



Vlaams
Parlement

vergadering 25
zittingsjaar 2013-2014

Handelingen

Plenaire Vergadering

van 19 februari 2014

VOORLOPIGE VERSIE

Nog niet goedgekeurd door de sprekers
Niet citeren zonder de bron te vermelden

INHOUD

OPENING VAN DE VERGADERING	5
VERONTSCHULDIGINGEN	5
INGEKOMEN DOCUMENTEN EN MEDEDELINGEN	5
ACTUALITEITSDEBAT over de regeringsbeslissing inzake het tracé voor de Oosterweelverbinding	5
REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN	45
ACTUELE VRAAG van de heer Jan Penris tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de stand van zaken in het dossier IJzeren Rijn, naar aanleiding van de verklaringen ter zake van de minister-president in Berlijn	45
ACTUELE VRAAG van de heer Peter Reekmans tot de heer Geert Bourgeois, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Bestuurszaken, Binnenlands Bestuur, Inburgering, Toerisme en Vlaamse Rand, over het CREG-rapport met betrekking tot de gaslevering van Electrabel via GDF SUEZ en de financiële weerslag ervan voor steden en gemeenten	
ACTUELE VRAAG van de heer Jan Verfaillie tot de heer Geert Bourgeois, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Bestuurszaken, Binnenlands Bestuur, Inburgering, Toerisme en Vlaamse Rand, over het onderzoek naar vermeende belastingontwijking door Electrabel en de gevolgen ervan voor de Vlaamse steden en gemeenten	
ACTUELE VRAAG van de heer Willy Segers tot de heer Geert Bourgeois, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Bestuurszaken, Binnenlands Bestuur, Inburgering, Toerisme en Vlaamse Rand, over de wijze waarop de lokale besturen hun belangen kunnen verdedigen in het dossier van mogelijke fraude door GDF SUEZ/Electrabel, naar aanleiding van de recente CREG-analyse ter zake	
ACTUELE VRAAG van de heer Bart Martens tot de heer Geert Bourgeois, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Bestuurszaken, Binnenlands Bestuur, Inburgering, Toerisme en Vlaamse Rand, over het onderzoek naar mogelijke belastingontwijking bij GDF SUEZ en de verklaringen ter zake van de minister	48
ACTUELE VRAAG van de heer Bart Caron tot de heer Geert Bourgeois, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Bestuurszaken, Binnenlands Bestuur, Inburgering, Toerisme en Vlaamse Rand, over de resultaten van de bevraging bij Vlaamse Marokkanen en Turken naar aanleiding van 50 jaar migratie	56
ACTUELE VRAAG van mevrouw Sonja Claes tot de heer Jo Vandeurzen, Vlaams minister van Welzijn, Volksgezondheid en Gezin, over zin en onzin van borstkankerscreening	60
ACTUELE VRAAG van de heer Boudewijn Bouckaert tot de heer Pascal Smet, Vlaams minister van Onderwijs, Jeugd, Gelijke Kansen en Brussel, over de gevolgen voor het gemeentelijk onderwijs van de ontbinding van de huidige scholengemeenschappen in 2017	63

ACTUELE VRAAG van de heer Jo De Ro tot de heer Pascal Smet, Vlaams minister van Onderwijs, Jeugd, Gelijke Kansen en Brussel, over de gerechtelijke procedures tegen beslissingen van de klassenraad en een herwaardering van de autoriteit van die klassenraad	66
ONTWERP VAN DECREET tot wijziging van de wet van 28 december 1967 betreffende de onbevaarbare waterlopen, meer bepaald de wijziging van de classificatie en andere diverse wijzigingen – 2316 (2013-2014) – Nrs. 1 tot en met 5	
Algemene bespreking	69
Artikelsgewijze bespreking	71
ONTWERP VAN DECREET houdende diverse bepalingen inzake leefmilieu en natuur – 2322 (2013-2014) – Nrs. 1 tot en met 3	
Algemene bespreking	71
Artikelsgewijze bespreking	72
VOORSTEL VAN DECREET van de heren Dirk de Kort en Jan Roegiers, de dames Lies Jans en Caroline Bastiaens, de heer Steve D’Hulster, mevrouw Tine Eerlingen en de heer Sas van Rouveroi houdende wijziging van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens – 2336 (2013-2014) – Nrs. 1 tot en met 3	
Algemene bespreking	73
Artikelsgewijze bespreking	74
ONTWERP VAN DECREET tot wijziging van de wet van 28 december 1967 betreffende de onbevaarbare waterlopen, meer bepaald de wijziging van de classificatie en andere diverse wijzigingen – 2316 (2013-2014) – Nrs. 1 tot en met 5	
Hoofdelijke stemming	74
ONTWERP VAN DECREET houdende diverse bepalingen inzake leefmilieu en natuur – 2322 (2013-2014) – Nrs. 1 tot en met 3	
Hoofdelijke stemming	75
VOORSTEL VAN DECREET van de heren Dirk de Kort en Jan Roegiers, de dames Lies Jans en Caroline Bastiaens, de heer Steve D’Hulster, mevrouw Tine Eerlingen en de heer Sas van Rouveroi houdende wijziging van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens – 2336 (2013-2014) – Nrs. 1 tot en met 3	
Hoofdelijke stemming	75
MOTIE van de heren Peter Reekmans, Ivan Sabbe en Boudewijn Bouckaert en de dames Patricia De Waele en Ulla Werbrouck tot besluit van het op 19 februari 2014 in plenaire vergadering gehouden actualiteitsdebat over de regeringsbeslissing inzake het tracé voor de Oosterweelverbinding – 2471 (2013-2014) – Nr. 1	
Hoofdelijke stemming	76
MOTIE van de heren Dirk Van Mechelen, Marino Keulen en Egbert Lachaert, mevrouw Lydia Peeters en de heren Sas van Rouveroi en Bart Tommelein tot besluit van het op 19 februari 2014 in plenaire vergadering gehouden actualiteitsdebat over de regeringsbeslissing inzake het tracé voor de Oosterweelverbinding – 2472 (2013-2014) – Nr. 1	
Hoofdelijke stemming	76

MOTIE van de heer Jan Penris, mevrouw Marijke Dillen, de heren Filip Dewinter, Joris Van Hauthem , Pieter Huybrechts, Frank Creyelman en mevrouw Marleen Van den Eynde tot besluit van het op 19 februari 2014 in plenaire vergadering gehouden actualiteitsdebat over de regeringsbeslissing inzake het tracé voor de Oosterweelverbinding

– 2473 (2013-2014) – Nr. 1

Hoofdelijke stemming

77

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

77

■

Voorlopige Versie

OPENING VAN DE VERGADERING**Voorzitter: de heer Jan Peumans***– De vergadering wordt geopend om 14.02 uur.***De voorzitter:** Dames en heren, de vergadering is geopend.

■

VERONTSCHULDIGINGEN**De voorzitter:** Ik deel aan de vergadering mee dat er verontschuldigingen zijn ingekomen van de volgende leden:

Filip Dewinter, Liesbeth Homans, Ivan Sabbe, Johan Sauwens: ambtsverplichtingen;

Sas van Rouveroi: familieverplichtingen;

Ann Brusseel, Bart De Wever, Fientje Moerman, Stefaan Sintobin: gezondheidsredenen.

■

INGEKOMEN DOCUMENTEN EN MEDEDELINGEN**De voorzitter:** Dames en heren, de lijst met de ingekomen documenten en mededelingen werd op de banken rondgedeeld. (*Parl.St. VI.Parl. 2013-14, nr. 60/19*)

■

ACTUALITEITSDEBAT over de regeringsbeslissing inzake het tracé voor de Oosterweelverbinding**De voorzitter:** Dames en heren, aan de orde is het actualiteitsdebat over de regeringsbeslissing inzake het tracé voor de Oosterweelverbinding.

Voordat ik het debat open, geef ik eerst graag het woord aan de heer Penris.

De heer Jan Penris: Voorzitter, u hebt op het Bureau allicht vernomen dat wij graag een advies zouden krijgen van het Rekenhof over de stand van zaken. Ik heb begrepen dat het Rekenhof daartoe bereid zou zijn, of in elk geval dat u een initiatief zou nemen. Wanneer kunnen we de bevindingen van het Rekenhof kennen? Dat zal natuurlijk een invloed hebben op de aard van dit debat.**De voorzitter:** Zoals de heren Van Mechelen en Van Hauthem aan het Uitgebreid Bureau vroegen, heb ik een keurige brief geschreven aan de voorzitter van het Rekenhof. Zijn antwoord vindt u nu op uw bank.

De voorzitter van het Rekenhof, Ignace Desomer, meldt het volgende: “Bij de controle van de volgende voortgangsrapportage zal het Rekenhof in zijn verslag bij die rapportage dieper ingaan op de beschikbare kostprijsinformatie van het Oosterweelproject en van de andere maatregelen en projecten van het Masterplan 2020 die mogelijk een budgettaire impact hebben.”

U begrijpt, als we ’s maandags een vraag stellen, kan het Rekenhof op woensdag nog geen volledig antwoord formuleren. De voortgangsrapportage vindt normaal gezien plaats op 27 maart. Dat moet morgen in de commissie Mobiliteit worden geregeld. In die tussenperiode kan het Rekenhof op basis van de rapportage van de regering zoals gewoonlijk zijn visie en commentaar geven bij de financiële impact van de plannen. Daarmee komen we ook tegemoet aan de vragen van de heer Van Mechelen.

Is dat rustgevend en hoopgevend voor u, mijnheer Penris?

De heer Jan Penris: Neen, het is niet rust- of hoopgevend. Ik zal het rapport afwachten. We zullen op 27 maart met kennis van zaken kunnen debatteren.

Dit debat zal een politiek debat worden, geen inhoudelijk, jammer genoeg.

De voorzitter: Het debat is geopend.

Zoals ik net heb gezegd, werd het antwoord van het Rekenhof van 19 februari 2014 op de vraag naar de impact van de regeringsbeslissing op de begroting op de banken rondgedeeld.

Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Voorzitter, collega's, vorige week woensdag hebben we in dit halfroond gedebatteerd over een van de belangrijkste dossiers van de afgelopen twintig jaar: de mobiliteit in en om Antwerpen.

Ik heb u toen beloofd dat de Vlaamse Regering zou handelen. En vorige vrijdag heeft de Vlaamse Regering gehandeld. We hebben finaal en wel onderbouwd de knoop doorgemaakt. We hebben gekozen voor het Oosterweeltracé met belangrijke aanpassingen die zullen zorgen voor een goede leefbaarheid.

Meteen daarna hebben we een interministerieel comité bijeengeroepen, waarin naast vijf Vlaamse ministers ook de stad en de haven vertegenwoordigd zijn. Ook zij zijn het eens met onze keuze en zien het Oosterweeltracé als hefboom voor verdere stadsontwikkeling, en als sluitstuk voor het Masterplan 2020. We hebben bij onze beslissing alle mogelijke elementen in acht genomen. Het plan-MER was uiteraard een sleutelement. Maar net zo goed hebben we rekening gehouden met het ruimtelijk veiligheidsrapport, het tunnelveiligheidsrapport, het verkeersveiligheidsrapport en de maatschappelijke kosten-batenanalyse. Op basis van al die informatie hebben we een beslissing genomen.

De beslissing voor het Oosterweeltracé is de juiste keuze voor de mobiliteit, voor de veiligheid, voor de leefbaarheid én voor ons budget. Het Oosterweeltracé is inderdaad de beste keuze om de mobiliteitsknoop te ontwarren. Het doorgaand verkeer zal 40 procent vlotter verlopen, de rit naar de stad 28 procent en die naar de haven 35 procent.

Stuk voor stuk betere scores dan bij het Meccanotracé. Het Oosterweeltracé garandeert de beste bereikbaarheid van stad en haven. Dankzij dit tracé zal de grootste stad van Vlaanderen en een van de belangrijkste havens ter wereld, de motor van onze economie blijven.

Dat vlottere verkeer, dames en heren, zal dus ook een stuk veiliger verlopen. Ook daar is bij de keuze van het Oosterweeltracé rekening mee gehouden. Dat is logisch, want dit tracé zorgt voor minder kans op files en voor minder oververzadigde wegen. Dit tracé heeft kortere tunnels, en dus minder aanwezig in die tunnels die bij incidenten sneller weg kunnen. Dit tracé is veiliger voor risicogevoelige industriële bedrijven zoals de belangrijke chemische cluster in en om Antwerpen, en dat geldt zowel voor bestaande als voor nieuwe bedrijven. Bovendien, dames en heren, wordt het lokaal en het doorgaand verkeer gescheiden, dankzij de parallelweg op Linkeroever.

Over de leefbaarheid is de afgelopen dagen behoorlijk wat mist gespuid. Laten we ons dus gewoon op de feiten baseren. In het plan-MER worden de effecten op de leefbaarheid in één duidelijk cijfer samengevat, de zogenaamde DALY-maat (Disability Adjusted Life Years). Wel, volgens die maat zal het Oosterweeltracé zorgen voor een sterke verbetering van de leefbaarheid ten opzichte van de huidige situatie. Hier zijn mensen geweest met plannetjes waarmee ze een en ander hebben aangetoond, maar dat waren oude plannetjes. Het verschil met Meccano is amper zichtbaar: minder dan één duizendste!

Bovendien zorgt het Oosterweeltracé voor de grootst mogelijke verbetering op de plaats waar de leefbaarheid er vandaag het slechtst aan toe is. Inderdaad, geen enkel ander tracé kan wedijveren met de vooruitgang die het Oosterweeltracé zal realiseren in het zuiden van het stadscentrum, in Borgerhout en in Berchem! *(Opmerkingen van de heer Jan Penris)*

Het Oosterweeltracé zal Antwerpen dus leefbaarder maken, beste dames en heren. Het zal zorgen voor minder sluipverkeer, voor het opwaarderen en verbinden van natuurgebieden zoals Burchtse Weel, Middenvijver en het Sint-Annabos, voor een aangename omgeving in het noorden van de stad!

Bovendien breken we het viaduct aan het Sportpaleis af en zorgen we voor een ondergrondse kruising met het Albertkanaal. Tot voorbij Metropolis zal de ring onder het maaiveld komen te liggen. Daardoor kan de open sleuf tussen het Sportpaleis en het Lobroekdok overkapt worden, met de creatie van een nieuw stedelijk plein tot gevolg.

Voorzitter, dames en heren, Oosterweel en het Oosterweeltracé zullen dus zorgen voor vlotter, veiliger én gezonder verkeer in en om Antwerpen. Dat is ontzettend belangrijk, maar terecht stellen de mensen – zowel in Antwerpen als in de rest van Vlaanderen – zich de vraag wat het hun zal kosten. Wel, ook daar springt het Oosterweeltracé erbovenuit. En luistert u nu zeer goed: de totale netto maatschappelijke opbrengst van het Oosterweeltracé is 14,2 miljard euro. Dat is een stuk hoger dan het Meccanotracé en de andere opties! *(Opmerkingen van de heer Jan Penris)*

We blijven voor de bouw een beroep doen op de alternatieve financiering via tolheffing. Het uitgangspunt is nu om ook in de Kennedytunnel voor vrachtwagens tol te heffen. Dat betekent dat ook buitenlandse vrachtwagens, goed voor 60 percent van het vrachtverkeer, zullen betalen om de Schelde te kruisen. Maar tegelijkertijd blijven we de gewone mensen die Antwerpen in en uit willen, de kans bieden om dit gratis te doen. Er zal zeker één vrije Scheldekruising blijven voor personenwagens.

Om al die redenen heeft de Vlaamse Regering dus gekozen voor het Oosterweeltracé. Wij zijn er absoluut van overtuigd dat deze historische beslissing de enige juiste was.

De knoop die we hebben doorgehakt, zal de Antwerpse verkeersknoop uit elkaar halen. Even nauwgezet als tevoren en eens zo vastberaden werken we voort aan dit project. Wij willen de Antwerpenaar en de Vlaming die permanente oplossing bieden die ze ook verdienen. Uiteraard zal dit project morgen nog niet afgewerkt zijn, want dit is een project van ongekende proporties. Daarom, collega's, blijven we intussen werken aan flankerende maatregelen en investeringen die ook op korte termijn heel wat soelaas brengen. We gaan voort op het elan dat de Vlaamse Regering deze legislatuur heeft getoond. Meer dan 1 miljard euro, 1 miljard euro, hebben we de afgelopen jaren al geïnvesteerd in de Antwerpse mobiliteit. Stuk voor stuk waren dat investeringen die deel uitmaken van het masterplan: fietspaden zijn aangelegd, 17 kilometer tramverlenging is gerealiseerd of in uitvoering, sluizen zijn gerenoveerd, de haven is toegankelijk gemaakt voor de grootste schepen, bruggen over het Albertkanaal zijn verhoogd, een nooit geziene inhaaloperatie in het onderhoud op de wegen is aan de gang. De investeringen in dynamisch verkeersmanagement zijn opgedreven en we investeren volop in spitsstroken. Die op de E313 bewijst vandaag al haar enorm effect, en die op de E19 wordt vanaf volgende week aangelegd.

Voorzitter, collega's, we blijven dus hard doorwerken, we blijven flankerende maatregelen nemen en we zullen dankzij onze beslissing van vorige vrijdag, ook ons ultiem doel bereiken: een leefbaar, veiliger en vlot Antwerpen. Daar blijven wij voor gaan. Daarvoor hebben wij de enige juiste keuze genomen die mogelijk was. Ik wil jullie niet alleen danken – dat zal straks blijken –, maar ook uitnodigen voor het debat. *(Applaus bij de meerderheid)*

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Voorzitter, leden van de Vlaamse Regering, collega's, minister-president, ik richt me in eerste instantie tot u. U zit naar eigen zeggen nog niet in campagnemodus, maar u kijkt ons iedere dag wel vanop een metersgrote affiche aan met de vraag: "In welk Vlaanderen wil u leven?" Wel, minister-president, ik wil leven in een warm Vlaanderen, zonder al te lange wachtlijsten en sowieso zonder ellenlange wachtlijsten in de gehandicaptensector. Ik wil leven in een mobiel Vlaanderen, zonder al te veel files, en

sowieso zonder structurele files. Maar vooral: ik wil leven in een efficiënt bestuurd Vlaanderen met een Vlaamse Regering aan het roer die daadwerkelijk knopen doorhakt, collega Van Rompuy, en daarover op een eerlijke manier communiceert, minister-president. Spijtig genoeg is dat niet het Vlaanderen anno 2014, alle kracht van verandering ten spijt!

Minister-president, ik herinner mij nog levendig het plenaire debat over Oosterweel van drieënhalve jaar geleden. Op 22 september 2010 had uw Vlaamse Regering namelijk beslist om de Antwerpse ring langs de noordzijde te sluiten via de aanleg van een cut-and-covertunnel. Toenmalig N-VA-fractievoorzitter Kris Van Dijck had het toen over een Vlaamse Regering die in staat was om moeilijke beslissingen te nemen, om knopen door te hakken. De kracht van de verandering ten spijt, stel ik met lede ogen vast dat er drieënhalve jaar later op het terrein niets is gewijzigd. Minister-president, wanneer u zich straks ongetwijfeld fier op de borst zult kloppen en in uw kielzog de meerderheidspartijen analoge peptalk zullen uitkramen, vergeef mij dan ook dat ik zal denken: wie gelooft die mensen nog?

Minister-president, uw Valentijnsakkoord van vrijdag laatstleden is allerminst iets om mee uit te pakken! Vandaag staan we in dit dossier, al uw stoere verklaringen van de laatste dagen ten spijt, immers geen millimeter verder dan vijf jaar geleden. Dat is een uitermate pijnlijke vaststelling. Sinds 1995 zit Vlaanderen, en Antwerpen in het bijzonder, immers met ongeduld te wachten op een structurele mobiliteitsoplossing, en het enige wat we tot nu toe gezien hebben, is een ellenlange besluiteloze praatbarak met peperdure studies, maquettes en kleurboeken. Ondertussen staan we met zijn allen meer dan ooit stil en is een verkeersinfarct op de Antwerpse ring een feit.

Minister-president, u wilt ons met uw Valentijnsakkoord laten geloven dat uw regering de gordiaanse knoop waarin de Antwerpse mobiliteit verzeild is geraakt, nog maar eens ontward zou hebben. Ik kan echt niet geloven dat u dat zelf gelooft. U weet immers even goed als ik dat uw Valentijnsakkoord in het beste geval slechts een eerste prille stap is. Net als vijf jaar geleden moet er immers nog een zeer lang hindernissenparcours van complexe procedures en tijdrovende vergunningen worden doorlopen voor het fileleed op de Antwerpse ring effectief kan worden verholpen. Maak de mensen dus alstublieft niets wijs.

Minister-president, een ding is zeker. Wanneer de volgende Vlaamse Regering er niet snel in slaagt om voor uw beslissing van vrijdag een draagvlak te vinden, mogen we ons bijna zeker opnieuw aan een ellenlange lijdensweg verwachten en staan we nog ettelijke jaren in de file. In dat geval is uw Valentijnsakkoord van vrijdag niet meer dan een pyrrusoverwinning, enkel dienstig om het belabberd blazoen van uw regering op te poetsen.

We hebben ook volkomen het raden naar de wijze waarop dit grootschalig project zal worden gefinancierd, terwijl iedereen terdege weet dat een dergelijk grootschalig project de Vlaamse begroting de komende jaren fors zal bezwaren. Over de opbrengsten durfde u zich zonet uitspreken. Over de kostprijs hebben we van u nog altijd niets gehoord.

Bovendien is er ook nog de kwestie-Noriant waarover u in alle toonaarden zwijgt. In alle stilte heeft uw regering de standstill met Noriant verlengd tot eind juni 2014, waardoor u deze heikele kwestie doodleuk over de verkiezingen van 25 mei hebt getild. U weet immers al lang dat Europa niet zal toestaan dat Noriant zomaar het gedeelte van de Oosterweelverbinding op Linkeroever mag bouwen. Een nieuwe aanbestedingsprocedure opstarten, wat overigens al veel langer had gekund, was blijkbaar geen optie, de beslissing over de verkiezingen tillen blijkbaar wel. Ik kan dan ook bezwaarlijk anders concluderen dan dat deze Vlaamse Regering liever de campagne ingaat met een euforische luchtbel dan met de weinig fraaie realiteit van een schadevergoeding die ettelijke honderden miljoenen euro omvat.

