het semi-internaat nodig hebben, degenen die buiten de schooluren extra begeleiding nodig hebben, en ten slotte degenen die zowel tijdens als na de schooluren extra begeleiding nodig hebben.

MPI's, semi-internaten en BO-scholen (buitengewoon onderwijs) leunen in de praktijk nauw bij elkaar aan, zodat oneigenlijk gebruik van b.v. infrastructuur in beide richtingen optreedt. Dat is slechts één voorbeeld van de onduidelijke scheidingslijn tussen onderwijs en welzijn. Het is budgettair niet haalbaar om allerlei specifieke voorzieningen aan te bieden voor de verschillende groepen kinderen die met problemen kampen, zonder dat ze een handicap hebben. Het aanbod genereert natuurlijk de vraag. Semi-internaten moeten als doel hebben hulp te bieden bij problemen die voortvloeien uit een handicap. De semi-internaten moeten dus een toekomst krijgen in de mate dat zij beantwoorden aan de reële noden die voortvloeien uit een handicap. Niet alleen semi-internaten, ook andere voorzieningen kunnen die noden beantwoorden.

Aan het VFSIPH is de opdracht gegeven tot de doorlichting. Ondertussen zal contact gehouden worden met de sector, die ook de kans krijgt tot een eigen inbreng. In ieder geval moet de persoon met een handicap centraal staan, niet de werkgelegenheid. De instellingen mogen hun finaliteit niet in zichzelf zoeken. Reconversie door uitwisseling tussen instellingen moet zoveel mogelijk spontaan gebeuren.

De evaluatie moet leiden tot een klare omlijning van de doelgroep, met differentiatie inzake de zorgverlening. Op basis daarvan kan de regelgeving dan aangepast worden. Daarmee zal de sector meer duidelijkheid krijgen.

3. Repliek van de vraagsteller en van een ander lid, met antwoord van de minister

De semi-internaten vullen hun opdracht inderdaad zeer verschillend in, oordeelt de heer Bart Vandendriessche. Daarom is een goede opdrachtomschrijving, een soort kwaliteitsdecreet voor de semi-internaten, wenselijk.

Nu zijn de besparingseffecten misschien nog verwaarloosbaar, vervolgt het lid, maar over enkele maanden zullen de effecten wel zichtbaar worden, b.v. voor investeringen en therapeutische apparatuur.

De heer Felix Strackx schat dat de ouderbijdrage op jaarbasis ongeveer met 5.000 frank toegenomen is. Hoeveel bedroeg de ouderbijdrage voorheen ?

De ouders betalen nu 151 frank per dag voor de opvang in het semi-internaat voor schoolgaanden. Dit bedrag wordt beschouwd als een persoonlijke bijdrage van de ouders in de zorg, die deze voorziening biedt. Het gaat dus om de zorg of hulp. Dat kan omvatten : therapie (logo, kine, ergo, ...), bijdrage in de vrijetijdsbesteding. Bovendien ontvangt men voor dit bedrag ook een warme maaltijd. Vóór de juli-besluiten van 1994 bedroeg de bijdrage 135 frank.

– Het incident is gesloten.

VRAAG OM UITLEG (Regl. art. 23)

Commissie voor Welzijn, Gezondheid en Gezin

Vergadering van donderdag 2 mei 1996

Vaste verslaggever : de heer Guy Swennen, secretaris van de commissie

– Vraag om uitleg van mevrouw Patricia Ceysens tot de heer Luc Martens, Vlaams minister van Cultuur, Welzijn en Gezin, over de invulling van het Werkervaringsplan binnen de welzijnssector

– Vraag om uitleg van de heer Christiaan Vandenbroeke tot de heer Luc Martens, Vlaams minister van Cultuur, Welzijn en Gezin, over de globale financiering van het Werkervaringsplan

1.a. Uiteenzetting door mevrouw Patricia Ceysens

Ter gelegenheid van het Vlaams Werkgelegenheidsoverleg van 14 december 1995 werd beslist een Werkervaringsplan te starten in opvolging van het Jeugdwerkgarantieplan dat ten einde liep op 31 december 1995.

Binnen het Jeugdwerkgarantieplan werden in totaal 1.400 jongeren tewerkgesteld. Het daaropvolgende Werkervaringsplan verdeelt de plaatsen echter niet over de promotoren die op dat ogenblik bij het Jeugdwerkgarantieplan betrokken waren. Er worden andere criteria gehanteerd die vragen doen rijzen omtrent de objectiviteit. Zo wordt bijvoorbeeld het contract van diegenen die nog geen jaar werkzaam waren in het Jeugdwerkgarantieplan, automatisch verlengd via het Werkervaringsplan. Om te bepalen wie daarvoor in aanmerking komt, werd op 28 december 1995 bij de promotoren geïnformeerd wie personen voor minder dan één jaar in dienst had. Op dat moment echter hadden de diensten die de continuïteit van hun hulpverlening wilden verzekeren, al de contracten aangepast aangezien hen nooit enig vooruitzicht op verlenging was geboden. Dit voedt alleen maar het vermoeden dat sommige instellingen of diensten over voorinformatie beschikten op basis waarvan zij andere beslissingen namen.