De burger mag weten dat hij of zij als belastingsbetaler nu moet opdraaien voor het samenhouden van deze regering en voor het knoeiwerk dat daarmee gepaard gaat.

Minister-president, laten we elkaar geen Liesbeth noemen. Meer dan de 33 ‘too little, too late’ verfpotmaatregelen heeft uw regering inzake Oosterweel niet gerealiseerd. Uw regering

heeft ook in dit dossier geen potten gebroken, ook geen verfpotten. Het enkel nemen van 33 maatregelen die geen zoden aan de dijk brengen, is des te bedenkelijker omdat u de voorbije jaren tal van zinvolle maatregelen had kunnen nemen om het fileleed op de Antwerpse ring structureel te verzachten. Zinvolle maatregelen die noodzakelijk waren omdat u net als ik weet dat het in de meest optimistische prognose nog minstens tot het najaar van 2016 zal duren voor de eerste spade in de grond gaat. En dat is een redelijk optimistische timing.

Minister-president, waar wacht u overigens op om op korte termijn het fileleed structureel te verminderen door de Liefkenshoektunnel tolvrij te maken in combinatie met een betere toegankelijkheid van deze Liefkenshoektunnel en tegelijkertijd voluit de kaart te trekken van de realisatie van de A102 en de R11bis? Mijn partij is al van in het begin een groot pleitbezorger van een betere ontsluiting en van het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel. Door de jaren heen zien we dat de geesten steeds verder zijn gerijpt en dat nu zelfs regeringspartij sp.a de Liefkenshoektunnel voluit in de strijd gooit. Alleen vertaalt dit zich voorlopig nog niet in regeringsbeslissingen.

Al naar aanleiding van de bespreking van de Septemberverklaring 2010 heeft LDD een constructief en perfect haalbaar voorstel gedaan. Vooral de lovende woorden uit het MER-rapport geven ons gelijk. Ik citeer: “De A102 en R11bis zorgen samen voor een uitgesproken ontlasting van de zuidelijke en oostelijke R1 en voor een verbetering van de lucht- en geluidskwaliteit in de omgeving”.

Hopelijk ziet een volgende Vlaamse Regering ook eindelijk het licht en heeft ze bovendien de moed om ernaar te handelen. Voorlopig kan ik de quote ‘Walk and don’t look back’ van Antwerps schepen Koen Kennis spijtig genoeg enkel vrij cynisch vertalen, namelijk ‘Minister-president, kijk vooral niet om naar de miserie die deze regering in dit dossier heeft veroorzaakt’. (*Applaus bij LDD*)

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Voorzitter, het is beslist. (*Rumoer*)

Afgelopen vrijdag heeft de Vlaamse Regering het Valentijnsakkoord bezegeld. Hiermee heeft ze het Oosterweeltracé definitief en onomkeerbaar tot het sluitstuk van het Masterplan 2020 gemaakt. Daarmee is er een duidelijk perspectief om de mobiliteitsknoop in Vlaanderen in het algemeen en in Antwerpen in het bijzonder meer en meer te ontwarren.

Nooit eerder is een dossier zo uitvoerig bestudeerd. Nooit eerder is op een dergelijke wijze ruimte voor inspraak geboden. Nooit eerder heeft die inspraak ook effectief een impact op het uiteindelijke beleidsresultaat gehad. Daar is geen discussie over. Het engagement van de vele Antwerpenaren en van de actiegroepen heeft ervoor gezorgd dat wat nu voorligt sterker dan het oorspronkelijk project uit 2009 is.

De paperclip en de Lange Wapper zijn weg. Wat rest, is een project dat wordt gekenmerkt door een fotofinish op het vlak van luchtkwaliteit en leefbaarheid, door een mobiliteits- en veiligheidsscore die ver boven die van de alternatieven piekt en door de beste ontsluiting van de stad en de haven. De maatschappelijke baten liggen 4 miljard euro hoger. De kostprijs ligt met betrekking tot de aanbouw 10 procent lager en met betrekking tot het onderhoud 25 procent lager dan de kostprijs van het Meccanotracé. Desondanks blijft het Oosterweeltracé door tal van hardnekkige mythes omgeven. Ik zal de meest opvallende mythes even ontkrachten

Bepaalde mensen blijven, tegen alle gegevens in, koppig volhouden dat de Vlaamse Regering mobiliteit boven leefbaarheid heeft gesteld. Niets is minder waar. De vergelijkende tabellen laten daar geen twijfel over bestaan. De verschillen in luchtkwaliteit zijn minimaal. Op die plaatsen waar de luchtkwaliteit momenteel het slechtst is, maakt de Oosterweerverbinding duidelijk het verschil.

De door de Vlaamse Regering gekozen variant omvat een brug onder het Albertkanaal, het slopen van het viaduct aan het Sportpaleis en een optimalisering van de gedifferentieerde tol op die plaatsen waar de Oosterweelverbinding minder sterk staat.

Het blijft me trouwens verbazen hoe de leefbaarheidsdiscussie steevast tot een discussie over de luchtkwaliteit wordt verengd. Het lijkt wel alsof 18 hectare bijkomende natuurcompensaties en de bescherming van de open ruimte niet langer op het verlanglijstje van de milieubeweging staan.

Bepaalde mensen poneren dat een autosnelweg doorheen de stad wordt aangelegd. Dat is de Oosterweelverbinding echter niet. De Oosterweelverbinding leidt het verkeer onder water en ter hoogte van het Sportpaleis langs de kelderverdiepingen. Hierdoor wordt een overkapping van de ring op termijn mogelijk. Het plan-MER toont trouwens aan dat de Oosterweelverbinding minder sluipverkeer in de stad zal genereren en het onderliggend wegennet bijgevolg beter zal ontlasten. Op die manier staat dit tracé garant voor een betere verkeersveiligheid in de stad.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

De heer Björn Rzoska: Voorzitter, het betoog van de heer de Kort verbaast me enigszins. Ik heb het plan-MER uiteraard ook gelezen. Ik haal even de conclusie aan, die iedereen kan vinden op pagina 97 van de 105 pagina's van 'Deelrapport 13: Synthese en conclusies'. Met betrekking tot het Meccanotracé staat duidelijk het volgende te lezen: "Het alternatief Meccano scoort globaal genomen het beste qua hinder en gezondheid."

Mijnheer de Kort, wilt u nu beweren dat het Oosterweeltracé er in dit plan-MER als beste optie uitkomt? Het kaartje dat ik vorige week heb gebruikt en waar de minister-president ook naar heeft verwezen, is afkomstig van uw eigen Vlaamse instellingen, namelijk de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) en de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO) afkomstig. Het gaat om een beeld uit 2012. Dat zijn absoluut geen oude kaartjes.

Hoe kunt u beweren dat het Oosterweeltracé beter scoort? U hebt de gedifferentieerde tolheffingen in de verschillende tunnels enkel voor uw eigen tracé en niet voor de alternatieven doorgerekend. Zo eerlijk verloopt uw communicatie dus ook niet. *(Applaus bij Groen)*

De heer Dirk de Kort: Mijnheer Rzoska, bij de vergelijking van de luchtkwaliteit is het heel duidelijk dat het Oosterweeltracé eigenlijk net zorgt voor de beste oplossing voor de gedeelten waar mensen nu al problemen hebben met luchtverontreiniging.

U stelt verder dat die gedifferentieerde tol niet zou zijn berekend voor het Meccanotracé. Dat moet u toch maar eens het rapport verder doornemen, want dat is wel degelijk gebeurd.

De voorzitter: De heer Diependaele heeft het woord.

De heer Matthias Diependaele: Mijnheer Rzoska, ik heb hier ook een citaat uit de conclusies van het plan-MER: "Via (...) milderende maatregelen kunnen de effecten gereduceerd worden tot niet significant (...)." Dat staat er net zo goed in, en dat is wat hier ook wordt gezegd: de verschillen tussen de diverse tracés zijn heel klein. Dat is een fotofinish.

Daarenboven heeft de Vlaamse Regering vorige week vrijdag dan ook nog eens beslist om enkele milderende maatregelen te nemen. Die zorgen ervoor dat het verschil niet-significant is.

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Mijnheer Rzoska, u moet wel de correcte informatie geven. U verwijst naar het kaartje van vorige week. We hebben allemaal dat mooie kaartje kunnen bewonderen. Ik meen dat die kaart net aantoont dat er maatregelen moeten worden genomen. Met die kaart wordt de situatie van vandaag, de situatie op dit moment in kaart gebracht. Uit

het MER blijkt dat als wij het Oosterweeltracé uitvoeren, de situatie absoluut beter zal zijn dan die van het kaartje dat u hier vorige week op het spreekgestoelte hebt getoond.

De heer Björn Rzoska: Minister, eigenlijk spreekt u dus de minister-president tegen. Hij had het over oude kaartjes. U geeft me eigenlijk gelijk: dit is de situatie van vandaag. Met andere woorden, u onderschrijft eigenlijk perfect wat uit dat kaartje bleek, namelijk dat op dit moment heel wat Antwerpenaren stikken in het fijn stof.

Mijnheer de Kort, u hebt natuurlijk geen punt als u zegt dat de gedifferentieerde toltunnelheffing ook bij de andere scenario's is doorgerekend. Er is een heel ander scenario doorgerekend bij de alternatieven. Ik vraag me af hoe eerlijk u eigenlijk kunt vergelijken. De Vlaamse Regering – en u – heeft immers eigenlijk al beslist om sowieso voor dat BAM-tracé te gaan, en alles moet in functie van dat BAM-tracé. Als u dan toch zelf al op uw eigen concrete beslissing milderende maatregelen moet voorstellen, waarom hebt u in dat plan-MER dan niet de kans geboden aan de alternatieven om ook milderende maatregelen uit te werken? Vanaf het begin stond er maar één traject in de sterren geschreven, namelijk het BAM-tracé, en dat moest kost wat kost worden gerealiseerd. Dat geeft u eigenlijk nu toe, met het akkoord van vorige week. Ik neem daar akte van.

De heer Dirk de Kort: Mijnheer Rzoska, u moet toch eens heel goed deelrapport 4 lezen, over de discipline mens en mobiliteit, en deelrapport 13, met de synthese en de conclusies van het plan-MER. Daarin staan zwart op wit de resultaten weergegeven van de beoordeling van de gedifferentieerde tol voor het Meccanotracé. Op de pagina's 23 en 24 wordt gesteld dat de tol de verschillen tussen Oosterweel en Meccano nauwelijks beïnvloedt en bij de beide tracés leidt tot gelijkaardige verschuivingen van de drukte.

De voorzitter: De heer Van den Heuvel heeft het woord.

De heer Koen Van den Heuvel: Mijnheer Rzoska, we moeten het debat eerlijk houden. Hier wordt geïnsinueerd dat dit plan-MER, die studie die duizenden pagina's beslaat en een aantal jaren in beslag heeft genomen, een studie vol voorafnames is. Quod non. Ik vind toch wel dat we die eerlijkheid moeten hebben, en dat respect voor die plan-MER-procedure, voor die mensen van de MER-cel. Zij hebben in alle objectiviteit en in alle onafhankelijkheid kunnen werken. Een beetje respect van Groen voor die mensen die daar jaren aan hebben gewerkt, zou dus niet misplaatst zijn.

In al die jaren is er enorm veel overleg ingepland, ook met de actiegroepen, om dat plan-MER te bestuderen, en ook om diverse varianten op het Meccanodossier te nemen. Dat is ook gebeurd. Het is dus niet juist te zeggen dat enkel de basisvariant van Meccano is genomen.

Ik geef misschien toch een aantal cijfers met betrekking tot die fotofinish, want het is inderdaad een fotofinish als het gaat over de leefbaarheid. We willen niet in technische details verzeilen, maar als men het dan toch niet wil geloven in algemene termen... Voor stikstof is er sprake van 3062 ton per jaar voor Oosterweel en van 3102 ton voor Meccano. Wat fijn stof betreft, geeft Oosterweel qua PM10 398 ton en Meccano 401 ton. Als het over PM2,5 gaat, dan is dat respectievelijk 220 en 222 ton.

Het resultaat levert een ex aequo op. Het werd een fotofinish. Leg u daar toch bij neer.

Wat de kaart betreft, mijnheer Rzoska, is het zo dat de discussie gaat over de toekomstige kaart, over de kaart die er binnen tien jaar zal zijn. Of die kaart nu van 2008, 2010 of 2012 dateert, is geen discussiepunt. We moeten de kaarten in 2020 of 2025 durven te vergelijken. Wel, ik ben ervan overtuigd dat op dat moment de kaart van Oosterweel even goed zal zijn als die van Meccano. *(Applaus bij CD&V)*

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: CD&V en de N-VA spreken zich nu inhoudelijk uit. Sp.a zwijgt nog even, maar straks zullen we het standpunt van die partij horen. Vorige week bleven CD&V en

de N-VA nog op de vlakte, hoewel zij de cijfers en de komma's van het Oosterweeldossier al konden kennen. Toen zwegen ze echter. Waarom? Waarom hebben ze toen gezwezen? Waarom hebben ze toen niet gezegd wat ze nu zeggen? Minister-president, ik zal het in uw plaats zeggen: om dat u toen al ten voordele van het BAM-tracé een beslissing had genomen. *(Rumoer op de regeringsbanken)*

De heer Matthias Diependaele: Mijnheer Penris, ik confronteer u graag met uw eigen woorden. Het plan-MER is vorige week, op maandag, opgeleverd. Vorige week woensdag hebt u zelf gezegd dat u nog niet de tijd hebt gehad om die tweeduizend pagina's door te nemen. Is het zo onwaarschijnlijk dat men tijd nodig heeft om dat dossier door te nemen? *(Applaus bij de N-VA)*

De heer Jan Penris: Uw studiediensten wisten al lang wat er in het plan-MER stond, collega!

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: Voorzitter, vorige week hebben we gezegd dat we hier vandaag het debat in al zijn aspecten willen voeren. Ik heb toen ook gezegd dat na de beslissing hier heel wat mensen minder noten op hun zang zouden hebben. Vandaag stel ik dat ook vast. Bij de heer Reekmans heb ik niets nieuws gehoord. En de heer Penris heeft wel de volumeknop opengedraaid, maar wat hij zegt, klinkt vals.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, wat de gezondheidsaspecten betreft, heb ik nog een aanvullende opmerking. Ik raad iedereen aan eens te kijken naar de plaatsen waar zich de grootste effecten op de gezondheid voordoen. De zones met de zwaarste luchtverontreiniging liggen ten zuiden van de R1 en ten zuiden van het knooppunt Antwerpen-Oost. Wel, Oosterweel zal ervoor zorgen dat zich op die plaatsen een significante verbetering zal voordoen. Als voor het Meccanotracé zou zijn gekozen, zouden de minst belaste zones er een beetje op vooruitgaan. Waar de luchtkwaliteit het slechtst is, boeken we de grootste winsten, en dat moeten we toch in rekening brengen. Ik denk dat dit een beetje onderschat wordt.

De heer Dirk de Kort: Collega's, er zijn ook mensen die blijven stellen dat de afgelopen vijf jaar worden gekenmerkt door stilstand. Na het referendum was het nochtans zonneklaar: het oorspronkelijke project moest worden gewijzigd en de verschillende procedures overgedaan. Het inspraakproces zelf vroeg duidelijk meer tijd. Het zorgvuldig doorlopen van de procedures ook. Dat zorgde voor een grondig onderzoek, en daarover debatteren we vandaag. In die vijf jaar werd wel meer dan ooit geïnvesteerd in mobiliteit. De voorbije jaren werden voor bijna 1 miljard euro aan maatregelen voorbereid of opgestart: de aanleg van 17 km tramlijnen, honderden kilometers fietspaden en drie missing links, de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal en de aanleg van spitsstroken op de E313 en de E19. Over welke stilstand heeft men het eigenlijk?

Tot slot zijn er mensen die stellen dat het allemaal sneller kan of dat niet moet worden gewacht om fileverzachende tijdelijke maatregelen te nemen. Alsof de aanleg van de A102 of de R11bis van vandaag op morgen een feit kan zijn! Ook in die gevallen moeten de regelgeving en de bijhorende planningsprocedures worden gerespecteerd. Ook wat betreft het tolvrij maken van de Liefkenshoek-tunnel is verder onderzoek nodig. We willen dat met een open geest blijven evalueren.

Maar we moeten ervoor zorgen dat we niet voor een overhaasting gaan. Want zou het niet mogelijk zijn dat we het verkeer van de Westerscheldetunnel gewoon vanuit Nederland gratis verder laten rijden en dat het nog meer een belasting zal betekenen voor onze wegen?

Dames en heren, geen van de aangehaalde mythes houdt stand in het licht van het totaalpakket dat aan de basis ligt van de gemaakte keuze. Wanneer alles op een objectieve

manier in de weegschaal wordt gelegd, is de voorsprong van het Oosterweeltracé op de alternatieven overweldigend.

De regering, beste collega's, hield zich al jaren ver weg van de waan van de dag. Als de Oosterweelverbinding en het Masterplan 2020 hun beslag kennen, dan is het omdat deze regering, wars van het geroep aan de zijlijn, bleef doorwerken aan duurzame oplossingen telkens er zich een obstakel aandiende.

Het maakt dat we aan de vooravond staan van een nieuw mobiliteitstijdperk. De nood aan radicaal andere keuzes in ons verplaatsingsgedrag stelt zich steeds nadrukkelijker. Enkel de combinatie van nieuwe wegeninfrastructuur, met meer en comfortabeler openbaar vervoer, kwaliteitsvolle ruimte voor de fiets, transport over water en kilometerheffing, zal leiden tot de modal shift die uiteindelijk zal zorgen voor minder files in Vlaanderen.

Daarom is Oosterweel niet louter een infrastructuurproject. Oosterweel is het noodzakelijke sluitstuk van een toekomstgericht masterplan. Oosterweel is geen keuze tégen leefbaarheid en vóór mobiliteit. Het is een keuze voor mobiliteit én leefbaarheid, voor veiligheid én economische groei. In complexe dossiers als deze zijn al die elementen onlosmakelijk met elkaar vervlochten. Het is die vervlechting die finaal slechts één conclusie mogelijk maakt: het masterplan met Oosterweel is het best mogelijke antwoord op de vraag naar meer leefbare mobiliteit in Vlaanderen en in Antwerpen. *(Applaus bij de meerderheid)*

De voorzitter: De heer Van Mechelen heeft het woord.

De heer Dirk Van Mechelen: Voorzitter, minister-president, leden van de Vlaamse Regering, collega's, mijn onbeantwoorde vragen van vorige week hebben alvast één verdienste gehad: het is ondertussen voor iedereen duidelijk geworden dat diegenen die beweren dat door de goedkeuring van het plan-MER binnen afzienbare tijd de schop in de grond gaat om de werken aan te vatten, de mensen eigenlijk een onwaarheid vertellen.

Procedureel staan we in feite even ver als in 2005. De Antwerpenaar en de Vlaming verdienen beter en hebben daarom recht op volledige duidelijkheid en op een correcte en realistische inschatting van de juiste uitvoering en uitvoeringstermijn van dat Oosterweelproject.

Minister-president, ik heb mijn vragen gebundeld zodat u nadien gemakkelijker kunt antwoorden. De meeste vragen kent u trouwens. Ik moet zeggen dat u bovendien zelf een bepaald verwachtingspatroon hebt gecreëerd. Voor de regering die erin slaagt om in vier dagen tijd een plan-MER van 2000 bladzijden te lezen, te doorgronden en te analyseren, moet het een koud kunstje zijn om op onze vragen te antwoorden.

Eén: hoe zit het met de ruimtelijke randvoorwaarden en de daaropvolgende stedenbouwkundige procedures? Wordt er een volledig nieuw gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan gemaakt of slechts een deel voor heel het tracé? Is dit reeds voorbereid door de administratie of wacht de administratie op de definitieve tracékeuze? Moet er in dit kader een nieuwe project-MER komen vooraleer de stedenbouwkundige vergunning kan worden aangevraagd? Hoeveel tijd is er nodig om deze procedures te doorlopen? Wat doen we ondertussen met de vernietiging van het integratiespoor door de Raad van State uit de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening?

Twee: wat gaat u doen met het grondverzet? Wanneer men een tunnel boort, wordt er vanzelfsprekend veel grond naar boven gehaald. Dit was trouwens een van de grootste knelpunten bij het GRUP voor het spoor-Liefkenshoek-tunnel. Dat herinnert u zich vast. Voor met de werken wordt gestart, moet het duidelijk zijn waar men hiermee naartoe kan. Laat ons wel wezen: het gaat om vele tienduizenden vrachtwagens die af en aan zullen rijden. Ruw geschat zal er 500.000 kubieke meter grond worden verplaatst. Dat is goed voor een rij vrachtwagens van aan het Sportpaleis in Antwerpen tot op de Grote Markt in Brussel.

Ook over andere milieuaspecten zijn er nog veel vragen. Zal de opgegraven grond uit de dokkencomplexen moeten worden gesaneerd en is daar een kostprijs voor geraamd? Wat met de milieusanering van het sterk vervuilde Lobroekdok? Tot nu toe gebeurde die sanering niet, juist vanwege de extreem dure kostprijs. Komen die kosten nu ten laste van het Oosterweelproject, of worden ze door kredieten van de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM) gedragen?

Drie: bouwtechnisch zijn de uitdagingen voor het bouwen van tunnels groter dan die voor een brug. Reeds in eerdere studies – ik verwijs naar Horvath en Arup/Sum – werd hierop gewezen. Daarnaast zal het graven van deze tunnels gebeuren volgens de bouwputmethode, de zogenaamde cut-and-covermethode, in de zone van het Eilandje een niet te onderschatten technische uitdaging zijn. Hoe werd daar rekening mee gehouden bij de recente beslissing? Zou het boren van deze tunnels – in Antwerpen hebben we daar ervaring mee –, vanaf de Oosterweelknoop tot aan het Sportpaleis, niet beter worden overwogen? Mogelijk is dat een meerprijs, maar het zal zeker minder hinder veroorzaken.

Vier: wie zal nu uiteindelijk de Oosterweelverbinding bouwen? Daar zijn twijfels over gerezen. Daar het BAM-tracé, op de linkeroever en onder de Schelde tot en met de Oosterweelknoop, niet wordt gewijzigd en vandaar grotendeels ondergronds – de tunnels –, in plaats van bovengronds – de brug – zal lopen, op een sterk vergelijkbaar traject als in het huidige GRUP, betekent dit dat hierdoor Noriant voor de Vlaamse Regering –BAM, Liefkenshoektunnel – de bevoorrechte partner blijft voor het uitvoeren van dit bouwproject. Zal in dit geval Noriant de nieuwe bouwplannen op de rechteroever uitwerken? Zal er daaropvolgend een nieuwe bouwaanvraag worden ingediend door Noriant, BAM, Liefkenshoektunnel, of overweegt men veeleer een aanpassing van de in 2009 ingediende plannen, die op dit ogenblik nog hangende zijn voor de Vlaamse Regering?

Procedureel is dit alleszins een erg groot verschil. Of zal er integendeel uiteindelijk toch een volledige of gedeeltelijke nieuwe aanbesteding moeten gebeuren voor de realisatie van het Oosterweelproject? Kan een nieuwe groep in dat geval de bestaande plannen, bijvoorbeeld op Linkeroever, overnemen, en zo ja, onder welke voorwaarden? Is hierover nu eindelijk duidelijkheid ontstaan tussen de Vlaamse Regering en de Europese Commissie, op het moment dat er wordt gedaan alsof het project al is gerealiseerd?

BAM heeft blijkbaar recent de gestandhoudingstermijn met Noriant verlengd tot 30 juni 2014. Is dat zo? Waarom en wanneer gebeurde dit juist? Wanneer is dat ondertekend? Wordt daardoor deze beslissing over wie gaat bouwen over de verkiezingen getild?

Vijf: zal bij het opmaken van de plannen opnieuw de haalbaarheid en inzonderheid de veiligheid van de nieuwe tunnels worden onderzocht en afgetoetst aan de Europese Tunnelrichtlijn? Werd het dossier reeds ter beoordeling aan Europa voorgelegd? Is dat gebeurd en wat waren de conclusies ervan? Is over het bouwen en gebruik van deze tunnels overleg geweest met de Antwerpse petrochemische sector, die koele minnaars van de tunnels zijn? Wat was hun reactie?

Zes: wanneer zal het viaduct van Merksem worden afgebroken en hoe zal men in die periode de mobiliteit op de Antwerpse ring vanuit de haven, Noord-Antwerpen – A12 – en Nederland – E19 – kunnen blijven garanderen? Kan men tijdens de bouw van de tunnels en sleuven onder dit viaduct, boven op het viaduct verder blijven rijden?

Zeven: hoe integraal is dit mobiliteitsplan uiteindelijk? Als we de Vlaamse Regering mogen geloven, worden nu alle mobiliteitsproblemen opgelost. Maar inmiddels blijkt dat de bouw van de Oosterweelverbinding onvoldoende is om op lange termijn de files duurzaam op te lossen. Hoe wil de Vlaamse Regering dit ondervangen?

Vraag acht ging over de timing voor de realisatie van de A102 en de R11-bis. Wanneer wordt dat uitgevoerd, in 2025, of veeleer 2030? Welke kostprijs wordt op dit ogenblik geraamd?

Mijn negende vraag ging over het belangrijke aspect van de financiering, voorzitter, maar ik begrijp dat de spreektijd van 7 minuten heilig is in een dergelijk debat. Mij niet gelaten, dan doen we het op een andere manier.

In 2009 was er een contract ondertekend voor 2,3 miljard euro. Dat was gebaseerd op de Faber Maunsell-mobiliteitsstudie over de verwachte trafieken en tolinkomsten. Vandaag praten we over 3,2 miljard euro, mogelijk wordt het 4 miljard euro. Kan dat gefinancierd worden met tolgelden? Zijn daar nieuwe studies voor? Zijn er bijkomende ramingen gemaakt voor uw minderhindermaatregelen, zoals de afbraak van het viaduct van Merksem? Hoe zal de financiering van dit project gebeuren? Ik heb daar nog een aantal vragen over, maar ik zal die straks wel stellen.

U hebt mij daarjuist toch weer even ongedurig gemaakt, minister-president, toen u over een gedifferentieerde tol sprak. We hebben begrepen dat voortaan ook vrachtwagens, mits het betalen van een hoge tol, door de Kennedytunnel kunnen rijden. Ik zou zeggen: why not? Maar daarnet zei u dat er altijd één tolvrije kruising van de Schelde ter beschikking zal blijven. Is dat dan de Waaslandtunnel of de Kennedytunnel voor personenwagens? Misschien kunt u dat nog even bevestigen.

Tot slot heb ik nog een vraag met betrekking tot het voorstel van sp.a om de Liefkenshoektunnel volledig gratis te maken. Kan in dat geval de nv Liefkenshoektunnel, in de plaats van BAM, dan nog optreden als bouwheer en financierder van het nieuwe Oosterweelproject?

Ik had ook nog een aantal vragen over het maatschappelijke draagvlak en de gezondheidsproblematiek.

Ik wil afronden met mijn bede van vorige week. Ik hoef die niet te herhalen. U hoeft er alleen vandaag op te antwoorden. Wat gaat u de volgende weken en maanden – liefst geen jaren – doen om ervoor te zorgen dat gedurende de volgende tien jaar in Antwerpen een mobiliteitsinfarct kan worden voorkomen en daardoor economisch verval gestuit kan worden? *(Applaus bij Open Vld)*

De heer Koen Van den Heuvel: Ik heb goed geluisterd naar de heer Van Mechelen. Hij heeft een aantal vragen geformuleerd, maar ik zit ook met een grote, fundamentele vraag aan de heer Van Mechelen en de hele Open Vld-fractie. Daar gaat het debat vandaag over. Steunt u, als Open Vld, de keuze voor Oosterweel als beste tracé op basis van de rapporten die de voorbije weken zijn opgeleverd?

De heer Dirk Van Mechelen: Laat ons daar heel duidelijk over zijn, mijnheer Van den Heuvel. Ik heb het vorige week al gezegd: het BAM-tracé, en het GRUP dat dat heeft verankerd, komt van uw dienaar die hier op de tribune staat. Wij zijn door het dossier van de gezondheidsaspecten op een betonnen muur gelopen. Uiteindelijk is de oplossing met de brug op de rechteroever door een referendum naar de prullenmand verwezen. Daar moet vanzelfsprekend rekening mee worden gehouden.

De vraag die vandaag op tafel ligt, is: hebben we thans, anno 2014, spijkerharde garanties dat dit uiterst gevoelige probleem volledig is ondervangen in het nieuwe voorstel? Als de regering daar in alle duidelijkheid, zoals ik daarjuist heb menen te begrijpen, 'ja' op antwoordt, dan denk ik dat wat betreft dat punt, dat in 2009 de regering de das heeft omgedaan, het probleem omzeild is.

Maar ik heb u al gezegd dat een ezel zich geen twee keer aan dezelfde steen stoot. In plaats van dat mensen zoals Rudi Thomaes op een persconferentie de burgerinitiatieven met de vinger wijzen, zou het niet beter zijn in overleg en dialoog te gaan, om te zorgen dat er, voor we doorgaan, een consensus is, om het debacle van 2009 te vermijden?

Als op het vlak van leefbaarheid en gezondheid de regering kan aantonen dat dit project de hypotheek van 2009 opheft, dan zullen wij dit steunen en dan zeg ik, net als vorige week, dat wij zelfs vanuit de oppositie de hand reiken om dit te realiseren. (*Applaus bij Open Vld*)

De heer Jan Penris: Voorzitter, de minister-president gaat antwoorden. Wij mochten hem op zijn moment niet onderbreken. Ik hoop dat de minister-president ons op ons moment niet onderbreekt. Ik zit al negentien jaar in dit parlement, ik weet ook hoe zo'n debat een spanning krijgt. En de spanning kan verslappen. Ik had graag ingebroken op het moment dat de minister-president het woord voerde. Ik mocht dat niet. Ik hoop dat u ons nu toestaat dat wij als parlementairen en als parlement eerst de vragen stellen, eerst het woord voeren, en dat dan de regering antwoordt op alle vragen die wij te stellen hebben. (*Applaus bij het Vlaams Belang*)

De voorzitter: Mijnheer Penris, het reglement stelt dat als de regering het woord vraagt, het woord niet kan worden geweigerd aan de regering. Ik heb dat al een paar keer gedaan. Dat is mij door de regering niet in dank afgenomen. Als de heer Van Mechelen vragen stelt aan de minister-president, en de minister-president wil daarop antwoorden, kan hij perfect het woord krijgen.

De heer Jan Penris: Voorzitter, zou het niet kunnen dat wij dezelfde vragen willen stellen?

De voorzitter: U komt toch direct ook aan de beurt. Er is toch geen probleem?

De heer Jan Penris: Ja, ik kom aan de beurt. Maar als die vragen al beantwoord zijn, hebben mijn vragen geen zin meer. (*Opmerkingen. Gelach*)

De voorzitter: Mijnheer Penris, als uw vragen al beantwoord zijn naar aanleiding van de vragen van de heer Van Mechelen, des te beter. U bent het met mij eens: iedereen krijgt hier het woord, maar de regering krijgt in het debat evengoed het woord.

Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Voorzitter, om dit zeer belangrijke debat over de tussenkomst van de Vlaamse Regering enzovoort af te ronden: ik heb de indruk dat de heer Penris vreest dat hij onvoldoende aandacht zou krijgen. Wij zullen dus luisteren naar wat hier verder wordt gezegd en dan op alle zaken antwoorden.

Voorzitter, als ik dan toch even iets mag zeggen, de heer Van Mechelen stelt een aantal vragen waarbij ik mij afvraag of ze ook niet het best in de commissie uitgebreid aan bod kunnen komen. Als men een actualiteitsdebat organiseert, gaat het over de politieke vragen. De heer Van den Heuvel heeft een pertinente politieke vraag gesteld. Wij hebben met de stad en de haven zeer sterk overlegd. Wij hebben vrijdag met hen gesproken. Zij hebben dit ook goedgekeurd. Bij mijn weten maakt de partij van de heer Van Mechelen deel uit van het Antwerpse stadsbestuur. Ik ga er ook van uit dat wij niet alleen de stad volledig hebben ingelicht, maar ook al diegenen die daar deel uitmaken van de meerderheid. Op die manier heeft de heer van Mechelen zijn vraag zelf beantwoord omdat de stad resoluut achter deze keuze staat.

De heer Dirk Van Mechelen: Minister-president, als u denkt op die manier opnieuw het politieke spel te spelen dat in 2008-2009 faliekant is afgelopen voor de Vlaamse Regering, voor de stad Antwerpen en voor de Antwerpse regio, dan pas ik daarvoor. Ik zeg u in alle duidelijkheid wat ik vorige week ook al heb gezegd: wij willen loyaal meewerken aan die oplossing die uitvoerbaar, haalbaar en financieerbaar is, en die 100 procent garantie geeft voor de mobiliteit en de leefbaarheid. Dat zijn de vragen die wij u hier in dit Vlaams Parlement stellen. Maar als de regering denkt opnieuw als een Don Quichot tegen de actiegroepen ten strijde te trekken... Ik heb meegemaakt hoe een partner afhaakte in 2008. Dat was dodelijk voor het project. (*Applaus bij Open Vld*)

De heer Matthias Diependaele: Mijnheer Van Mechelen, u hebt een paar vragen gesteld. Alle begrip daarvoor. Niemand van de meerderheid zegt dat we morgen al een spade in de grond kunnen steken. Er moet inderdaad nog een procedure doorlopen worden. Die vragen moeten inderdaad later bekeken worden.

De vraag van de heer Van den Heuvel was wel pertinent. Vorige week heeft mevrouw Van Volcem een tweet rondgestuurd: “BAM is niet het beste tracé op vlak van mobiliteit. Het heeft immers veel meer hulpwegen, wisselaars en baanvakken nodig.” Vandaar mijn vraag: is Open Vld voor het BAM-tracé of niet?

Mijnheer Van Mechelen, u pleit zelf voor meer draagvlak, voor een consensus. Maar moet ik dan uit uw woorden begrijpen dat u er nu voor pleit om opnieuw nieuwe pistes te onderzoeken? Dat zou pas een aanslag zijn op de mobiliteit en op de leefbaarheid in de regio.

De beslissing is genomen en op basis van die beslissing moet er worden voortgewerkt. Als we alles opnieuw in twijfel trekken, opnieuw nieuwe studies en nieuwe discussies gaan voeren, dan zou dat pas een aanslag zijn op de mobiliteit en zorgen voor meer stilstand. Ik heb begrepen dat u daar toch niet voor kunt pleiten. (*Applaus bij de N-VA*)

De heer Koen Van den Heuvel: Mijnheer Van Mechelen, uw antwoord valt een beetje tegen. U bent al decennia burgemeester en u bent jarenlang minister geweest. Politiek leiderschap creëert ook draagvlak. Een draagvlak vloeit weg wanneer de regering en politieke opiniemakers twijfel zaaien, onduidelijkheden formuleren en zich achter een rug verstoppen om geen mening te hebben. Wees duidelijk. Zeg heel sterk, samen met het Antwerps stadsbestuur, dat het Oosterweeltracé het beste tracé is. Als Open Vld mee aan de kar trekt, dan vergroot het draagvlak in Antwerpen. Zegt u dat niet, dan zorgt u er mee voor dat het draagvlak verkleint.

De heer Dirk Van Mechelen: In mijn jeugd kon ik goed voetballen, ik zal de bal dus nog eens terugtrappen. Ik moest snel door het einde van mijn betoog gaan, maar ik heb hier letterlijk geschreven: “Vindt u het trouwens opportuun dat BAM-voorzitter Rudi Thomaes de burgerinitiatieven met de vinger wijst? Zou het niet beter zijn om thans met deze groepen een volwassen dialoog aan te gaan, en om door overleg, een consensus over de verdere aanpak van het dossier te bereiken? Ik pleit voor dialoog, overleg om inzichten te verwerven, maar laat me heel duidelijk zijn: ook om te beslissen. Dit is onze democratische verantwoordelijkheid. Voor diegenen die eraan twijfelen: die heb ik in mijn carrière nooit ontlopen, mijnheer Van den Heuvel.” (*Applaus bij Open Vld*)

De heer Bart Van Malderen: Mijnheer Van Mechelen, ik heb lang gewacht om de vraag te stellen, maar ik blijf met deze prangende vraag zitten. Wat is, tussen de vragen door, de positie van Open Vld in dit debat? U antwoordt steeds door telkens opnieuw voorwaarden te stellen. Het is echt wel enerzijds, anderzijds en wie dat herkent, moet maar reageren. U zegt dat u altijd achter het BAM-tracé staat, dat het verbeterd is, maar dat u niet weet of het voldoende is. Als de regering een voldoende antwoord biedt, bent u bereid om te steunen als er gestreefd wordt naar consensus, maar intussen moet de regering wel beslissingen nemen. Dit zijn zoveel tegenstrijdige voorwaarden. Consensus is de lat heel hoog leggen, want dat betekent dat die ene tegenstem een veto heeft. In een parlement neem je beslissingen met een meerderheid. Streven naar het grootst mogelijke draagvlak, daar zijn we het absoluut mee eens. Dat is ook de reden waarom we in 2008 naar de Antwerpenaar hebben geluisterd en waarom het project dat vandaag voorligt een fundamenteel ander project is, waarom de brug weg is, waarom er een ondertunneling komt, waardoor er stappen vooruit worden gezet op het vlak van leefbaarheid. Ik vraag aan u: kunt u zich daarin vinden, ja of neen? (*Applaus bij sp.a*)

De heer Dirk Van Mechelen: Mijnheer Van Malderen, na uw oorverdovend zwijgen vorige week ... (*Applaus bij de oppositie*)

...meet u zich toch wel een ongelooflijk lef aan in dit debat, waarvan akte.

Ik denk dat ik al drie keer heb gezegd dat het BAM-tracé dat nadien is uitgetekend in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, door uw dienaar aan de regering is voorgelegd, die dat uiteindelijk ook heeft gesteund. In 2009 zijn we vastgelopen. Nu is het 2014, en er is bijna vijf jaar gestudeerd. Ik zeg u: hebben we nu de 100 procent garantie dat op het meest gevoelige punt – de leefbaarheid en de gezondheid – deze oplossing standhoudt, indien er morgen bijvoorbeeld opnieuw een oproep voor een referendum komt waarvan de uitslag nooit duidelijk zal zijn? Zullen wij loyaal zijn in Antwerpen? Ja. Zullen wij loyaal zijn in dit parlement? Ja. Alleen, probeer ons maar ook de hele bevolking, zwart op wit duidelijk te maken dat we niet meer moeten discussiëren over plannetjes, oude of nieuwe, juist of niet. *(Applaus bij Open Vld)*

De heer Jan Penris: Zodra je de sluis openzet, komen de vragen, voorzitter. Ik ga de heer Van Mechelen niet verdedigen. Hij kronkelt als een tsjevenpaling in dit dossier. En dat is zijn politieke verantwoordelijkheid.

Mijnheer Van Malderen, ik wil u en uw fractie vragen of u al dan niet akkoord gaat met het BAM-tracé zoals het er nu ligt. Accepteert u desgewenst de gevolgen van het referendum van 2009, ja of nee? Word ook eens duidelijk, mijnheer Van Malderen!

De heer Bart Van Malderen: Dat is toch een beetje van de pot gerukt. We doen het tot in de treure, en daarmee kom ik tegemoet aan een deel van de vragen van de heer Van Mechelen. Ik ben gerust bereid om ten aanzien van iedereen dit dossier zoals het vandaag voorligt, met alle stappen en verbeteringen die we erin gezet hebben, te verdedigen. We zijn ervan overtuigd dat we voor het gros van de Antwerpenaren en voor heel Vlaanderen een verbetering realiseren op het vlak van mobiliteit en op het vlak van leefbaarheid.

De Antwerpenaar heeft heel duidelijk gezegd in het referendum dat het project zoals het toen voorlag met de brug voor hem niet kon. Men is daarmee aan de slag gegaan. Via het dubbelbesluit is het verbeterd. Het is in een MER-procedure gestoken. Er is een maatschappelijke kosten-batenanalyse gemaakt. De minister-president heeft dat daarnet uitgelegd. Er is tegemoetgekomen aan de bekommernissen die door heel wat mensen zijn geuit. De Antwerpenaar heeft ons ervan overtuigd dat wat toen voorlag niet goed was. Ik ben ervan overtuigd dat we die Antwerpenaar er ook wel van kunnen overtuigen dat wat vandaag voorligt pakken beter is.

Dat neemt niet weg dat er op heel wat vlakken op het gebied van mobiliteit investeringen en verbeteringen zullen moeten blijven gebeuren. Ook daar zijn we vragende partij voor. Ook daar willen wij voor gaan. *(Applaus bij de meerderheid)*

De heer Dirk de Kort: Ik herhaal uw vraag, mijnheer Van Mechelen, of het niet wenselijk zou zijn om bijkomend overleg met de actiegroepen te organiseren. We zijn gestart met een antwoord te geven ten aanzien van de actiegroepen. Hoewel we een bouwvergunning klaar hadden en de spade in de grond kon worden gestoken, hebben we het dossier opzij gelegd en zijn we opnieuw begonnen. We hebben gevraagd om alle voorstellen over te maken en alle alternatieven te geven. Zij hebben de kans gehad om samen met de onafhankelijke MER-cel al hun optimalisaties aan te geven. Dat hebben de mensen van stRaten-generaal kunnen doen. Op een bepaald moment moet je een foto maken van waar we staan. In die fase zitten we. Het is dan de verantwoordelijkheid van de Vlaamse Regering om een besluit te nemen, om een nieuw bouwdoossier verder te kunnen voorbereiden.

De heer Peter Reekmans: Vorige week kregen we in dit parlement een primeur: de fractieleider van één partij sprak namens de hele meerderheid. Vandaag begint de meerderheid de oppositie te interpellieren, een beetje bij gebrek aan stoffering van het eigen verhaal, denk ik. *(Opmerkingen)*

Ik hoor u, minister-president, ook spreken namens het stadsbestuur van Antwerpen. Bij mijn weten zitten in dit plenum twee leden van het college van burgemeester en schepenen van Antwerpen. De burgemeester is ziek, daar heb ik begrip voor, maar er zit hier toch nog een

schepen van Antwerpen. Ik vind het een beetje spijtig dat het Antwerpse schepencollege niet deelneemt aan dit belangrijke debat, dat toch voornamelijk gaat over de Antwerpenaren en de mobiliteit rond Antwerpen. Minister-president, ik hoop dat, als u ook spreekt namens het stadsbestuur, u dan voor het hele college spreekt. Dat kan hier niet worden bevestigd, want het college is afwezig.

Minister-president Kris Peeters: Voorzitter, ik hoop dat we het debat verder inhoudelijk kunnen voeren.

Wat u hier nu lanceert, mijnheer Reekmans, is beneden alle peil. We hebben het interministerieel comité samengeroepen met vertegenwoordigers van de stad en de haven. De beslissing van de Vlaamse Regering werd daar toegelicht en unaniem goedgekeurd. Daarna hebben we een persconferentie gehouden waar – in afwezigheid van de burgemeester – de schepen van Mobiliteit en de havenschepen het woord hebben gevoerd. Dat maakt het voor ons duidelijk dat zowel de stad als de haven zich geëngageerd hebben. Uw opmerkingen zijn dus nogal platjes. Ik weet trouwens nog altijd niet waar LDD voor staat op dit punt. Wat is uw voorstel?

De oppositie vraagt om een draagvlak, dan wil ik wel weten waar de oppositie voor staat. *(Opmerkingen. Rumor)*

Dat heb ik van u niet gehoord, mijnheer Reekmans. *(Applaus bij de meerderheid)*

De heer Peter Reekmans: Minister-president, met alle respect, ik heb niet alleen kritiek gegeven. We geven al sinds 2010 ... *(Opmerkingen van minister-president Kris Peeters)*

De heer Sabbe heeft zich in het dossier vastgebeten. Dat weet u maar al te goed. Hij is dikwijls met u in debat gegaan. Ik zal uw geheugen opfrissen. Hij heeft steeds en altijd als eerste een duidelijk standpunt verkondigd over het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel. *(Opmerkingen van minister-president Kris Peeters)*

Hij heeft ook alle andere maatregelen technisch naar voren gebracht. Blijkbaar hebt u dat gemist. We hebben altijd alternatieven en oplossingen aangereikt. U eindigt op hetzelfde punt als Peeters I. U hebt er nu een tunneltje bij gegraven, maar u bent nog geen stap verder. *(Opmerkingen van minister-president Kris Peeters. Rumor)*

Alstublieft, kom dan niet vragen om ... *(Opmerkingen van minister-president Kris Peeters. Rumor)*

Als u aan de oppositie moet vragen hoe zij het zou doen, is dat een zeer groot zwaktebod. De meerderheid heeft geen geloofwaardigheid meer en probeert met die beslissing haar blazen om te blinken voor ze in campagne gaat. *(Rumor)*

Maar u hebt geen duidelijke keuze! U hebt geen duidelijke keuze!