Daarnaast kan men nog vragen stellen bij de wijze waarop de 300 beschikbare plaatsen in de welzijnssector worden verdeeld :

1. Op welke manier wordt de kwaliteit van de dienstverlening in rekening gebracht ?
2. Waarom kadert men de projecten waarbij slechts één personeelslid betrokken is, en die juist daarom die plaats kunnen behouden, niet in een groter geheel ?
3. Waarom werd geen voorafgaande evaluatie gehouden van de uitvoering van het Jeugdwerkgarantieplan ?

b. Uiteenzetting door de heer Christiaan Vandenbroeke

Onlangs werd het Jeugdwerkgarantieplan, dat volgens vrij strakke criteria functioneerde (zoals minstens twee jaar werkloos zijn en niet ouder dan 25 jaar zijn) vervangen door het Werkervaringsplan. Met dit plan worden iets soepeler regels gehanteerd dan voorheen. Tevens houdt het in dat de toepassing van dit tewerkstellingsplan, vergeleken met het Jeugdwerkgarantieplan, sterker uitgesplitst wordt over de diverse bevoegde ministers. De eventuele toewijzingen van contracten kan dus effectiever overeenkomstig de specifieke noodwendigheden van het veld gebeuren.

Wel is het natuurlijk zo dat, met name in de non-profitsector, de werking in menig opzicht op het inschakelen van dergelijke contractuelen afgestemd is. Hierbij rijst evenwel het probleem van de ontoereikende financiering, in die zin dat eventuele tekorten desgewenst vanuit de werkingsmiddelen of via een soort omkaderingspremie bijgepast moeten worden. Zonder zo'n omkaderingspremie worden hoe dan ook tal van projecten zwaar gehypotheceerd. Dit probleem lijkt inderdaad heel reëel te zijn, te meer daar bij de recente budgetcontrole in geen of onvoldoende omkaderingspremies werd voorzien. Het is enorm moeilijk om laaggeschoolden (opnieuw) in de arbeidsmarkt te integreren en enige vakbekwaamheid mee te geven. Alle mogelijke arbeidsscheppende initiatieven zijn in de actualiteit. Daarom moet het gegeven van dergelijke omkaderingspremies bijzonder urgent worden opgevolgd. Het zou onverantwoord zijn dat bepaalde waardevolle initiatieven in moeilijkheden zouden komen.

2. Antwoord van de minister

Volgens de minister zijn er geen onregelmatigheden gebeurd bij de toewijzing van de plaatsen. Hij is niet op de hoogte van enige communicatie ten aanzien van bepaalde verenigingen om hen van de plannen van de regering kennis te geven.

Er werd wel voor geopteerd om degenen die nog niet volledig de twaalf maanden in het kader van het Jeugdwerkgarantieplan hadden doorlopen, de kans te geven hun termijn te laten uitdoen. Het was tenslotte de bedoeling om hen een werkervaring te geven. Ook voor de concrete projecten lag het voor de hand dat zij de periode van twaalf maanden konden voltooien.

De minister geeft toe dat er een periode van onduidelijkheid geweest is. Bij het uitdoven van het Jeugdwerkgarantieplan heeft hijzelf bij de regering aangedrongen op een snelle beslissing. De beslissing werd genomen begin februari. Toen werd gekozen voor twee sporen : enerzijds de verlenging tot twaalf maanden, anderzijds nieuwe projecten die op soepeler criteria gestoeld zijn.

Inzake de toekenning van de plaatsen in de welzijnssector ontkent de minister dat de projecten die over één persoon beschikten, automatisch die persoon hebben kunnen behouden. Meestal is dat zo, maar er zijn voorbeelden van projecten die hun enige kracht verloren hebben. Uitgangspunten voor toekenning waren de werkelijke realisatie van een eventueel vorig project, en het tijdelijke karakter van het project. Projecten die duidelijk tot doel hadden het structurele tekort aan personeel in te vullen, werden niet in aanmerking genomen. Er werd de voorkeur gegeven aan projecten voor ambulante zorg boven residentiële zorg, voor projecten die werken rond kansarmen en thuislozen. Er werd vooral gesnoeid in projecten die meerdere arbeidsplaatsen vroegen.

De omkaderingspremie bestaat alleen voor de weerwerkgesco's. De premie, bedoeld voor begeleiding en opleiding, bedraagt maximum 20 percent van de totale loonkost. Sommige werkgevers nemen de premie op, andere niet. Voor het Jeugdwerkgarantieplan en voor het Werkervaringsplan bestond of bestaat die omkaderingspremie niet. Daar zijn budgettaire redenen voor. Bovendien blijken de werkgevers dat in de praktijk ook behoorlijk op te vangen. Op een loonlast van 5 à 600.000 frank komt de overheid via het Werkervaringsplan voor 500.000 frank tegemoet. Het gaat dus om bijzonder goedkope werkkrachten. Het is dus niet overdreven de werkgevers te vragen de begeleiding zelf te bekostigen. De nood aan omkaderingspremie is niet in alle categorieën van programma's even groot. De VDAB is overigens bezig aan een inventarisatie en evaluatie van de verschillen tussen weerwerkgesco's en 'Werkervaringsplanners'.

3. Repliek van een vraagsteller en antwoord van de minister

De heer Christiaan Vandenbroeke vraagt of het niet invullen van projecten niet het gevolg kan zijn van onderfinanciering.

De minister sluit dat niet uit voor sommige projecten die hun structurele tekort aan personeel probeerden te ondervangen.

– *Het incident is gesloten.*