De heer Bart Tommelein: Minister-president, u roept op tot een inhoudelijk debat. De heer Van Mechelen heeft daar toch wel duidelijk aan bijgedragen. Dit dossier is echt te belangrijk om partijpolitieke spelletjes te blijven spelen.

De heer Van Mechelen vraagt om duidelijkheid. Hij stelt vragen. Hij uit zijn bezorgdheid over een groot draagvlak voor een regeringsbeslissing die de volgende regering voornamelijk zal uitvoeren. Minister-president, u hebt beslist om opnieuw te starten. U spreekt voortdurend over 'we', terwijl u 'men' moet zeggen. Het zullen immers de volgende Vlaamse regeringen zijn die de werken zullen uitvoeren.

Eén zaak is duidelijk, en daarin treed ik de heer Reekmans bij: het is fout als men begint met het falen van de regering van de afgelopen vijf jaar te verdoezelen door aan de oppositie te vragen om haar standpunt. Wij zitten hier als parlement om aan u uitleg te vragen over uw standpunten. Wij willen een antwoord op onze vragen. De heer Van Mechelen heeft de hand uitgestoken: we willen samenwerken aan duurzame oplossingen in het belang van de

Vlamingen, de Antwerpenaren. Stop met de zwartepiet door te schuiven naar andere partijen. Voer actie en voer uit. (*Applaus bij Open Vld*)

Minister-president Kris Peeters: Deze Vlaamse Regering heeft een beslissing genomen. De heer Van Mechelen geeft de voorzitter van BAM een veeg uit de pan als hij zegt dat we nu met die beslissing moeten vooruitgaan. De heer Van Mechelen roept op om het maatschappelijk draagvlak maximaal te vergroten. De heer Van Mechelen zegt dat hij daaraan wil bijdragen. De eenvoudige vraag is om duidelijkheid te geven. De heer Van Mechelen heeft toen als regeringslid het BAM-tracé verdedigd.

Het is daarom dat ik niet goed begrijp dat wordt gezegd dat we met de actiegroepen moeten spreken, maar dat wanneer wij aan de oppositie vragen om hun duidelijke visie te geven, er geen antwoord komt. Dat is toch een normale vraag die niets te maken heeft met het toespelen van de zwartepiet.

Wij zullen op alle vragen van de heer Van Mechelen heel rustig en duidelijk antwoord geven, maakt u zich daar geen zorgen over. Maar ik ben, zeker doordat de heer Van Mechelen ons heeft uitgedaagd met de opmerking over een maatschappelijk draagvlak, heel erg geïnteresseerd in een duidelijk standpunt van de oppositie. De heer Reekmans heeft geen standpunt, dat is duidelijk, ik hoop dat Open Vld er wel een heeft. (*Rumoer*)

De heer Dirk Van Mechelen: Minister-president, sorry dat ik het zeg, maar dit is u eigenlijk onwaardig – en ik wik mijn woorden. U was mijn minister-president toen we in 2009 deze beslissing hebben genomen. Aan degenen die na de verkiezingen met het referendum regelrecht zijn gecrasht en opnieuw van nul af aan zijn moeten beginnen, vraag ik enkel om erover te waken dat we 100 procent zeker kunnen aantonen dat met dit BAM-tracé en met de uitvoering ervan, de leefbaarheid gegarandeerd is en dat we niet opnieuw uitkomen bij de discussie van 2009. Ik heb gezegd: “Indien we dat kunnen aantonen aan de mensen van Antwerpen, aan de Antwerpse bevolking, voor of tegen de actiegroepen, want dat is hun keuze, dan gaan we voor dit tracé, dan zullen we het uitvoeren en dan zult u in mij, net zoals in het verleden, een bondgenoot vinden.”

Maar we zijn vandaag een verdomd en duidelijk antwoord schuldig aan alle mensen van Antwerpen-Oost, van Deurne-Noord en van Merksem. Het zal de kwaliteit van dat antwoord zijn dat zal aantonen of we kunnen voortdoen, of we dit project eindelijk kunnen uitvoeren. We kunnen immers inderdaad niet langer wachten. (*Applaus bij Open Vld*)

Minister-president Kris Peeters: Mijnheer Van Mechelen, u hebt toch ook het MER gelezen? Wij baseren ons op dat MER. Ik stel de vraag dus opnieuw, in alle rust. Ik heb trouwens geen probleem met uw vragen, ze zullen beantwoord worden.

Op basis van het MER hebben we een beslissing genomen, ook inzake de leefbaarheid. U hebt het MER ook gelezen. Bent u samen met ons bereid om, op basis van uw vraag, het draagvlak te vergroten en om mee de mensen ervan te overtuigen dat uit het MER bleek dat het om een fotofinish ging en dat we met de andere elementen die wij eraan toegevoegd hebben, de juiste keuze hebben gemaakt? Dat is een eenvoudige vraag die ik u stel als minister-president.

De heer Dirk Van Mechelen: Ik zal daar een eenvoudig antwoord op geven, minister-president. Vandaag op 19 februari heb ik om 11:14 uur opnieuw de e-mail ontvangen waaruit ik één paragraaf citeer: “In bijlage vindt u een beknopte powerpoint die illustreert wat de valse vergelijking behelst op bijvoorbeeld het vlak van de luchtkwaliteit, meer in het bijzonder NO₂ of stikstofdioxide, de toonaangevende parameter ter zake. Op de kaarten ziet u telkens in blauw weergegeven die zones in de stad waar vooruitgang wordt geboekt, waar de luchtkwaliteit inzake NO₂ erop vooruitgaat. In groen, oranje en rood staan weergegeven de zones waar de luchtkwaliteit erop achteruit gaat. Grosso modo duikt telkens hetzelfde patroon op bij de vergelijking van Oosterweel en Meccano (...)” Enzovoort, enzovoort.

Ik roep u op, minister-president, om te zorgen voor het draagvlak en om zwart op wit aan te tonen dat we nu wel juist zitten. Het is genoeg geweest. *(Opmerkingen van minister-president Kris Peeters)*

De voorzitter: Neen, de heer Penris heeft het woord. Ik denk dat er genoeg woord en wederwoord geweest is. Het debat wordt, wat dit punt betreft, ongetwijfeld nog vervolgd.

De heer Jan Penris: Voorzitter, ik heb een beetje de indruk dat het debat nu verwatert. Ik wou en wil graag een technisch debat voeren, maar dat is ons niet toegestaan. U hebt blijkbaar in het Bureau afgesproken dat we vandaag een actualiteitsdebat zouden houden waarin elke fractie op 7 minuten haar standpunt mocht bekendmaken. Ik wou het debat voeren dat de heer Van Mechelen voert, maar dat hebt u niet toegestaan. En nu breken een aantal collega's in... *(Opmerkingen van minister Hilde Crevits)*

Minister, ik verwijt u dat niet, ik verwijt dat aan sommige collega's die wat dat betreft echt niet loyaal zijn.

Ik had mijn werk voorbereid en ik had graag gehad dat dit technische debat mee ondersteund werd met de bevindingen van het Rekenhof. Ik heb er alle begrip voor dat het Rekenhof op zo'n korte termijn nog geen bevindingen heeft kunnen maken en dat we dus het debat ten gronde, het technische debat, zullen moeten voeren op 27 maart.

Dus wil ik me beperken, minister Crevits, maak u niet ongerust, tot een politiek debat. Ik ga niet op technische details in. Ik hoop dat de andere collega's dat ook niet meer doen, want anders krijgen we een debatvermenging.

De minister-president heeft een belangrijke politieke uitspraak gedaan. Ik wil hem een politieke vraag stellen. Minister-president, blijkbaar wordt uw alternatief gesteund door de stad Antwerpen en het havenbedrijf. Ik ga ervan uit dat uw alternatief wordt gesteund door het college van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen, niet door de rest van de gemeenteraad, want bij mijn weten heeft de gemeenteraad nog geen kennis kunnen nemen van en geen debat kunnen voeren over uw alternatief. Ik ga er ook van uit dat wat het havenbedrijf betreft, het ook niet de raad van bestuur van het havenbedrijf is dat zegt dat het er volledig mee eens is. Waarom vraag ik dat? Het is niet onbelangrijk, ik kom er straks in mijn politieke betoog op terug. Omdat de voorstellen die u doet, belangrijke financiële consequenties kunnen hebben voor de slagkracht en de concurrentiekracht van het havenbedrijf. Ik denk dat er geen enkel gezond havenbedrijf is dat voorstellen zoals u ze nu doet, mee zal goedkeuren. U zegt nu: ik heb de zegen van het college van burgemeester en schepenen. En u hebt de zegen van wie in het havenbedrijf? Van de voorzitter?

Minister-president Kris Peeters: De voorzitter, Marc Van Peel, schepenen. Mijnheer Penris, die zijn, nogmaals, lid van het interministerieel comité en hebben daar toegezegd dat ze instemmen met deze keuze. Ik ga ervan uit dat de heer Van Peel en ook de heer Kennis en de anderen in het schepencollege in Antwerpen aan de raad van bestuur van de haven tekst en uitleg zullen geven zoals wij in het Vlaams Parlement tekst en uitleg geven en kijken welke opmerkingen er worden geformuleerd.

De heer Jan Penris: Dus een goedkeuring onder voorbehoud.

Minister-president Kris Peeters: Er is een akkoord. Ik heb begrepen dat zij duidelijk gemandateerd waren vanuit het college.

De heer Björn Rzoska: Collega's, ik heb even niet deelgenomen aan het debat om wat hier dreigt te gebeuren. De collega heeft het al aangehaald, eigenlijk is de Vlaamse Regering de bal aan het omdraaien en is ons aan het verdrinken in een technisch debat. *(Opmerkingen)*

Collega's, ik heb lang genoeg gewacht. De vraag is eigenlijk niet zozeer waarom de oppositie, of het nu gaat over Open Vld, over ons of over Vlaams Belang, in een aantal alternatieven misschien betere opties zien zitten. De kern van de zaak is dat u eigenlijk geen

draagvlak hebt om uw BAM-tracé door de strot van de Antwerpenaar te jagen, daarover gaat het. U hebt daar eigenlijk geen draagvlak voor.

De politieke discussie die zou moeten worden gevoerd, is: wat heeft de Antwerpenaar in het referendum juist aan u gevraagd? Er was een zeer duidelijke vraag en een zeer duidelijk antwoord. De Antwerpenaar heeft zeer duidelijk aangegeven: wij willen dat BAM-tracé niet, wij willen geen ring van achttien rijstroken door de stad. De kern van de vraag is: waarom beslist de Vlaamse Regering om een vrij antieke manier van mobiliteitsoplossing te installeren?

Minister-president, ik kan u verzekeren dat in het buitenland in steden waar men de kans krijgt, men er altijd voor zal zorgen dat doorgaand verkeer aan de buitenkant van de stad loopt en niet dwars door de stad. Nogmaals, dat is wat mij betreft de kern van de zaak.

Al wat u hebt beslist, is er altijd geweest op basis van wat Noriant moet bouwen. Dat is eigenlijk de politieke discussie die we zouden moeten voeren. U hebt nooit, ook niet in uw MER en ook niet op basis van de conclusies van uw MER, open gestaan voor die alternatieven.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Rzoska, ik vind het een schande wat u nu zegt, echt een schande. Dat milieueffectenrapport is er gekomen na een referendum waarbij zeer expliciet in Antwerpen niet gekozen is voor de brug. Ik heb campagnes gezien, ook van actiegroepen, die zegden: de brug moet onder de grond. Wij zijn vervolgens gestart met een plan-MER dat uitgevoerd is op een schaal en op een manier die nooit gezien is. We hebben alle mogelijke alternatieven mee onderzocht. De MER-cel kunt u onmogelijk verdenken van enige partijdigheid. Vijftig tot zestig mobiliteitsscenario's zijn onderzocht. We hebben nu een rapport van meer dan 2000 bladzijden. We hebben een ruimtelijk veiligheidsrapport, een veiligheidsanalyse, waar de heer Van Mechelen al naar heeft verwezen, waaruit blijkt dat bijvoorbeeld Meccano manifest een negatief advies krijgt. We hebben ook een maatschappelijke kosten-batenanalyse waaruit de ongelooflijke meerbaten blijken van het Oosterweeltracé.

En we hebben een milieueffectenrapport waaruit zowel op het vlak van mobiliteit als op het vlak van leefbaarheid blijkt dat het Oosterweeltracé een goede keuze is. U moet het daar niet mee eens zijn. Wanneer wij echter die keuze maken, dan doen wij dat in een pakket met flankerende maatregelen. Daarin staan ook alle pijnpunten en de wijze waarop die kunnen worden geflankeerd. Wanneer u nu zegt dat wij kiezen voor een of ander consortium, dan vind ik dat een schande en een afbreuk aan al het degelijke werk dat hier is gebeurd. *(Applaus bij de meerderheid en bij de regering)*

De heer Björn Rzoska: Minister, ik heb het officiële foldertje van het referendum van 18 oktober 2009 bij me dat de Antwerpenaren in hun bus hebben gekregen. Ik zal u de originele vraag voorlezen: “Moet de stad Antwerpen een gunstig advies geven voor de stedenbouwkundige vergunning van de Oosterweelverbinding op het huidige voorziene tracé tussen Zwijndrecht-Linkeroever en Merksem-Deurne, ja of neen?” In een rode ‘bullet’ staat daaronder wat betreft de verduidelijking voor de Antwerpenaar: “Met het huidig voorziene tracé tussen Zwijndrecht-Linkeroever en Merksem-Deurne wordt het BAM-tracé bedoeld.” Als u nu tegen mij zegt dat het een schande is dat ik een rapport van tweeduizend bladzijden naar beneden haal, dan zeg ik dat het een echte schande is dat u de Antwerpenaar die toen heel duidelijk het BAM-tracé heeft verworpen, de rug tokeert.

Ik heb dat MER-rapport ook gelezen en ik heb op dit moment hetzelfde gevoel als de heer Van Mechelen. Hoe komt het dat mijn mailbox ontploft van berichtjes die niet enkel afkomstig zijn van mensen die pro-Meccano zijn, maar ook van mensen die pro andere alternatieven zijn? Die mensen vinden dat er appels met peren worden vergeleken en dat er dus geen eerlijke vergelijking is gemaakt. Ik roep u op om samen met die actiegroepen en met diegenen die alternatieven naar voren hebben geschoven, aan tafel te gaan zitten en dat u dit

op zijn minst uitklaart. Voor alles wat u beweert op basis van een aantal bladzijden, vind ik in het MER andere bladzijden die heel andere dingen aangeven. (*Applaus bij Groen en bij het Vlaams Belang*)

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Rzoska, het MER brengt de effecten van bepaalde keuzes in kaart en de manier waarop deze keuzes kunnen worden gemilderd. Ik vind het een heel grote verdienste dat nu eindelijk, en dat was niet gebeurd in 2009, op alle fronten, dus zowel leefbaarheid als mobiliteit, alle tracés mooi naast elkaar zijn geplaatst. U hebt het over alle Antwerpenaren. Er zijn inderdaad een aantal mensen komen stemmen. (*Opmerkingen van de heer Björn Rzoska en van mevrouw Mieke Vogels*)

Mevrouw Vogels, u herneemt een conclusie van zoveel jaren geleden zonder rekening te houden met al het studiewerk dat nu is gebeurd. Er is een milieu-effectenrapport, er is een ruimtelijk veiligheidsrapport, er is een maatschappelijke kosten- batenanalyse en u gooit die allemaal in de vuilnisbak. En daaruit blijkt inderdaad, mevrouw Vogels, dat het BAM-tracé de juiste keuze is. Dat zullen wij met hand en tand verdedigen en uitleggen aan de mensen. (*Opmerkingen van de heer Jan Penris*)

De voorzitter: Mijnheer Penris, als u het woord wilt, dan kunt u dat van mij krijgen. Maar u moet hier niet beginnen te schreeuwen.

De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Mijnheer Rzoska, u moet misschien eens in het archief gaan kijken om te zien waarmee de actiegroepen en dan zeker Ademloos actie voerden. Dat was: 'Bye Bye Brug, BAM en Noriant'. Zij hebben toen gevraagd om die brug onder de grond te stoppen. (*Opmerkingen op de publiekstribune*)

De voorzitter: Mijnheer Van Hees, als u niet ophoudt, dan schors ik de vergadering en dan laat ik u uit de zaal verwijderen. U moet respect hebben voor de regels van de democratie. Er zijn andere plaatsen waar u in discussie kunt gaan.

De heer Björn Rzoska: Mijnheer de Kort, ik zal u de affiche laten zien die 30.000 Antwerpen in 2009 voor hun raam hebben gehangen. (*De heer Björn Rzoska toont een affiche*)

Op die affiche staat het volgende: "Het BAM-tracé: stem nee." Uw slogan 'Bye Bye Brug' is slechts een van de onderdelen. U moet correct en volledig zijn.

Mevrouw Griet Smaers: Voorzitter, ik wil nog een bijkomende dimensie aan dit debat toevoegen. Ik heb alle respect voor het referendum, voor Antwerpen en voor de Antwerpse regio. De bereikbaarheid en de leefbaarheid, ook in de stadskern, zijn belangrijk. Wat tijdens de voortgangsrapportage over de Oosterweelverbinding en over het Masterplan Antwerpen een aantal keren ter sprake is gekomen, is het feit dat dit veel meer dan enkel de Antwerpse regio behelst. Ik heb vandaag nog geen enkele keer horen verwijzen naar al die andere Vlamingen die in de file staan in de richting van Antwerpen of vanuit Antwerpen in de richting van de Kempen, van Limburg, van Gent en dergelijke. Blijkbaar spelen die andere Vlamingen in dit mobiliteitsdebat niet mee. Dat wil ik niet laten gebeuren. Ik vind dit veel te belangrijk. Het gaat om heel de Antwerpse mobiliteit en om de ruimere regio. Het gaat niet enkel om de groepen en actiescomités uit de stad Antwerpen.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Voorzitter, hoewel de helft van het debat al voorbij is, wil ik toch nog een bijdrage leveren namens mijn fractie. Ik wil immers niet opnieuw te horen krijgen dat we ons niet willen verdedigen. We hebben met betrekking tot dit dossier niets te verbergen. Volgens ons heeft de Vlaamse Regering afgelopen vrijdag de enige juiste beslissing genomen.

Uit het debat dat we hier voeren, blijkt dat momenteel nog een aantal hardnekkige mythes overeind blijven. De eerste mythe is dat de Antwerpenaren tegen het BAM-tracé as such zouden hebben gestemd. Ik heb het de heer Rzoska daarnet nog horen uitleggen.

Ik zal, voor alle duidelijkheid, nog eens de vraag uit het referendum voorlezen: “Moet de stad Antwerpen een gunstig advies geven voor de stedenbouwkundige vergunning van de Oosterweelverbinding op het huidig voorziene tracé tussen Zwijndrecht-Linkeroever en Merksem-Deurne?” Ik weet niet of iedereen hier zinsontleding heeft gevolgd. Normaal gezien, krijgen leerlingen dat in het vierde studiejaar. Het voorwerp van de vraag is ‘de stedenbouwkundige vergunning’ en niet het hieropvolgende ‘voorziene tracé’.

Mijnheer Rzoska, ik heb u daarnet met een mooie affiche zien prijken. Ik heb zelf een affiche van Ademloos aan mijn raam gehangen. Op die affiche stond het volgende: “Stem de brug onder de grond.” Dat is exact wat is gebeurd. (*Applaus bij sp.a en CD&V*)

De stad Antwerpen heeft gevolg gegeven aan de uitslag van het referendum. De dag erna is een ongunstig advies verleend. Dat advies is tijdens een aparte gemeenteraad, die daags nadien is samengeroepen, bekrachtigd. Het ongunstig advies is er gekomen. De aangevraagde stedenbouwkundige vergunning is nooit verleend. De uitkomst van het referendum is gerespecteerd.

De heer Björn Rzoska: Mijnheer Martens, ik ben een historicus. Ik heb het verschrikkelijk moeilijk met wat u nu tracht te doen. U probeert de geschiedenis niet te herschrijven, maar manifest te vervalsen. (*Rumoer*)

Als de vraag dan toch op de stedenbouwkundige vergunning betrekking had, kunt u me dan uitleggen waarom op de door u aangehaalde folder een duidelijke bullet staat met de tekst: “Met het huidig voorziene tracé wordt eigenlijk het BAM-tracé bedoeld.”? Als we het dan toch allemaal zo fout hebben, kunt u me dan zeggen waarom de minister-president op 4 september 2009 in Terzake de duidelijke vraag van een journalist, die nu toevallig boven net achter u zit, of het om het tracé ging, heeft beantwoord met: “Als het neen is, is het neen.”? Ik ben een historicus die zijn bronnen heeft onderzocht. Ik kan u gemakkelijk voorbeelden geven waaruit duidelijk blijkt dat het om het tracé ging.

De heer Bart Martens: Mijnheer Rzoska, het ging om de brug op dat tracé. Er waren ook mensen die vonden dat het viaduct verder naar de haven moest komen te liggen. Indien het enkel om de stedenbouwkundige vergunning was gegaan, had dat er geen deel van uitgemaakt. De Antwerpenaar is dan ook heel duidelijk gemaakt dat het ging om de stedenbouwkundige vergunning die in mei 2009 was aangevraagd en waarvoor een openbaar onderzoek was ingericht. De vraag was of de stad al dan niet een gunstig advies moest verlenen voor een brug op het tracé tussen Zwijndrecht en Merksem.

Het antwoord van de Antwerpenaar daarop was overduidelijk: er moest een ongunstig advies worden gegeven, en de stad Antwerpen heeft dat ook gevolgd. Ik zie dus niet wat hier eigenlijk het probleem is. Uiteraard zullen er Antwerpenaren hebben gestemd omdat ze vonden dat er op dat tracé niets mocht komen, maar er zijn ongetwijfeld ook Antwerpenaren geweest die hebben gestemd vanuit het standpunt dat daar, in plaats van een viaduct, die een barrière is in het landschap tussen stad en haven enzovoort, en die een verdere stedelijke ontwikkeling onmogelijk maakt, het best een tunneltje zou worden gelegd. Herinner u ook dat er toen sprake was van de variant van de Horvathtunnel. Ik betwijfel dus niet dat heel veel Antwerpenaren ook met die oplossing konden leven.

“Stem de brug onder de grond”, stond op een affiche van Ademloos die in de campagne is verspreid en die onder meer voor mijn raam hing. Mijnheer Rzoska, ik kan u met heel veel trots zeggen dat ik heb kunnen meewerken aan het realiseren van die droom: die viaduct is weg, er is geen sprake meer van. Die moeilijke knoop aan het Sportpaleis, die inderdaad de achilleshiel was van het hele traject, is opgelost. Daar verdwijnt alles onder de grond. Daar gaat alles naar min 1. Dat wordt aan het oog en het oor van de Antwerpenaar onttrokken.

Mythe twee: met het BAM-tracé wordt verkeer door de stad aangetrokken. Ook dat klopt niet. Voor de meeste relaties gaat, net als bij Meccano, het verkeer om de stad heen. Bij de belangrijke noord-zuidrelatie zal het verkeer de A102 en de R11bis kunnen nemen om zich van de E19 uit Breda en de A12 uit Bergen op Zoom te verplaatsen naar de E19 richting Brussel. Als het gaat over de relatie tussen Linkeroever en het zuiden zal zowel bij Meccano als bij het BAM-tracé de Kennedytunnel worden genomen, de kortste weg tussen de E17 op Linkeroever en de E19 naar het zuiden. Het verkeer dat van de Kempen komt en richting het zuiden moet, zal zowel bij Meccano als bij BAM de R11bis-verbinding nemen. Dat is dus allemaal verkeer dat om de stad heen wordt geleid. Doordat vrijdag niet alleen is beslist om een tracé goed te keuren, maar ook het principe van de gedifferentieerde tol, waarbij die vrachtwagens die dicht bij de stad of in de stad rijden, een hogere prijs zullen moeten betalen dan vrachtwagens verder van de stad, slagen we er met ons scenario ook in om het vrachtverkeer naar buiten te duwen.

Het grote voordeel van de Oosterweeltunnel is dat die ook een oplossing biedt voor het bestemmingsverkeer. Twee derde van het autoverkeer op de ring vandaag is bestemmingsverkeer. Daarvoor biedt die Meccanotunnel geen alternatief, omdat die te ver van de stad ligt. Met de Oosterweeltunnel zal een deel van het verkeer dat vandaag op die ring zit, zich ook gaan verspreiden tussen de huidige ring en die nieuwe Oosterweeltunnels. Dat is dus verkeer dat aan het oog en het oor wordt onttrokken, dat geen of amper nog geluidshinder zal doen ontstaan. Dat zorgt ook voor een belangrijke ontlasting van de huidige R1.

De heer Dirk Peeters: Mijnheer Martens, u zegt in één adem dat we de A102 en de R11bis nodig hebben. Ik wijs u erop dat net voor die twee dossiers de plan-MER-procedure nog loopt en wordt opgestart. Ik wijs u erop dat alternatieven voor die dossiers, met name als het gaat over de R11bis, zich situeren op de huidige ring rond Antwerpen. Ik wijs u erop dat ik in het verleden met betrekking tot die problematiek de vraag heb gesteld dat er een gezamenlijk plan-MER zou worden gemaakt, net omdat er een relatie is tussen de R11bis en de Oosterweelverbinding. De Vlaamse Regering heeft dat geweigerd. Men heeft dat in stukken gehakt. Nu staan we voor het probleem dat het ene het andere beïnvloedt, en zelfs nodig heeft, volgens de conclusies van het huidige plan-MER. Wat u nu zegt in uw betoog, is een voorafname op wat nog moet komen, want de plan-MER-procedure voor A102 en R11bis is pas opgestart, en we kennen daar zeker de uitkomst niet van, zeker niet als het gaat over de R11bis.

De heer Bart Martens: Mijnheer Peeters, het enige dat ik weet, is dat het standpunt van uw partij is dat die R11bis er in geen enkele vorm ooit mag komen, ook niet als dat een geboorde variant is. In dat scenario zijn we er zeker van dat het doorgaand noord-zuidverkeer door de stad zal blijven gaan. Ik denk dat er één partij is in dit halfroond die ronduit tegen de R11bis is, en dat is de uwe. Met andere woorden, uw partij zorgt ervoor dat in de toekomst doorgaand verkeer, dat wij in ons scenario rond de stad kunnen leiden, door de stad zal blijven denderen en vervuiling en lawaaioverlast zal blijven opleveren. *(Applaus bij de meerderheid)*

De heer Dirk Peeters: Dat is niet waar. Precies daarom hebben we gevraagd om een globaal plan op te stellen, dat moet toestaan om alle alternatieven voor hetzelfde traject – de ring rond Antwerpen – te onderzoeken. Vandaag wordt dat onmogelijk gemaakt ten gevolge van de beslissing van de Vlaamse Regering, want die zorgt voor een voorafname.

De heer Bart Martens: Mijnheer Peeters, ik begrijp echt niet dat u zegt dat de BAM- en Oosterweeltunnels te dicht bij de stad liggen, maar tegelijkertijd ook zegt dat het niet goed is om de R11bis ver weg van de stad, onder de grond, tussen Wommelgem en Kontich of Wilrijk, aan te leggen. U wilt die R11bis door Antwerpen aanleggen. Wat u bepleit, is precies hetzelfde als wat u de Vlaamse Regering verwijt inzake de Oosterweel. U zegt dat Oosterweel veel te dicht bij de stad ligt, maar u wilt zelf de R11bis door de stad laten lopen. Het is een mooi staaltje van consequent zijn.

De heer Matthias Diependaele: Ik begrijp Groen echt niet. In het plan-MER staat duidelijk dat de twee tangenten geen verschil zouden uitmaken wanneer een keuze tussen de tracés moet gebeuren. Voorts hoor ik de oppositie voortdurend zeggen dat er verder onderzoek nodig is. Het is echter hoog tijd dat de knoop wordt doorgehakt. De Vlaamse Regering heeft dat echt niet te vroeg gedaan. Als de knoop nu niet wordt doorgehakt, bestendigen we de toestand die de heer Rzoska heeft geschetst: een kaartje met een rood hart, en een gigantische verontreiniging. Dat zou pas een aanslag op de mobiliteit en op de leefbaarheid betekenen. We willen daar niet voor kiezen. We willen vooruit, en daarom is, op basis van alle beschikbare informatie, een verstandige keuze gemaakt. Uw pleidooi voor stilstand zou neerkomen op een grote aanslag op het milieu.

De heer Bart Martens: Mythe drie: Oosterweel levert enkel luttele minuten tijdwinst op. Dat is dan in de zeldzame momenten dat er vlot wordt gereden. Het ringsysteem dat met Oosterweel wordt gecreëerd, is veel robuuster. Als vandaag op de R1 een ongeluk gebeurt, dan heeft dat gigantische gevolgen, op alle wegen naar Antwerpen. In de toekomst zal men, wanneer er ergens op de ring een ongeval gebeurt, de stad via de andere richting kunnen bereiken. De 'luttele minuten tijdwinst' worden zo uren tijdwinst.

Mythe vier: Oosterweel is nefast voor de gezondheid van de Antwerpenaren. Ik zal hier niet herhalen wat daarover al is gezegd. Het gaat inderdaad om een fotofinish. Ik voeg aan de vele cijfertjes er nog twee toe. Na de realisatie van Oosterweel blijven 398.174 Antwerpenaren blootgesteld aan te hoge fijnstofconcentraties boven de Europese norm. Bij het Meccanotracé zijn dat er 397.142. Dat is een verschil van nauwelijks 0,2 procent. Beide scenario's zorgen dus voor een lichte verbetering van de luchtkwaliteit, maar er is veel meer nodig om de gezondheid van de Antwerpenaren te vrijwaren. Er zijn dus veel meer en andere maatregelen nodig, ook op het vlak van het voorstadsnet. Er is nood aan de verschuiving van het goedertransport naar het spoor en de binnenvaart en er zijn investeringen in autoluwe en autovrije woonwijken nodig.

Overigens: wanneer we de gedifferentieerde tol op Oosterweel en de trajectheffing op Meccano toepassen, dan blijven de verschillen even klein – 0,2 procent –, maar wel in het voordeel van Oosterweel. De grote verschillen zijn dus niet een gevolg van een keuze voor een van beide scenario's, maar doen zich in de deelgebieden van elk scenario voor, waarbij Oosterweel de grootste verbetering oplevert voor het meest belaste deel van de stad. Want mensen die rond de R1 wonen, zullen meer en met veel meer personen erop vooruitgaan dan wanneer voor het Meccanotracé zou worden gekozen. De gebieden Centrum Leien, Centrum Zuid, Hoboken, Kiel en Wilrijk krijgen met Oosterweel minder vervuiling te slikken.

Het is juist dat Meccano iets beter scoort voor de zones van het Sportpaleis tot aan Luchtbal. Maar in dat verband worden maatregelen genomen.

We hebben ervoor gezorgd dat niet alleen het litteken van het viaduct aan het Sportpaleis verdwijnt, de barrière tussen de binnenstad en de buitendistricten, maar ook de brug over het Albertkanaal.

Beste collega's, door die twee ingrepen zorgen we ervoor dat er al begonnen wordt met de overkapping. Het deel boven de tunnel onder het Albertkanaal kan een heel mooi park worden. We beginnen met de aanleg van een overkapping aan het stedelijk plein, en tussen het Sportpaleis en de Luchtbal krijgen we een sleuf waar we nadien nog naar believen dekseltjes op kunnen plaatsen om heel die zone verder en beter te overkappen zodat de geluidsoverlast nog verder kan worden gesaneerd.

Collega's, als we eerlijk zijn, moeten we vaststellen dat dit geen uitruil is geweest van mobiliteit tegen leefbaarheid en dat dit dossier geen dossier is dat de mobiliteit slechts in kleine mate zal bevorderen, maar de leefbaarheid in sterke mate doet afnemen. De waarheid gebiedt te zeggen dat met de beslissing die vorige vrijdag is gevallen de mobiliteit én de leefbaarheid er sterk op vooruit zullen kunnen gaan.

En wij, beste leden van de regering, hopen inderdaad dat er nog een ontwerp-GRUP wordt goedgekeurd waarin het tracé wordt verankerd. Wij zijn er alleszins van overtuigd dat dit een dossier is waarvan we de Antwerpenaar wel kunnen overtuigen, mijnheer Van Mechelen. Draagvlak mag ook geen zitvlees worden. Het vermeende gebrek aan draagvlak mag ons nu niet doen beslissen om uit te stellen en bijkomende onderzoeken te laten doen. Nee, ik denk dat wij een sterk dossier hebben waarvan we iedereen kunnen en moeten overtuigen.

De heer Dirk Van Mechelen: Mijnheer Martens, ik zeg alleen: een verwittigd man is er twee waard. Ik zou graag aan de meet geraken.

De heer Bart Martens: We zullen samen met u graag aan de meet komen.

De heer Dirk Peeters: Voorzitter, ik wil de heer Martens kort een bijkomende vraag stellen in verband met de overkapping die hij mogelijk maakt in de omgeving van het Sportpaleis en de dekseltjes die hij daarop wilt leggen. Mijnheer Martens, welke garantie geven u en de Vlaamse Regering dat dat inderdaad zal worden gerealiseerd? Welke garanties geeft u dat dat kan in het kader van de richtlijn en de veiligheid van de tunnel die eronder zit?

De heer Bart Martens: Mijnheer Peeters, zowel de ondertunneling van het Albertkanaal als de aanleg van het stedelijk plein zijn onlosmakelijk verbonden met het project. Ze zullen met andere woorden mee in het ruimtelijk uitvoeringsplan en mee in de stedenbouwkundige vergunning worden opgenomen. Stel u nu voor dat men zou beslissen het Meccanotracé te realiseren, dan was er geen enkele relatie met dat project, laat staan enige garantie dat men daar nog maar met overkapping een aanvang zou maken. Dat is volgens mij ook het grote voordeel van de beslissing die er genomen werd: we beginnen met de overkapping, met een stedelijk plein, met de ondertunneling van het Albertkanaal. Dat zijn de eerste overkappingen op de ring. Verder staat niets in de weg om daar inderdaad verdere dekseltjes op te plaatsen in de sleuf die getrokken wordt tussen Sportpaleis en Luchtbal.

In een MER heeft men oefeningen gedaan waar dat allemaal zou kunnen, rekening houdend met de 10 secondenregel en de Europese Tunnelrichtlijn. De mogelijkheden in het scenario Meccano en de mogelijkheden in het scenario Oosterweel blijken nagenoeg identiek. Het MER zegt daar letterlijk: “Beide varianten zijn niet onderscheidend op vlak van overkappingsmogelijkheden.” Dat is heel duidelijk, denk ik. Het enige verschil is dat er met Oosterweel van die overkapping al een begin wordt gemaakt, terwijl dat bij Meccano verre toekomstdromen zullen blijven. *(Applaus bij de meerderheid)*

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Voorzitter, minister-president, of pardon, mevrouw de viceminister-president, er is beslist. Het werd tijd dat er beslist werd in dit dossier dat als een soap loopt in dit halfroond. Maar, mevrouw de viceminister-president, er is laat beslist, er is verkeerd beslist en er is onduidelijk beslist.

Er is laat beslist, want we zijn nu vijf jaar na het fameuze referendum. Er moest, minister-president, beslist worden – uiteraard. Maar er is laat beslist en misschien zelfs te laat. Laat ons daar duidelijk over zijn ten aanzien van de bevolking.

We nemen nu misschien een beslissing voor de verkeersstromen van vandaag zonder rekening te houden met hoe die verkeersstromen er op het einde van de werkzaamheden – over tien, vijftien of twintig jaar – zullen uitzien. Op dat moment zullen we andere beslissingen moeten nemen. Onze kinderen en kleinkinderen zullen zeggen: “Hadden ze toen maar beslist zoals er moest worden beslist.”

Minister-president, er is ook verkeerd beslist, omdat u de keuze had tussen twee alternatieven volgens het plan-MER. Een alternatief ging voor de quickwins in de mobiliteit. Het gaat dan over twee tot drie minuten. Mijnheer Martens, het is een boutade, maar daar komt het wel op neer. Een ander alternatief koesterde de volksgezondheid en respecteerde de volkswil. Was ik in uw plaats geweest, minister-president, dan had ik zeker voor het tweede alternatief

gekozen. In bepaalde dossiers kan ik mijn eigen mening hebben. Als regeringsverantwoordelijke moet u gaan voor uw dossiers waarin de volksgezondheid en de volkswil primeren.

Minister-president, u hebt een onduidelijk besluit genomen inzake kostprijs en financiering, inzake de uitvoering, inzake de nieuwe elementen die u helemaal op het einde hebt ingebracht, inzake de gevolgen voor de haven en de industrie en de hardwerkende Vlamingen in onze regio. De kostprijs: waarover spreken we? *(Opmerkingen van minister-president Kris Peeters)*

3,2 miljard euro? Ik geloof u niet. Het is meer. ‘Walter, alles hoger.’ Het zal 4 of 5 of 6 miljard euro zijn. Uw eigen diensten rekenen nu al uit – u moet Gazet van Antwerpen vandaag maar lezen – dat als we een beetje pech hebben, we minstens een miljardje meer zullen moeten betalen. *(Opmerkingen van minister-president Kris Peeters)*

Minister-president, wie gaat uw project financieren? De Europese Investeringsbank? De pensioenfondsen? De klassieke banken? Minister Muyters zegt ja, maar minister Muyters zegt rap ja. Ik geloof hem niet. Zult u het financieren met de opbrengst van de vertolling? Dat kon nog net in het verhaal van de heer Van Mechelen. *(Opmerkingen van minister Philippe Muyters)*

Voorzitter, ik laat minister Muyters niet inbreken in mijn betoog. Hij heeft de vorige keer ook niet willen tussenkomen. Ik laat alleen die mensen tussenkomen die vorige week de moed hadden om het woord te voeren. Minister-president, u zal ik op het einde van antwoord dienen.

Wie zal het project mogen, kunnen of moeten uitvoeren? Is dat, zoals in de wandelgangen wordt gesuggereerd, Noriant? Is dat de preferente bidder? Ik weet het niet. Krijgen we niet een totaal nieuw project met de regeringsbeslissing die u hebt genomen? Moeten we, wat de gunning van het bouwwerk betreft, niet van nul beginnen? Moeten we de andere consortia die in het verleden hebben meegedongen, niet ook de kans geven om eerlijk mee te dingen? Of zijn we, zoals in de wandelgangen wordt gesuggereerd, gebonden aan dat ene bouwconsortium? Ik hoop van niet, maar ik hoop dat we daar een antwoord op krijgen. Dat was de reden waarom ik het Rekenhof in deze discussie had willen betrekken.

Nieuwe elementen. Minister-president, na het MER-rapport hebt u gesuggereerd dat we dat gaan verbeteren met een tunnel onder het Albertkanaal. Spoort dat nog met wat die mensen hebben onderzocht, met wat ze hebben moeten onderzoeken? Spoort het nog met wat de alternatieven hebben aangereikt? Pleegt u geen concurrentievervalsing? Ik laat het aan u over.

Minister-president, als u aan die variant vasthoudt, heeft dat voor Merksem, mijn eigen district, alvast één voordeel. Als het viaduct verdwijnt, kunnen we de brug op de IJzerlaan behouden. Dat maakt me misschien iets milder ten opzichte van wat u voorstelt, maar niet helemaal. Daar heb ik altijd voor gepleit.

Maar dat was technisch niet mogelijk. We konden geen tunnel onder het Albertkanaal graven. Als dat nu plots wel kan, vraag ik u: bent u bereid om Merksem blijvend te ontsluiten via een brug, die op dit moment de IJzerlaanbrug is? U weet dat het college in Merksem vrijwel dezelfde samenstelling heeft als die in dit huis.

Dan wil ik het nog hebben over de gevolgen voor de havenindustrie en de hardwerkende Antwerpenaar. We gaan de drie bijkomende Scheldekrusingen vertollen. Dat zal uiteraard een effect hebben op de kostprijs voor diegenen die ons willen en moeten bereiken. Dat zal een effect hebben op de klanten van onze haven, op de klanten van onze maakindustrie en op de hardwerkende Antwerpenaar, die niet anders kan dan met de wagen elke dag van linker-naar rechteroever en terug te rijden. Hebt u daar rekening mee gehouden? Hebt u dat al becijferd?

En hoe denkt uw coalitiepartner N-VA daar over? De N-VA is een partij die in de Kamer terecht aangeeft dat de regering-Di Rupo een belastingregering is, maar hier in dit huis worden met dat soort maatregelen ook de facto belastingverhogingen ingevoerd. Is uw coalitiepartner N-VA het daarmee eens? *(Opmerkingen van de heer Kris Van Dijck)*

Neen, u mag mij niet onderbreken. Anderen kunnen dat wel.

Wat kunnen we nu doen op korte termijn? Ik denk, minister-president, dat we niet moeten stilstaan. Op korte termijn kunnen we de Liefkenshoektunnel tolvrij maken. Op korte termijn kunnen we de Singel een grote doorgang verlenen door ofwel noodbruggen ofwel, op langere termijn, tunnels aan te leggen. Op middellange termijn kunnen we aan een consensusmodel denken, dat de helft kost van wat u voorstelt op heel lange termijn. Ook daar moeten we over durven na te denken, in het voordeel van onze kinderen en kleinkinderen.

We moeten er misschien eens over denken om het doorgaand verkeer nog verder van Antwerpen te trekken dan we nu doen. Waarom willen we de grote ring niet in overweging nemen? Is dat omdat Tindemans en Swaelen er destijds tegen waren? Ik hoop van niet.

De heer Thomaes, de nieuwe voorzitter van BAM, roept ons op om alstublieft geen stokken in de wielen te steken. Ik zal geen stokken in de wielen steken. Ik zal geen nieuw referendum organiseren. Ik kijk naar de mensen van de burgerbeweging. Zij doen wat ze wat dat betreft moeten doen. We hebben een referendum gehad, en de uitslag daarvan was bijzonder duidelijk. De Antwerpenaar heeft zich uitgesproken tegen een BAM-tracé. Het is nu aan u, als politiek verantwoordelijke, om met dat referendum om te gaan. U hebt dat referendum naast u neergelegd. Wel, dan zal er een nieuw referendum komen, op 25 mei. Op 25 mei zal de Antwerpenaar zeggen of hij meegaat in uw verhaal of niet. *(Applaus bij het Vlaams Belang)*

De voorzitter: De heer Diependaele heeft het woord.

De heer Matthias Diependaele: Voorzitter, collega's, de knoop is doorgehakt. Als N-VA waren wij absoluut vragende partij om de tracékeuze nog voor het einde van deze legislatuur vast te leggen. We zijn dan ook zeer blij dat de Vlaamse Regering deze uitdaging niet uit de weg is gegaan. De keuze die vorige week vrijdag is gemaakt, steunt op een hele reeks uitgebreide en onderbouwde studies. Maar al veel langer was duidelijk dat de Antwerpse verkeersknoop niet kan worden ontward zonder een derde Scheldekruising. De keuze voor het Oosterweeltracé is op basis van de studies de meest verstandige. Ik kom daar straks op terug.

Het is een goede zaak dat de Vlaamse Regering verantwoordelijkheid en daadkracht toont en samen met het Antwerpse stadsbestuur en het Havenbedrijf deze knoop heeft doorgehakt. Maar we moeten er ook niet flauw over doen: dit dossier heeft al veel te lang aangesleept. Het is ondertussen al bijna vijftien jaar geleden dat de eerste plannen werden opgesteld. En de mobiliteit in de Antwerpse regio is er sindsdien alleen maar op achteruit gegaan.

De stap die de Vlaamse Regering nu zet, is dan ook niet te overschatten. Mijn partij heeft het vaste voornemen – en ik hoop dat er hier nog partijen zijn die dat voornemen delen – om nu eindelijk vooruit te gaan met dit project. Niet enkel voor een betere mobiliteit, maar zeker ook voor de leefbaarheid in en rond Antwerpen en voor de economische ontwikkeling van heel Vlaanderen.

Laat ons toch ook niet vergeten dat er heel wat andere projecten in het kader van het Masterplan 2020 werden en worden uitgevoerd of in voorbereiding zijn. Het debat wordt nogal eens verengd tot dit ene – weliswaar zeer belangrijke of het belangrijkste – deel van dit plan. Maar er zijn nog heel wat andere projecten. Om tijd te sparen zal ik ze nu niet overlopen.

Wat betreft de keuze voor de Oosterweelverbinding is het onze overtuiging dat er gekozen is voor de oplossing die het meest tegemoetkomt aan de doelstellingen die werden

vooropgesteld: het aanpakken van het mobiliteitsprobleem, de leefbaarheid verbeteren en de veiligheid verhogen. Dat allemaal binnen een haalbaar en betaalbaar kader. Deze doelstellingen werden getoetst aan de resultaten van meerdere analyses: het plan-MER, de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA), de tunnel- en verkeersveiligheidsrapporten en het ruimtelijk veiligheidsrapport. Het Oosterweeltracé kan de beste kaarten op tafel leggen voor mobiliteit, verkeersveiligheid en – door de aanpassingen – leefbaarheid.

Wat betreft de leefbaarheid is vandaag al verschillende keren herhaald dat er globaal gezien tussen de onderzochte tracés nauwelijks een verschil is qua luchtkwaliteit. Dat is de zogenaamde fotofinish. De Oosterweelverbinding verbetert daarenboven het sterkst de luchtkwaliteit in die zones van Antwerpen die momenteel het meeste lijden onder de luchtverontreiniging. Doordat dit tracé ook zorgt voor de beste doorstroming op het hoofdwegennet halen we de beste resultaten wat de vermindering van het sluipverkeer op het onderliggende wegennet betreft. Daarmee ontlasten we de woonkernen in de Antwerpse regio van sluip- en vrachtverkeer.

Op basis van de studies werd samen met het Antwerpse stadsbestuur ook beslist om enkele maatregelen te nemen die de leefbaarheid nog verhogen. Zo zal het viaduct van Merksem verdwijnen nadat het heeft gediend als feitelijke minderhinderbrug.

Het Oosterweeltracé komt het best tegemoet aan de mobiliteitsdoelstellingen van het Masterplan én garandeert het best de bereikbaarheid van stad en haven. Het rondmaken van de ring zorgt voor een betere bereikbaarheid van stad en haven, ook in het geval van zware ongevallen. Met de Oosterweelknoop geven we het zuidelijke deel van de haven en het noordelijke deel van de stad Antwerpen een volwaardige aansluiting naar het snelwegennet en blijft het vrachtwagenverkeer weg van de woonwijken.

De Oosterweelverbinding biedt de beste garanties op het verhogen van de verkeersveiligheid en het verminderen van het sluipverkeer. Op het vlak van tunnelveiligheid biedt dit tracé de hoogste graad van basisveiligheid van alle onderzochte alternatieven. Het Meccanotracé was hier onaanvaardbaar.

De MKBA en de andere studies en analyses ondersteunen de keuzes zoals ik heb geschetst. Zeker in de MKBA steekt het er met kop en schouders bovenuit, met een verschil tussen de 3 en 3,6 miljard euro.

Collega's, op basis van de verschillende studies heeft de regering de enige juiste beslissing genomen. Het is jammer dat het debat de afgelopen dagen werd verengd tot een keuze tussen mobiliteit en leefbaarheid. De verschillende rapporten en studies tonen aan dat, mits de milderende maatregelen die door de Vlaamse Regering vorige week werden uitgetekend, het Oosterweeltracé gelijkwaardig scoort met Meccano. Ik citeer dan ook uit het plan-MER: "Via mildering kunnen de effecten gereduceerd worden tot niet-significant."

Op deze manier werd rekening gehouden met de bezorgdheden die de Antwerpenaren hebben geuit in het referendum van oktober 2009. Met het akkoord van september 2010 werd al beslist om enerzijds de Oosterweelverbinding te ondertunnelen en anderzijds het Masterplan te actualiseren en uit te breiden. Door deze beslissing moest heel wat planwerk opnieuw worden gedaan, onder meer het plan-MER waarin ook nieuwe alternatieven, zoals het Meccanotracé, op een ernstige manier werden afgewogen.

Het werk is niet gedaan en dat beseffen we ook. In die zin begrijp ik ook de vragen van de heer Van Mechelen. Er is nog een verdere procedurele weg af te leggen om de Oosterweelverbinding uit te voeren. Het plan-MER voor een ander belangrijk element van het Masterplan, de oostelijke tangent, moet volgend jaar klaar zijn, zodat ook daar verdere concrete stappen kunnen genomen worden. Verdere maatregelen met betrekking tot openbaar vervoer, fietsverkeer en binnenvaart moeten genomen worden.

En laat ons ook het spoorverkeer niet vergeten met de tweede spoorontsluiting en de IJzeren Rijn die eveneens vrachtverkeer van de baan kunnen halen.

Collega's, ik besluit. De regering heeft afgelopen vrijdag de discussie over het tracé beslecht op basis van weloverwogen studies. De beslissing is er nu en dat is het belangrijkste. Je kunt blijven discussiëren en studeren, maar het punt was allang bereikt waarop alle opties overwogen zijn en de knoop moet worden doorgesneden. Door deze beslissing hebben we een grote stap vooruitgezet. Laat ons de volgende stappen nu snel zetten richting uitvoering. Ik hoop dat het niet enkel de meerderheidspartijen zijn die dit project verder kunnen steunen. *(Applaus bij de meerderheid)*

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

De heer Björn Rzoska: Diep ademhalen. Nu de lucht nog zuiver is, kan ik diep ademhalen.

Minister-president, u hebt vorige week voor een stuk mijn hart gebroken. Ik denk dat u niet enkel mijn hart hebt gebroken, maar ook dat van enkele duizenden Antwerpenaren. Ik vind het jammer, want uw Valentijnsakkoord moest hartondersteunend zijn en niet hartbrekend.

Collega's, dit dossier gaat, wat ons betreft, over veel meer dan enkel mobiliteit en gezondheid. Voor mij en mijn fractie gaat dit ook over de democratie en de rol van geëngageerde burgers in een democratie. Minister-president en een aantal leden van de regering en de meerderheid, het valt mij dan op dat u de laatste weken nogal aan geschiedvervalsing hebt gedaan en eigenlijk niet echt hebt geluisterd naar wat de Antwerpenaar in 2009 bij het referendum heeft gevraagd. Echt waar, minister-president. Misschien kunt u mij ook niet onderbreken? Ik heb het daarnet bij uw betoog ook niet gedaan. Laat ons het debat op niveau voeren en op die manier kunnen we van gedachten wisselen.

Ik heb daarnet – en een aantal collega's hebben ook het gezien – de BAM-affiche nog eens bovengehaald. Ook die BAM-affiche zat zeer duidelijk in de campagne. De Antwerpenaar zei zeer duidelijk: Het BAM-tracé? Neen, dank u wel. Minister-president, in Terzake van 4 september 2009 hebt u zelf op een vraag van de journalist die vroeg wat die 'neen' betekende, gezegd dat de neen een neen tegen het BAM-tracé was. U kunt het nog eens nakijken op YouTube. In de officiële informatiebrochure die ik daarnet al heb gebruikt, was ook heel duidelijk te zien dat het BAM-tracé mee voorlag in 2009. De uitslag van het referendum was duidelijk. De Antwerpenaren willen – en terecht – geen autostrade door hun stad. Ze hebben gelijk. Elke stad die vandaag de mogelijkheid heeft, kiest ervoor om de ring vooral buiten de stad te leggen en niet in de stad. Dat is eigenlijk een kwestie van gezond verstand. Dat er met de mening van de Antwerpenaar in dezen geen rekening wordt gehouden, is wat mij betreft, een uitholling van de democratie in Vlaanderen.

Het doet me wel wat pijn dat sommigen een boek schrijven om te onderstrepen dat ze bij 'de verschilligen' horen, maar op de website van De Morgen op een zeer onverschillige manier het referendum wegschuiven als het spel van een clubje van "professionele studie- en communicatiebureaus, eerder dan van spontane burgerinitiatieven." Dames en heren, ik was verbaasd of eerlijk gezegd, geschokt dat Caroline Gennez – toch de sp.a-lijsttrekker in Antwerpen – de stem van vele duizenden Antwerpenaren op die manier gewoon negeert.

Blijkbaar laat ze het niet over haar kant gaan. In hetzelfde stuk, waarin ze heel dat referendum de vuilbak in gooit, stelt ze, en ik citeer letterlijk: "Pas wanneer mensen echt impact hebben op de dingen die ze doen en zelf hun lot in handen nemen, zijn ze gelukkige burgers die vol deel uitmaken van een democratische samenleving." Wel, kameraden van sp.a, waarom hebt u de kans volledig gemist om van de Antwerpenaren gelukkige burgers te maken?

Ik maak mijn gedachte af en dan kan de heer Martens beginnen met zijn scudraketten. *(Opmerkingen van minister-president Kris Peeters)*

Dat is democratie, minister-president. Ik mag u er misschien op wijzen dat de fractie van de heer Martens vorige week gezwezen heeft? Dan mag ik toch mijn zin afmaken.

Beste collega's van de sp.a, de rode kabouter die op het bureau staat van uw voorzitter, zou u naar de Antwerpenaren moeten draaien, want daarmee geeft u duidelijk aan wat u doet met de stem van de Antwerpenaar. (*Applaus bij Groen en het Vlaams Belang*)

De heer Bart Martens: Ik doe een poging om er opnieuw wat niveau in te brengen. Mijnheer Rzoska, er is wel degelijk geluisterd naar de Antwerpenaren. U doet nu alsof er sinds dat referendum niets is veranderd: de regering dronk een glas, deed een plas en alles bleef zoals het was. Dat beeld komt u hier ophangen. Ik wil nog even duidelijk maken welk traject er is afgelegd tussen het referendum en vandaag. Er is beslist om af te zien van die brug, er komt een tunnel in de plaats.

Er is afgestapt van de harde randvoorwaarden die de regering destijds naar voren had geschoven, zoals een vrachtwagenverbod in de Kennedytunnel, omdat we uit het MER geleerd hebben dat dat contraproductief werkt, de files niet oplost en de luchtkwaliteit niet verbetert. Wij zijn zo eerlijk om dat MER ook wat dat betreft au sérieux te nemen en daarvan af te stappen. De actiegroepen hebben jaren het punt gemaakt dat het vrachtwagenverbod in de Kennedytunnel een dom idee was. Wij zijn niet te beroerd om toe te geven dat wij hen daarin nu volgen.

Het dossier is op die jaren enorm geëvolueerd. De brug is weg, er komt een ondertunneling. Vrijdag hebben we beslist om ook het laatste viaduct op de R1 weg te halen, zodat er een volledige versleuving komt met mogelijkheden tot overkapping. We hebben het verhaal van de tangenten ingebracht, ook iets dat de vrienden van Forum 2020 en van Meccano ons hebben geleerd. Ze hebben het aangedragen en we hebben dat aangenomen. We zijn die A102 en R11bis op muziek aan het zetten. De kennisgevingsprocedure voor het plan-MER is net vorige zaterdag afgelopen. Nu kunnen we op basis daarvan richtlijnen uitschrijven en het MER laten opmaken. Ook die tracés kunnen we dan vastleggen in een GRUP en met bekwame spoed zullen we ook tot de uitvoering daarvan overgaan.

Wat ik hypocriet vind, mijnheer Rzoska, is dat u als Groen nu komt zeggen dat wij niet naar de actiegroepen luisteren, maar dat u zelf het Meccano-Plus-alternatief aborteert. U wilt onder geen enkele voorwaarde, ook niet in de geboorde versie, een R11bis-tunnel. U stuurt met andere woorden al het doorgaand noord-zuidverkeer en al het verkeer uit de Kempen richting Brussel langs de R1 door de stad Antwerpen, met een enorme belasting van de mensen die er vandaag wonen. Kom ons dus niet vertellen dat wij niet naar de actiegroepen luisteren! U valt zelf Meccano-Plus aan, als enige partij in dit halfroed. (*Applaus bij de meerderheid*)

De heer Björn Rzoska: Mijnheer Martens, u zit er volledig naast. Op dit moment loopt de procedure nog, zowel voor de A102 als de R11bis. Wij zijn volwassen genoeg om die MER's af te wachten en te zien wat het resultaat daarvan is. (*Rumoer*)

Daarnet, toen u hier stond, mijnheer Martens, hebt u niet geantwoord op de vraag van de heer Peeters. Ik had de indruk dat ook de heer Diependaele het technisch niet helemaal begreep. Ik neem het hem niet kwalijk, het zijn tweeduizend pagina's, dat is een hele hoop.

Wat was eigenlijk de vraag van de heer Peeters? Volgens het MER is het zeer duidelijk dat Oosterweel en het BAM-tracé enkel kunnen werken als alle onderdelen gerealiseerd zijn. U hebt alle onderdelen nodig. De vraag van collega Peeters was: eigenlijk doet u een voorafname op de MER-procedures die lopen op de A102 en de R11bis. Dat was de vraag, en daar hebt u niet op geantwoord.

Mevrouw Caroline Bastiaens: Mijnheer Rzoska, u verwijt de regering – u verwijt ons – doofheid. We zouden niet luisteren naar de Antwerpenaar. Ik krijg toch wel sterk de indruk dat u op zijn minst – en ik druk me zacht uit – lijdt aan selectieve doofheid. U wilt mordicus

niet luisteren naar sommige argumenten die hier al werden aangehaald. U wilt absoluut niet luisteren naar al die mensen die in de Antwerpse regio wonen en elke dag in de file staan en vragen – roepen zelfs – om een oplossing voor die mobiliteitsknoop. Daar luistert u helemaal niet naar.

U luistert evenmin naar de cijfers. U haalt heel veel cijfers aan. Ik zal ook een cijfer citeren: 75 procent van het autoverkeer op de ring zijn mensen die in de stad móéten zijn. U pleit ervoor om de ring verder weg van de stad te leggen. U geeft dus helemaal geen antwoord op hun vraag. Als u spreekt over doofheid, moet u eerst eens naar uzelf laten kijken en die selectieve doofheid laten oplossen.

De heer Björn Rzoska: Mevrouw Bastiaens, ik vind het fantastisch dat u dat argument naar voren brengt en mij voor de voeten gooit. Het is de Vlaamse Regering die ervoor gezorgd heeft dat het hele mobiliteitsbeleid stilstaat. U weet zelf goed genoeg – we hebben die rapporten in de commissie besproken – dat het onderzoek naar het verplaatsingsgedrag van de Vlaming aantoont dat nog nooit zoveel mensen de auto namen. Uw regering, uw partij, heeft daar jarenlang niets aan gedaan. *(Opmerkingen van mevrouw Caroline Bastiaens)*

En nu komt u aan mij vertellen dat 75 procent van het verkeer op de ring bestemmingsverkeer is voor de stad. Eigenlijk had u en uw minister allang moeten proberen om een deel van die 75 procent uit de auto te krijgen en op een andere manier naar de stad te laten reizen. *(Applaus bij Groen)*

Mevrouw Caroline Bastiaens: Dank u voor deze voorzet, collega. Het is inderdaad mijn minister die de afgelopen jaren ongelooflijk hard heeft geïnvesteerd in het openbaar vervoer. Er zijn nooit zoveel kilometers tram aangelegd als de afgelopen jaren. *(Opmerkingen van de heer Jan Penris)*

De trams hebben nog nooit zo vol gezeten als op dit moment. *(Opmerkingen van de heer Jan Penris)*

We stoppen er bovendien niet mee. *(Opmerkingen van de heer Jan Penris)*

We gaan nog altijd verder met investeren in het openbaar vervoer en in de trams.

De heer Björn Rzoska: U hebt absoluut gelijk, mevrouw Bastiaens. Ik daag u uit om het debat van vorige week nog eens te bekijken en te vergelijken met het debat van vandaag. Vorige week zaten we op 16 kilometer tramlijn, vandaag op 17 kilometer, en dat was zondag in De Zevende Dag ook al zo. Er kwam een kilometer bij. Ik stel voor dat we volgende week opnieuw een actualiteitsdebat houden over de Oosterweel, dan komt er gegarandeerd nog een kilometer bij. *(Applaus bij Groen)*

Dit dossier gaat eigenlijk ook over ...

De heer Matthias Diependaele: Dank u, voor uw begrip dat ik de vraag niet zou begrijpen omdat ze te technisch is. Ik heb het nog eens nagekeken. In het plan-MER staat: als de randvoorwaarden, de twee tangenten, niet worden gerealiseerd, wordt het verschil bij alle twee slechter, maar Oosterweel is dan nog altijd heel wat beter dan Meccano. Ik heb de vraag van de heer Peeters veel beter begrepen dan u, en ook veel beter beantwoord. *(Applaus bij de N-VA en CD&V)*

De heer Björn Rzoska: Neen, mijnheer Diependaele, daar komt u niet mee weg. Men zou u eigenlijk eens moeten uitleggen wat een milieueffectenrapport is. *(Opmerkingen. Rumoer)*

Ik vind het nogal straf dat deze Vlaamse Regering in de MKBA enkel gaat kijken naar het beste traject op het vlak van mobiliteit en niet op het vlak van gezondheid. Dat is eigenlijk een MER! *(Opmerkingen. Rumoer)*

Goed, we gaan er niet uit geraken, mijnheer Diependaele. Dit dossier moet wat ons betreft ...

De heer Matthias Diependaele: Het debat moet natuurlijk wel eerlijk worden gevoerd. We zijn hier al twee uur en twintig minuten bezig over die verschillen. Het werd hier al meermaals aangetoond – met citaten uit het plan-MER en de MKBA – dat de Oosterweel beter scoort op het vlak van mobiliteit en dat op het vlak van gezondheid het verschil heel klein is. Dat wordt dan nog eens gemilderd door bepaalde maatregelen. Hier blijven leugens verkopen, dat is gemakkelijk. Wees eens ernstig.

Ik heb een enorm groot probleem met uw bewering en insinuatie dat het plan-MER niet ernstig zou zijn opgesteld. Alle alternatieven zijn zeer correct afgewogen. Ik begrijp dat u het er niet eens mee bent, maar zo de wetenschappelijke waarde van die studies onderuithalen, maakt u tot een zeer slechte verliezer. *(Applaus van mevrouw Annick De Ridder)*

De heer Bart Van Malderen: Voorzitter, ik zou een paar aspecten willen inbrengen die nog veel te weinig aan bod zijn gekomen. De heer Martens heeft er daarnet uitmunten op gewezen hoe de twee trajecten zich verhouden op het vlak van gezondheid en waarom de keuze voor Oosterweel de juiste keuze is.

Mijnheer Rzoska, ik ga ervan uit dat u ecologist bent. Wat ik nog altijd niet snap, is hoe iemand van een groene partij pleit voor een traject dat ook voor wagens met de stad als bestemming, een veel grotere omrijdfactor genereert en daarmee – dat is de logica zelf – de uitstoot op macroniveau ongelofelijk de hoogte in drijft. Wat u komt te vertellen, is anti-ecologisch.

Ik snap ook niet – dat is nog niet aan bod gekomen – dat u als lid van een groene partij pleit voor een traject waarbij de open ruimte maximaal wordt aangetast, terwijl met het Oosterweeltraject kan worden ingezet op stadsvernieuwing, op het verbeteren van de luchtkwaliteit via de overkapping die inherent is aan het traject. Ik snap u niet, u bent anti-ecologisch. *(Applaus bij de sp.a)*

De heer Björn Rzoska: Mijnheer Van Malderen, dat zijn natuurlijk zware bewoordingen. Ik kan u daar verschillende antwoorden op geven, maar ik zal er één uitpikken: wij zijn consequent. Wij zijn consequent, want we hebben in diverse meerderheden gezeten, mijnheer Van Malderen, zowel lokaal als Vlaams, en we hebben principieel de derde Scheldekruising goedgekeurd. Die consequentie aanvaarden we tot op de dag van vandaag. *(Opmerkingen van de heer Bart Van Malderen)*

Weet u wat mij eigenlijk stoort? U stelt het nu voor als de beste keuze op het vlak van gezondheid omdat we nu kunnen overkappen en zo meer. Ook wij zijn voorstander van een overkapping, maar kunt u mij vandaag garanderen dat de lucht in de tunnels volledig zal worden gezuiverd zodat de Antwerpenaar geen stikstof en fijn stof meer moet inademen?

Op de website die ik vorige week heb gebruikt, en die trouwens van de Vlaamse Regering komt, moet u maar eens focussen op de bestaande tunnels in het Brusselse. Aan de tunnelmonden vindt u de hoogste concentraties stikstofdioxide.

Ik herhaal dus nogmaals mijn vraag: hoe kunt u garanderen dat de beslissing die u nu neemt, voor de bewoners van Deurne-Noord, Merksem, Luchtbal en ook Zwijndrecht, in 2022 op het vlak van de gezondheid het beste traject wordt? Dat is immers de prognose waar u nu van uitgaat. *(Opmerkingen van minister-president Kris Peeters)*

De heer Bart Van Malderen: Mijnheer Rzoska, uit het document blijkt dat het beter wordt. Wat ik u absoluut kan garanderen, is dat met uw Meccanotraject de sleuf open blijft liggen, dat er geen overkapping komt en dat het voor de mensen absoluut slechter wordt. Dat is uw project!

De voorzitter: Mevrouw Meuleman heeft het woord.

Mevrouw Elisabeth Meuleman: Ik stel mijn vraag heel duidelijk aan de heer Diependaele, die erover begon, en aan de Vlaamse Regering. Kunt u met 100 procent zekerheid zeggen dat

u eerlijk tewerk bent gegaan bij de MER-procedure, dat u appels met appels hebt vergeleken en geen appels met peren? (*Rumoer*)

U zegt dan dus dat u BAM met zijn milderende maatregelen en zijn gedifferentieerde tol hebt vergeleken met het Meccanotraject met dezelfde milderende maatregelen en met dezelfde gedifferentieerde tol. Kunt u mij dat hier bevestigen, ‘zwart op wit’? Hebt u appels met appels vergeleken en niet met peren? (*Rumoer*)

Dat kunt u niet, want dat is niet waar. U hebt dat niet gedaan. De vergelijking zit niet in het MER, want als dat zo was, zou u niet durven spreken van een fotofinish.

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

De heer Hermes Sanctorum: Collega's, ik wil kort iets zeggen over de luchtkwaliteit. Er wordt constant een vergelijking gemaakt tussen de luchtkwaliteit vandaag en die in 2022, wanneer een van de alternatieven wordt gerealiseerd. Met deze beslissing wordt dat de Oosterweel.

De grote verbetering van de luchtkwaliteit zit natuurlijk in de uitstoot van de wagens, en die is Europees bepaald. Er is geen bijdrage van de Vlaamse Regering. De Vlaamse Regering investeert inderdaad constant gigantisch veel geld in dure infrastructuurwerken die geen wezenlijke verbetering zijn ten opzichte van vandaag op het vlak van de luchtkwaliteit. Het is dankzij Europa dat er verbetering is, niet dankzij Vlaanderen. (*Rumoer*)

De heer Bart Martens: Dat laatste is dus echt niet waar. Elk scenario wordt vergeleken met het referentiescenario 0 0 0, dat is het scenario van de toestand in 2020 als we alles doen behalve die geplande infrastructuur. Het is dus niet waar, collega Sanctorum, dat we vergelijken met de bestaande toestand. Neen, we vergelijken met het referentiescenario 0 0 0. Dat is de toestand van een business-as-usualscenario tegen 2020.

Dat niet alle scenario's evenwaardig zijn onderzocht, wil ik toch wel tegenspreken. Mevrouw Meuleman, via de kennisgeving kon eenieder inspreken welke exploitatieschema's moesten worden doorgerekend op welk alternatief. De vrienden van stRaten-generaal hebben gevraagd om hun Meccanotracé te combineren met de trajectheffing, wat ook gebeurd is. De regering heeft onder andere gevraagd om het voorkeuralternatief van Oosterweel te combineren met het systeem van gedifferentieerde tol. Dat is allemaal doorgerekend. Ook alle scenario's zijn kwalitatief doorgerekend met de andere exploitatievoorwaarden. Dus ook Meccano is bestudeerd met een gedifferentieerde tol, zij het dat het niet in de verkeersmodellen is gestopt omdat het gewoon mathematisch niet mogelijk is om alle trajecten met alle exploitatievoorwaarden te kruisen. Dan hadden we geen MER van tweeduizend maar een van vijfduizend bladzijden gehad, en hadden we er geen twee jaar over gedaan, maar drie jaar.

In elk geval hebben de MER-deskundigen gezegd dat de exploitatievoorwaarden elk tracé in gelijke mate beïnvloeden. Met andere woorden: men heeft ook een inschatting kunnen maken van én de mobiliteitseffecten én de gezondheidseffecten, de effecten op het vlak van de luchtkwaliteit, van het Meccanotracé met een gedifferentieerde tol. De MER-deskundigen zijn het er trouwens over eens geraakt dat dat een voldoende beeld gaf van de verschillen die dat met zich meebrengt. Dat is trouwens ook nog eens bevestigd door de conformverklaring door de dienst MER van het milieueffectenrapport zoals het gevoerd is. Alle tracés zijn doorgerekend zonder exploitatievoorwaarden. Alle tracés zijn doorgerekend met de harde randvoorwaarden die de regering initieel had vooropgesteld. Dan zijn de tracés doorgerekend, kwantitatief met de modellen wat betreft de exploitatievoorwaarden die men zelf had aangereikt, maar kwalitatief zijn ze allemaal ook met de andere exploitatievoorwaarden gekruist op een manier dat men er genoeg lessen uit kan trekken.

De heer Dirk de Kort: Collega Rzoska, heel belangrijk is dat het MER-rapport door de makers in alle onafhankelijkheid is opgesteld. Zij hebben daartoe overleg kunnen plegen, ook met de mensen van de actiegroepen, waardoor er verfijningen zijn kunnen gebeuren. Waar u

het blijkbaar heel moeilijk mee hebt, is dat u in het MER-rapport een andere conclusie moet lezen dan u verwacht had. Wat u doet, is het in vraag stellen van het MER-rapport. Daar heb ik het bijzonder moeilijk mee. U kiest er dan maar een paar elementen uit om uw stelling te onderbouwen.

Minister-president Kris Peeters: Voorzitter, het is al een paar keer herhaald, maar ik wil het vanuit de regering nog eens herhalen: het MER-rapport is zeer zorgvuldig opgemaakt, met heel veel variabelen en alternatieven. Ik stel vast dat Groen dit MER-rapport ofwel niet aanvaardt – wat ik zeer betreurt –, ofwel niet correct leest. De conclusie is, wat mij betreft, mijnheer Rzoska, dat wij een groene regering zijn zonder Groen. Dat is wat mij betreft heel belangrijk. *(Applaus bij de meerderheid)*

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Rzoska, ik heb nog een vraag aan u. U bent heel hard aan het pleiten tegen de keuze die wij hebben gemaakt, maar als we eventjes gaan kijken naar het sluipverkeer, en ik kijk naar het deelgebied Merksem, waar op het spitsuur, tot 10.000 meer voertuigkilometer sluipverkeer op het onderliggende wegennet terechtkomt als je voor Meccano kiest, hoe gaat u dat dan oplossen?

De heer Björn Rzoska: Collega's, ondertussen zitten we in een verkiezingsretoriek, maar die was er al bij de minister-president zelf bij zijn uiteenzetting in het begin. Als u deze regering groen noemt, dan moet u toch nog eens goed kijken. Ik noem ze vooral grijs en absoluut niet groen. Als u de resultaten ziet van vijf jaar Peeters II, dan lijken me die niet om over naar huis te schrijven.

Minister Crevits, ik wil wel antwoorden op uw vraag, hoor, maar eigenlijk heeft de heer Martens het zelf al gezegd. Wat u blijft ontkennen, is dat u die twee tracés op dezelfde manier hebt berekend. Er is wel degelijk een trajectheffing gebeurd op het vlak van Meccano, en dat model is doorgerekend, en er is wel degelijk gedifferentieerd rond de tol tunnel rekening gehouden binnen uw eigen-BAM-tracé.

De heer Martens heeft net gezegd dat de resultaten niet in verkeersmodellen zijn omgezet. De facto – en u gaat uw eigen MER toch niet in twijfel trekken – kreeg ook Meccano op het vlak van mobiliteit, een significante verbetering met de zaken waarin zij voorzagen.

Minister Crevits, in de conclusie van het MER-rapport staat: “Het alternatief Meccano scoort globaal genomen het best qua hinder en qua gezondheid.” Wat mij betreft, was de keuze duidelijk.

U kon niet omheen die conclusie. Gezondheid is de kern van zo'n milieueffectenrapport. En wat doet u? U laat vele tienduizenden Antwerpenaren verder stikken in het fijn stof in plaats van zoals een goed bestuurder rekening te houden met uw eigen MER. Opnieuw had u het onmiddellijk over milderende maatregelen om toch maar de beslissing te kunnen nemen die eigenlijk wat ons betreft, al een tijd in de sterren stond geschreven. Het BAM-tracé moet er koste wat het kost komen en Noriant moet en zal de uitvoerder zijn.

Minister-president, hoe zit het nu eigenlijk met de tolheffing voor personenwagens in de Kennedytunnel? U zei vorige week in uw Valentijnscommunicatie dat u geen tol zult heffen op personenwagens terwijl in het MER staat dat er een tolheffing nodig is in uw Oosterweeltracé. In uw BAM-tracé is doorgerekend, ook in de verkeersmodellen, dat er een tolheffing voor wagens nodig is van 3 euro in de Kennedytunnel. Maar daar houdt u zelfs geen rekening mee; u communiceert onmiddellijk dat er geen tol betaald hoeft te worden in de Kennedytunnel. Dat is opnieuw het bewijs dat het BAM-tracé er als het beste uit moest komen. Het zijn bijna verkiezingen en u wilde de Vlamingen geruststellen dat zij met hun wagen door de Kennedytunnel kunnen rijden zonder daarop belast te worden. Eigenlijk zat u daar al tegen het MER in te communiceren.

Wat had er moeten gebeuren? Er had al veel kunnen gebeuren. Ik ben het eens met de heer Van Mechelen dat u vandaag zegt dat u een beslissing hebt genomen maar dat we er nog lang

niet zijn. U had al een aantal dingen kunnen doen om de verkeersknoop rond Antwerpen aan te pakken, en dat is ook het noodplan dat wij naar voren hebben geschoven voor de korte termijn. Ik ben niet de eerste die pleit voor het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel. Ik stel vast dat zelfs iemand die in de meerderheid zit, dit voorstel begint te steunen terwijl dat idee altijd werd weggelachen.

Een ander voorstel is het aanpakken van de snelheid op de ring en het versmallen van de bestaande rijvakken. Minister-president, u rijdt regelmatig naar Nederland. U kunt daar toch zien wat een effect dat heeft op ringwegen.

Een ander voorstel is het rekeningrijden voor vrachtwagens en personenwagens, waaraan vorig week iedereen behalve sp.a lippendienst heeft bewezen. *(Opmerkingen van de heer Bart Van Malderen)*

Andere tips zijn een versnelde uitvoering van de tram-en-busplannen en een versnelde uitvoering van de bijkomende fietsinfrastructuur. Dat zijn zaken die op korte termijn kunnen gebeuren. En dat zijn dan nog maar vijf voorstellen, mijnheer Van Malderen. Ik stel vast dat dit pas in 2022 zal worden opgelost terwijl u nu al een aantal zaken had kunnen doen. Dit zijn allemaal acties en keuzes die een vlotte mobiliteit combineren met de gezondheid van vele duizenden mensen en niet zoals de jongsocialisten vanmorgen terecht stelden, mijnheer Van Malderen, een keuze voor het imago van één minister-president ten koste van de gezonde lucht. Want dat is uw keuze voor het BAM-tracé. Die vergelijking van de minister-president is zelfs op conto van een aantal mensen uit uw partij, mijnheer Van Malderen. *(Applaus bij Groen)*

De voorzitter: Minister Muyters heeft het woord.

Minister Philippe Muyters: We hebben een budget opgesteld in 2010. Uit de brief van het Rekenhof die u hebt gekregen, blijkt dat dat budget in 2010 3,249 miljard euro bedroeg. Dat budget is onderhevig aan indexatie en bedroeg in 2012 3,509 miljard euro.

De studie bureaus en BAM hebben met betrekking tot dat budget een optimalisering voor een bedrag van 313 miljoen euro gerealiseerd. Dat staat ook in de brief van het Rekenhof. Die 313 miljoen euro kunnen we aanwenden voor een aantal zaken, zoals de ondertunneling van het Albertkanaal in Merksem.

Het financieel model dat hierop is geënt, houdt rekening met indexeringen. BAM heeft, samen met een financieel expert, de financierbaarheid van de Oosterweelverbinding aan de hand van dit financieel model aangetoond. Dit is in het verleden trouwens al heel uitvoerig in de commissie aan bod gekomen. Volgens BAM en de financieel expert is een marktconform rendement gegarandeerd. Volgens BAM en de financieel expert grijpen de tol voor vrachtwagens in de Kennedytunnel en de gedifferentieerde tol hier niet essentieel op in. We hebben BAM nu de opdracht gegeven het principe van de gedifferentieerde tol verder uit te werken. Dit moet natuurlijk worden afgestemd op wat door de Europese Commissie wordt toegelaten.

Dat is de stand van zaken met betrekking tot de financierbaarheid. De prijzen zullen ten gevolge van de inflatie verder blijven stijgen. De inkomsten zullen vanwege die inflatie echter ook stijgen. Zowel de uitgaven als de inkomsten zullen stijgen. Het model houdt hier rekening mee.

Mijnheer Van Mechelen, wat uw vraag over het GRUP betreft, moet ik in de eerste plaats opmerken dat de vernietiging van het integratiespoor van geen tel is. De plan-MER is immers volgens de klassieke procedure opgemaakt. Er is op dat vlak geen enkel probleem. Ik hoop dat dit u al wat kan geruststellen.

We zullen uiteraard al het werk meenemen dat in het verleden al is verricht. We zullen maximaal gebruikmaken van al het werk dat al is verzet. We hebben het GRUP uiteraard al

voorbereid. We konden dit echter nog niet afwerken. Daarvoor moesten we wachten op de definitieve beslissing die de Vlaamse Regering afgelopen vrijdag heeft genomen.

Dit zijn mijn antwoorden met betrekking tot de twee aspecten waar ik op wilde ingaan. Indien ik me niet vergis, zal minister Schauvliege dit nu met betrekking tot een aantal andere punten aanvullen.

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Mijnheer Van Mechelen, u hebt me een concrete vraag over de MER-plichtigheid gesteld. Ik kan u bevestigen dat ook nog een project-MER moet worden opgesteld.

U hebt me ook een vraag gesteld over het grondverzet en over de sanering. Het grondverzet gebeurt altijd op kosten van de bouwheer. Dat weet u maar al te goed. De sanering is natuurlijk afhankelijk van wie historisch de vervuiler is. Afhankelijk daarvan zullen de kosten door de vervuiler of eventueel door de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM) worden gedragen.

Minister Hilde Crevits: Ik wil nog een paar aanvullingen naar voren brengen. Eigenlijk hadden we aangeboden dit dossier morgennamiddag met een aantal technici in de commissie te behandelen. Het is een actualiteitsdebat geworden. De vele technische vragen die hier zijn gesteld, zullen in de commissie heel uitvoerig aan bod komen. Indien ik me niet vergis, zal dat op 27 maart 2014 gebeuren. Hoewel ik nu al een aanzet zal geven, zullen we dan verdere technische antwoorden kunnen geven.

Mijnheer Van Mechelen, wat het grondverzet betreft, hebt u terecht vermeld dat veel grond moet worden verzet. Indien we het Meccanotracé zouden uitvoeren, zouden we 13,5 kilometer onder de grond moeten werken. Voor het BAM-tracé is dat slechts 6,5 kilometer. Dat zijn miljoenen kubieke meters minder.

U weet dat het tijdens de uitvoering van dit project de bedoeling is maximaal van de grond gebruik te maken. De overschotten willen we langs de waterweg afvoeren. Momenteel lopen gesprekken om hiervoor onder meer de kleiputten van Rumst te gebruiken. Die besprekingen zijn nog aan de gang.

Minister Schauvliege heeft de vraag over de sanering van het Lobroekdok al beantwoord. De kostprijs wordt op 10 miljoen euro geraamd. Het is uiteraard de bedoeling het Lobroekdok mee te saneren.

We hebben het mogelijk gebruik van boortunnels onderzocht. Uit dit technisch onderzoek is gebleken dat dit een duurdere oplossing zou zijn. Volgens mij is dit in de commissie al eens toegelicht. De cut-and-coveroperatie is technisch geschikter. Bovendien zal dit voor de scheepvaart een pak minder hinder met zich meebrengen.

Het is de bedoeling het viaduct van Merksem pas na de bouw van de tunnels af te breken. Dit biedt ons de mogelijkheid het viaduct tijdens de bouw van de tunnels als minderhinderbrug te gebruiken. Dit zou een positief effect hebben.

Wat de chemiesector betreft, is er, zoals u weet, een ruimtelijk veiligheidsrapport opgemaakt. Dat concludeert dat er geen relevante impact is van de Oosterweelverbinding, maar geeft een negatief advies voor het realiseren van het Meccanotracé. De impact daarvan is immers bijzonder zwaar.

Op de vragen over het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan heeft minister Muyters geantwoord.

Mijnheer Penris, ik was blij dat u niet over het monument bent begonnen, maar dat is dan waarschijnlijk voor 27 maart. Ik begrijp de vraag die u hebt gesteld. Dat is ook al een aantal malen aan bod gekomen. Het is de bedoeling om het profiel van de Singel door te trekken tot

aan de IJzerlaan en de Noorderlaan. Dan is de vraag hoe die IJzerlaanbrug daarin past. Sowieso wordt dat een brug voor fietsverkeer. Dat is de bedoeling. Daarop zullen we op 27 maart echter technisch verder kunnen ingaan.

Iemand stelde dat de maatschappelijke kosten-batenanalyse alleen rekening houdt met de mobiliteit. Dat is natuurlijk niet juist: de gezondheidsbaten worden daarin zeer zeker mee in rekening gebracht. Daarover is hier ook omstandig uitleg gegeven.

Dan zijn er de voorstellen van Groen met betrekking tot de snelheid op de ring. We hebben het daar ook al over gehad. U weet dat ik een groot pleitbezorger ben van dynamisch snelheidsbeheer op onze ringwegen. Er staan dynamische borden. Dat betekent dat men de snelheid op de ring kan aanpassen in functie van de verkeersdruk. Die borden krijgen nu een nieuwe elektromechanische uitrusting, zodat we dat maximaal kunnen doen.

Over het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel kan ik ook duidelijk zijn. De verkeersonderzoeken van het Vlaams Verkeerscentrum tonen duidelijk aan dat we de zeer grote problematiek die er is aan de Kennedytunnel, louter en alleen met dat tolvrij maken niet opgelost krijgen. Aan hen die zeggen dat we niets in Antwerpen doen, dat we daar niet mee bezig zijn, wil ik zeggen dat er straks opnieuw zeer grote werken zijn. We investeren verschrikkelijk veel in en rond Antwerpen in die mobiliteit. De minister-president heeft het gezegd: de voorbije jaren ging het over meer dan 1 miljard euro. Straks zullen er opnieuw heel veel miljoenen euro's worden besteed, onder meer aan het aanleggen van nieuwe spitsstroken, aan het verbeteren van het wegennet, om het beter te maken voor openbaar vervoer. Er werd gevraagd dat de Liefkenshoektunnel zeker op de spitsmomenten tolvrij zou worden gemaakt. We bekijken nu op welke manier we dat kunnen organiseren, zodat dat ook zeer duidelijk is voor het verkeer.

Aan de mensen van Groen zou ik toch nog even willen vragen dat ze in dit debat hun nuchterheid bewaren. Ik was wat ongelukkig toen ze gisteren onder meer stelden dat wij papieren fietspaden zouden aanleggen. Mijnheer Rzoska, ik dacht dat u het ondertussen al wist, maar u hebt een paar weken geleden natuurlijk een fenomenale rekenfout gemaakt: u hebt het aantal fietsprojecten verward met het aantal kilometers voor die projecten. Ik wil u bij dezen toch geruststellen: wij zullen in deze legislatuur 1750 kilometer fietspaden aanleggen. Er is zelfs meer: er zijn een aantal papieren fietspaden uit de tijd van mevrouw Vogels die wij nu op het terrein aan het realiseren zijn. *(Applaus bij CD&V)*

Minister-president Kris Peeters: Voorzitter, ik wil het antwoord van de regering afronden en kijk uit naar de reacties op ons antwoord. Wij hebben een beslissing genomen nadat alle rapporten, en zeker het MER, waren voltooid. Het klopt echter dat er nog verdere beslissingen moeten volgen. Minister Muyters heeft geantwoord op de vragen over het GRUP. We zullen trachten verdere stappen te zetten ter zake. Minister Crevits heeft gezegd dat we verder werk zullen maken van de tijdelijke maatregelen. Dus, dit is een beslissing, maar wij zijn er ons zeer goed van bewust dat er nog verdere stappen moeten worden gezet. Ik hoop echter dat de oppositie toch inziet dat het belangrijk is dat deze Vlaamse Regering nog een beslissing heeft genomen, en dat we de consequenties van die beslissing ook verder zullen verdedigen en op ons nemen.

Aan het MER is ernstig gewerkt door onafhankelijke deskundigen. Ik vind de manier spijtig waarop sommige oppositieleiden dat rapport in dit debat hebben geduid. Dat lijkt me een hypotheek te leggen op de toekomstige milieueffectrapporten. Die worden zeer deskundig opgemaakt, maar worden hier met plat populisme neergehaald of verkeerd geïnterpreteerd.

Ik vind dat daarover eens een gedachtewisseling mag worden gehouden. We wachten op de MER-rapporten, en houden er rekening mee. Ik vind dan ook dat het Vlaams Parlement op een andere manier met die rapporten moet omgaan. Groen zou als eerste het belang van die rapporten moeten inzien en met de inhoud ervan maximaal rekening moeten houden.

Voorzitter, in de commissie zal dus verder tekst en uitleg worden gegeven. Er zijn immers nog veel vragen waarop een antwoord moet volgen. We zullen in alle openheid voor die antwoorden zorgen.

Mijnheer Van Mechelen, u hebt gelijk: we hebben een beslissing genomen, en zullen met Noriant de zaken bekijken. Het had evenwel niet gekund om dat te doen vooraleer we een beslissing hadden genomen. Er is trouwens een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) nodig vooraleer we definitief aan de slag kunnen gaan. We zullen ook met Europa moeten praten, want Europa heeft gesteld dat het MER-rapport belangrijk is. We weten dus heel goed dat met deze beslissing het doek niet helemaal is gevallen en we nog bijkomende stappen zullen moeten zetten. Deze regering zal dat onverkort doen, en ik ga ervan uit dat ook de volgende regering dat zal doen, in het belang van iedereen.

De heer Dirk Van Mechelen: Minister-president en leden van de regering, ik dank u voor een aantal antwoorden op een eerste reeks vragen. De financiering van dit project blijft een kwetsbare zaak. Heb ik het allemaal goed begrepen? De geraamde kostprijs zou 3,5 miljard euro bedragen, met een optimalisatie die leidt tot een minderkost van 313 miljoen euro, wat dus een eindbedrag van 3,2 miljard euro oplevert. Minister Muyters, u zegt dan dat we het bedrag van 313 miljoen euro eventueel kunnen gebruiken voor werken zoals het viaduct van Merksem. Dus die moeten er dan opnieuw bij geteld worden. Of vergis ik me?

Minister Philippe Muyters: Ik geloof dat u een kopie hebt gekregen van een brief van het Rekenhof. De berekeningen die daarin staan, kloppen: het totaalbedrag komt uit op 3,249 miljard euro, bij het prijspeil van 2010, of 3,509 miljard euro bij het prijspeil van 2012. Mijn uitleg komt dus helemaal overeen met wat het Rekenhof schrijft. In die brief heeft men het ook over die minderkost ten gevolge van de optimalisaties, voor een bedrag van 313 miljoen euro. Die minderkost maakt het mogelijk om 185 miljoen euro uit te trekken voor de tunnel onder het Albertkanaal. Het Rekenhof bevestigt dat in die brief.

De heer Dirk Van Mechelen: We zullen dat debat op 27 maart voeren, wanneer het Rekenhof aanwezig is.

Minister Muyters, u zegt ook dat alles met tolheffingen kan worden gefinancierd. Dat is goed nieuws, want dat betekent dat de tol meer dan 1 miljard euro zal genereren. Maar dat kan toch maar wanneer het verkeer toeneemt of de toltarieven verhogen? Ik verwijs dan naar de Faber Maunsell-studie. Als er een geüpdatete versie is, dan krijgen we die wel. Ik neem akte van wat u zegt, maar ik betwijfel ten eerste of dat wel werkelijkheid zal worden.

Hoe zit het met de prefinanciering? Eertijds werkten we met een bankenconsortium. Vandaag heeft dat consortium, zeker ten gevolge van de Basel III-normering, afgehaakt. De Europese Investeringsbank blijft een partner, maar die inbreng zal beperkt blijven tot 500 tot 700 miljoen euro. U kunt wel terecht bij pensioenfondsen en verzekeringsgroepen die willen beleggen op iets langere termijn.

Maar de vraag is: zal men dan werken voor het saldo met een banklening die bijvoorbeeld na zes of zeven jaar moet worden gehefinancierd of zullen we eventueel werken met een volkslening die een heel andere techniek inhoudt? Als u daar vandaag niet op kunt antwoorden, kunt u dat dan meenemen tegen 27 maart?

Minister Philippe Muyters: Ik kan daar wel op antwoorden. Ik begrijp echter niet goed dat u nu terugkomt op het model dat is voorgesteld in de commissie. Rebel, de financiële partner van BAM, heeft toen heel uitdrukkelijk het model toegelicht en heeft met zeer, zeer conservatieve verkeersstromen en dergelijke duidelijk gemaakt dat dit, op basis van alle parameters die er waren, marktconform kon gebeuren, met een marktconform rendement. Het gaat over dat model. Er is niets aan veranderd. Het is niet omdat er in de Kennedytunnel voor vrachtwagens bijkomend tol zal worden geheven, dat dit model daardoor verandert.

U hebt gelijk: de Europese Investeringsbank en een aantal pensioenfondsen hebben duidelijk hun interesse laten blijken. Op het moment dat we over een bouwvergunning beschikken, zullen we ook de rating van het project aanvragen. Op basis van zo'n rating door ratingagentschappen zal de financiering verder moeten worden gerealiseerd. Het is nu echter nog te vroeg om dat in de markt te kunnen zetten. Daarvoor is namelijk die rating van ratingbureaus nodig.

De heer Dirk Van Mechelen: U verwijst naar de Rebelstudie die gepresenteerd werd in de commissie. Ondertussen werken we natuurlijk met een gedifferentieerde tol, waarbij een inschatting wordt gemaakt van het aantal vrachtwagens die de Kennedytunnel nemen en een hogere tol betalen, ten opzichte van de vrachtwagens die de Oosterweelverbinding nemen en een middentol betalen, ten opzichte van de vrachtwagens die de Liefkenshoektunnel gebruiken en die – als ik het goed begrijp – een lage tol betalen. Je moet vrij goed de trafiek kunnen berekenen om te weten wie door die Kennedytunnel zal rijden en de hoge factuur zal betalen, wie Oosterweel zal nemen en de middenfactuur zal betalen en wie de Liefkenshoektunnel zal nemen en de goedkope factuur zal betalen. Zeker het intern havenverkeer is daarmee geholpen. U hoort mij daarover niet pro of contra zijn. Alleen denk ik dat de studie die voorlag in de commissie niet meer van tel is, nadat de beslissing is genomen voor de gedifferentieerde tol voor vrachtwagens.

Minister Philippe Muyters: Ik begrijp uw vragen. De essentie verandert niet. We werken met tol. Op basis van de verkeersstroom wordt de hoogte van de tol ingesteld. De prijs die we nodig hebben, wordt bepaald door de inschatting van de prijs van het project. In essentie verandert er niets. Wat er door de differentiatie verandert, is bijvoorbeeld dat er vrachtwagens door de Kennedytunnel kunnen rijden en daarvoor een hogere tol zullen betalen. Die stromen moeten worden ingeschat. Dat is de opdracht die we aan BAM hebben gegeven. Ik heb dat ook naar voren gebracht. De Vlaamse Regering geeft BAM de opdracht om het principe van de gedifferentieerde tol uit te werken en af te stemmen met de Europese diensten. Het model op zich brengt de totaliteit niet in het gevaar. Dat is ook wat BAM en haar financiële expert ons hebben laten weten. De uitrekening van hoeveel, wat en waar moet natuurlijk nog verder gebeuren.

De heer Dirk Van Mechelen: We horen dat wel, maar dat is natuurlijk essentieel. Ik denk dat we het daarover eens zijn. De factuur die men zal betalen: quid buitenlandse vrachtwagens, maar vooral ons eigen havenverkeer?

Het GRUP en het grondverzet zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Er moet een oplossing worden gevonden waar het naartoe kan. Minister, u zegt dat er al een aantal pistes zijn. Ik herinner mij van de Liefkenshoektunnel dat dat zeer essentieel is. U zei dat de bouwheer opdraait voor de kosten van dat verzet, maar in de ramingen is dan wellicht meegenomen dat het over een zeer grote kost gaat?

Boortunnels zijn beter en cut-and-covertunnels zijn technisch beter, waarvan akte. De viaduct wordt afgebroken na de aanleg van de tunnels. Dat is misschien iets voor de commissie, maar ik vraag mij af of men de viaduct kan blijven gebruiken tijdens de werken, als men daar boort en sleuven legt. Ik weet dat ingenieurs veel kunnen, dus wat dat betreft: dank u wel.

Tot slot, minister-president, wie zal de bouwheer worden? U zegt: terug naar af, het is te vroeg, we gaan eerst het GRUP maken en dan pas dit debat voeren. Welnu, dat zien we dan wel in het najaar van 2014. Mogelijk geeft de Europese Commissie daar dan een antwoord op.

Voor onze werkzaamheden op 27 maart hoop ik dat we duidelijkheid krijgen over de timing en de kostprijs van de oostelijke tangent A102 en R11bis, omdat die bijna wordt gekoppeld aan deze oplossingen van de Oosterweelverbinding. Er doen bedragen de ronde van 2 tot 3 miljard euro. Als we dat bij de 3,2 miljard euro optellen, dan moeten we de financierbaarheid

daarvan in vraag stellen om het effect van de oplossing van deze mobiliteitsaanpak in kaart te kunnen brengen.

Minister-president, we zien elkaar terug op 27 maart om dit debat voort te zetten.

Minister Philippe Muyters: Mijnheer Van Mechelen, de A102 en R11bis zijn niet meegenomen. Die moeten niet worden betaald met de tol, dat is nooit zo bepaald. U geeft de indruk dat dat nog een twijfelgeval is, maar dat is niet bepaald in de berekening van de tol.

De heer Dirk Van Mechelen: 2 tot 3 miljard euro uit de Vlaamse begroting halen voor de A102, zal vanaf 2015-16 niet eenvoudig zijn.

De heer Peter Reekmans: De financiering van het hele project blijft onduidelijk. Op de vraag naar eventuele schadevergoedingen die op ons afkomen, kan ook geen antwoord worden gegeven. De volgende Vlaamse Regering zal het wel oplossen. Daar ben ik van overtuigd.

Om die reden wil ik een motie aankondigen.

De heer Bart Martens: We hebben een nuttig debat gevoerd, dat heeft laten zien dat de genomen beslissing, niet alleen over een tracé, maar ook over de gedifferentieerde tol, die ons in staat stelt om de vrachtwagens zo ver mogelijk van de stad te houden en waar ook de milderende maatregelen in vervat zitten die de levenskwaliteit over het hele tracé kunnen verbeteren, geen keuze is voor mobiliteit en tegen leefbaarheid, maar een keuze voor mobiliteit en voor leefbaarheid. Dit is dus een en-enverhaal: met de beslissing die vorige vrijdag is genomen, gaan beide er aanzienlijk op vooruit,

Uiteraard zal het nog een tijd duren voor de infrastructuur is gerealiseerd. In het beste geval zal de nieuwe verbinding in 2022 een feit zijn. Ondertussen moeten we goed nadenken over de quickwins. We hebben er een 34e aan toegevoegd, die in het debat vandaag enkele keren verwoord is verwoord. We hebben niet gezegd, zoals andere fracties dat hier hebben gedaan, dat de Liefkenshoektunnel voor iedereen en alles gratis moet zijn. Anderen komen daarvoor op. We hebben gemerkt dat het gratis maken van de Liefkenshoektunnel onvoldoende oplost. De studie van het Vlaams Verkeerscentrum toont aan dat dat onvoldoende auto's en vrachtwagens uit de Kennedytunnel haalt.

Wij hebben een vorm van routedwang voorgesteld, zoals dat ook in het buitenland bestaat, bijvoorbeeld rond Rijsel. Daar wordt het noord-zuidvrachtverkeer omheen de stad geleid. Er moet een flinke omweg via Doornik worden gevolgd op het traject noord-zuid. We kunnen iets vergelijkbaars doen voor het verkeer op de relatie Nederland-Linkeroever. Het verkeer van en naar Rotterdam, richting de Kanaaltunnelregio, kun je verplichten om gebruik te maken van de Liefkenshoektunnel of van de Westerscheldeoververbinding. Die extra opbrengst kun je dan gebruiken om de tarieven van het vrachtverkeer te verlagen, zodat de Liefkenshoektunnel goedkoper wordt voor het haveninternverkeer. De tunnel wordt in belangrijke mate gebruikt voor havenintern- en havenbestemmingsverkeer. Dat kan de concurrentiepositie van onze haven verbeteren en de congestie op de ring een pak verminderen. Dat is het voorstel dat we hebben gelanceerd. Tot onze tevredenheid hebben we vastgesteld dat, de dag nadat we dat hebben gelanceerd, ook het Vlaams netwerk van ondernemingen (Voka) net hetzelfde voorstel heeft ondersteund. *(Opmerkingen van de heer Jan Penris)*

Bien étonnés de se trouver ensemble, mijnheer Penris. Ik schrik daar niet van, omdat het een maatregel is die op korte termijn realiseerbaar is, heel wat congestie vermindert en tegelijk de concurrentiepositie van onze haven verbetert.

Dus waarom zouden we dat niet doen? Misschien, minister, kunnen we tegen de voortgangsrapportage al een eerste evaluatie krijgen van die 34e quickwin, die kennelijk toch een breed draagvlak geniet. Laat ons niet bij de pakken blijven zitten. Laat ons niet wachten tot 2022, tot die nieuwe infrastructuur gerealiseerd is. Als er quickwins te realiseren zijn die

een breed draagvlak hebben en die de mobiliteit, de leefbaarheid en de concurrentiepositie van onze havenbedrijven verbeteren, vinden wij dat die ook gerealiseerd moeten worden.

De heer Jan Penris: Er zijn nog drie onopgehelderde vragen. De eerste gaat over de kostprijs en financiering. U hebt mij niet overtuigd, minister van Financiën. U hebt mij de afgelopen vijf jaren nooit overtuigd, maar dat is uw probleem, of het mijne. Ik zal uw rekeningen nog eens laten nakijken door het Rekenhof.

U zegt dat er gegadigde partners zijn, namelijk de EIB en een aantal pensioenfondsen. Mogen we weten welke pensioenfondsen? U blijft daar vaag over. Ik heb heel veel pensioenfondsen die mijn pensioen willen dekken. U hebt pensioenfondsen die zulke grote projecten mee willen financieren. Kom, wees nu ernstig. Als u zeker was van uw stuk, zou u ons vandaag kunnen vertellen welke het zijn. *(Opmerkingen van minister Philippe Muyters)*

Dan zou u ons misschien al een beetje hebben overtuigd. Maar u blijft zo vaag, omdat u vaag moet blijven, omdat er geen belangstelling is voor uw project. Dat weet u maar al te goed. Wij hebben indertijd een aantal grote bankgroepen gehad die geïnteresseerd waren en die achteraf hebben afgehaakt, omdat ons project onvoldragen bleek. En ook uw project is onvoldragen, minister. Dus nu komen zeggen dat er belangstelling is van ‘bepaalde pensioenfondsen’, daar geloof ik niet in. Als u concrete aanwijzingen hebt dat bepaalde pensioengroepen geïnteresseerd zijn, deel ze ons mee, en u overtuigt me.

De tweede vraag gaat over de uitvoering. Daar zullen we ook nog een robbertje over moeten vechten, vrees ik. Wie gaat het worden? We hebben Noriant voor bepaalde deelprojecten al een verlenging van het contract verleend tot na de verkiezingen. Ik ga ervan uit, minister-president, dat we met een totaal nieuw project zitten en dat we, als we het zuiver willen spelen, de markt opnieuw moeten laten spelen. Al die andere groepen die destijds, met de beste bedoelingen, geïnteresseerd waren in ons ontsluitingsproject, die moeten nu opnieuw de kans krijgen om mee in dat project te stappen. Wij moeten ons niet gebonden voelen door engagementen die vorige regeringen zijn aangegaan met betrekking tot een project dat vandaag totaal veranderd is. Ik hoop dat uw diensten wat dat betreft het nodige juridische vooronderzoek hebben gedaan, en dat ook het Rekenhof ons op dat punt uitsluitsel kan geven.

Ten derde is er nog de havenverkeersbelasting, die uiteindelijk geheven zal worden. U hebt tot op heden alleen de zegen van de heer Van Peel, in persoonlijke naam, nog niet gedekt door zijn raad van bestuur. Ik hoop dat u ook de havengemeenschap als zodanig durft te consulteren. Ik hoop dat u de havengemeenschap in al haar geledingen durft te raadplegen over de belasting die u wilt invoeren om en rond Antwerpen – niet alleen de havengemeenschap, maar ook onze grootindustrie, want wij gaan die beide instanties een concurrentienadeel bezorgen waarvoor we niet verantwoordelijk willen tekenen.

Als u gedekt bent door niet alleen de raad van bestuur van de haven, maar de hele havengemeenschap en de gemeenschap van de grootindustriëlen, dan geloof ik u, maar tot op heden bent u ook wat dat betreft, om het in de woorden van de afwezige mijnheer Sauwens te zeggen, aan het luchtfietsen.

Minister Philippe Muyters: Wat u wel of niet gelooft, is uw zaak, mijnheer Penris. Ik laat dat voor uw rekening. BAM zegt mij dat zij duidelijke interesse krijgen vanuit pensioenfondsen. Dat dat nu nog niet moet en kan meegedeeld worden, lijkt mij logisch. We laten eerst de rating opmaken door de ratingagentschappen, en dan worden de zaken verder geconcretiseerd. Of u dat gelooft of niet, laat ik aan u.

Minister-president Kris Peeters: Voorzitter, ik wil iedereen danken voor de vragen en de aanvullingen. We zullen daar zeker nog verder over spreken. Ik wil nog één element aanbrengen – niet in het debat gooien, want ik ga ervan uit dat het debat vandaag toch naar zijn einde gaat. Deze aanpak zal ervoor zorgen dat vierduizend mensen gedurende vijf jaar aan dit project zullen werken. Ook dat is een belangrijk element waarmee de parlementsleden rekening moeten houden: de werkgelegenheid die dat project zal garanderen voor die periode.

De heer Matthias Diependaele: Voorzitter, er zijn inderdaad nog een paar vragen. We hebben nog een hele procedure te gaan. Het zal nog een tijdje duren vooraleer we die spade in de grond krijgen. Het is een goede zaak dat de Vlaamse Regering in dit dossier een doorstart heeft genomen. Ik had tijdens het debat af en toe de indruk dat de oppositie dat jammer vindt en er niet helemaal gelukkig mee is dat we daarin geslaagd zijn. Maar het is een heel goed debat geweest. De meerderheid heeft kunnen aantonen waarom dit de juiste keuze was. *(Opmerkingen)*

Ja, sommigen van de oppositie, niet de hele oppositie.

We hebben een keuze gemaakt in het belang van de Antwerpenaren en van de Vlamingen. Ik wil er nog twee opmerkingen bij maken.

Eerst en vooral sluit ik mij aan bij de woorden van minister-president Peeters over het plan-MER. Het is zeer jammer dat Groen enerzijds selectief citeert uit dat plan-MER en aan de andere kant het plan zelf onderuithaalt omdat de conclusies niet in het eigen kraam passen. Dat lijkt mij een zeer nefaste aanpak. Het zou zeer jammer zijn indien dit zou worden volgehouden. Men toont zich daardoor een slechte verliezer.

Ten tweede vind ik het ook jammer dat Open Vld zich niet duidelijk wil uitspreken voor het BAM-tracé. *(Opmerkingen bij Open Vld)*

Men houdt daar om politieke redenen een slag om de arm. Ik had er meer van verwacht want we hadden hier inderdaad het draagvlak kunnen vergroten. We hadden hier allemaal vierkant achter kunnen staan.

De heer Björn Rzoska: Voorzitter, collega's, ik wil ook nog een aantal dingen kwijt. Ik zal niet heel het betoog herhalen. Ik zal de uitgestoken hand van de minister-president aanvaarden. Laat ons eens nadenken over de manier waarop zo'n MER-procedure loopt. Wij zijn daar vragende partij voor.

Mijnheer Diependaele, u zegt dat u het jammer vindt omdat wij hier als een slechte verliezer uit komen. Mijnheer Diependaele, u moet het MER lezen zoals het geschreven is in bepaalde onderdelen. Wij hebben dat wel degelijk geprobeerd. Daarnet hadden wij een hevige discussie over de kwestie of de gedifferentieerde tolheffing nu al dan niet is doorgerekend, ook voor Meccano. U zegt dat ik er één citaat uit haal. Maar u doet eigenlijk hetzelfde. Ik geef u één citaat. Het is niet mijn citaat, het komt uit het MER-rapport.

In deelrapport 4 op pagina 260 citeer ik onder 5.5.1.4 "Exploitatievariant 'Gedifferentieerde tol in Scheldetunnels'": "De toepassing van de Exploitatievariant 'Gedifferentieerde tol in Scheldetunnels' op het Alternatief 'Meccano met A102 en R11bis' werd niet doorgerekend met het Provinciaal Verkeersmodel Antwerpen. Op basis van een kwalitatieve verkeerskundige inschatting van het effect op de verkeersstromen, worden daarom de vaststellingen zoals gemaakt voor het Basisalternatief 'Oosterweelverbinding met A102 en R11bis' geactualiseerd voor dit scenario." Zo staat het er letterlijk.

Als we het dus hebben over eerlijk omgaan met informatie in een MER-procedure, dan denk ik dat er wel degelijk haken en ogen zijn aan de manier waarop u het gelezen hebt. Maar nogmaals, ik ben vragende partij. We zijn best bereid om daarop in te gaan, om te bekijken hoe we met een dergelijke milieueffectenrapportage omgaan. Er zijn volgens mij wel degelijk een aantal dingen die terecht in twijfel kunnen worden getrokken omdat ze niet volledig zijn doorgerekend voor de alternatieven.

Minister Crevits, mijn communicatie wat betreft de fietspaden heb ik gebaseerd op het antwoord dat u mij zelf hebt gegeven. Als u mij dat verwijt, moet u dringend op uw kabinet eens zeggen hoe men moet antwoorden op vragen. Want als ik vraag, naar aanleiding van uw verklaring en de verklaring van de minister-president, om een overzicht van het aantal fietspaden dat deze legislatuur werd aangelegd, krijg ik een overzicht van 972 kilometer fietspad. U hebt daarnet fietspaden van onder mevrouw Vogels moeten inroepen. Maar de

communicatie was zeer duidelijk: ik had het over deze legislatuur. Ik krijg dus dat overzicht van 972 kilometer fietspad, en dat heb ik niet verkeerd gelezen.

Als u nu een parlamentslid dat zijn job doet en controleert, met alle zonden Israëls overlaadt, dan hebt u toch een probleem op uw kabinet met het beantwoorden van vragen.

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

Wenst iemand tot besluit van dit actualiteitsdebat een motie of een motie van wantrouwen in te dienen?

– *Het Vlaams Belang, Open Vld en LDD kondigen aan een motie te zullen indienen.*

De moties moeten uiterlijk om 17.30 uur zijn ingediend.

Het parlement zal zich daarover straks uitspreken.

De voortgang van dit debat zal plaatsvinden op donderdag 27 maart om 14 uur in de commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken. Ik stel voor om de ministers uit te nodigen die vandaag hebben deelgenomen aan het debat.

Het debat is gesloten.

■

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

De voorzitter: Dames en heren, we schorsen de vergadering.

– *De vergadering wordt geschorst om 17.07 uur.*

– *De vergadering wordt hervat om 17.19 uur.*

■

ACTUELE VRAAG van de heer Jan Penris tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de stand van zaken in het dossier IJzeren Rijn, naar aanleiding van de verklaringen ter zake van de minister-president in Berlijn

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Minister-president, er zijn dossiers die u een hele politieke carrière kunnen achtervolgen. Een van de dossiers dat nooit opgelost geraakte, was Oosterweel uiteraard. Daarnaast is er de luchthaven van Antwerpen, maar ook de IJzeren Rijn. Elke keer dat er nieuwe meldingen over komen, krijgt een politicus hoop dat er eindelijk een doorbraak gaat worden gerealiseerd. U was begin deze week in Berlijn, waar u contacten hebt gehad met een aantal belangrijke beleidsmakers, neem ik aan, die lieten uitschijnen – zo communiceerde u tenminste – dat er in het dossier van de IJzeren Rijn eindelijk doorbraken verwacht zouden kunnen worden, al was het maar omdat men langs Duitse zijde positief stond tegenover het project.

U weet dat men er in Nederland kritischer over is; ook in Noordrijn-Westfalen is er niet altijd eensgezindheid over dit project. Maar u hebt in Berlijn blijkbaar signalen opgevangen die u ervan hebben overtuigd dat de IJzeren Rijn alsnog snel gerealiseerd zal kunnen worden. Minstens zegt u dat er in Duitsland, en dan vraag ik me af op welk niveau, een zeker sympathie bestaat voor dit project. Kunt u ons meer duiding geven?

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Voorzitter, collega's, mijnheer Penris, zeer gaarne geef ik u wat meer duiding. U hebt gelijk dat het een belangrijk dossier is voor Vlaanderen, dat spijtig genoeg al een tijdje aansleept.

Nu heeft men in Duitsland een nieuwe regering op federaal niveau. Op het niveau van de Länder heb ik de minister voor Bondsangelegenheden, Europa en Media van Noordrijn-Westfalen gezien. Wat is er nu gebeurd? De minister van Verkeer Groschek van Noordrijn-Westfalen heeft een brief geschreven naar de nieuwe minister van Verkeer van de federale regering Dobrindt. In die brief heeft Noordrijn-Westfalen duidelijk aangegeven dat het ook voor hen een belangrijk dossier is. Noordrijn-Westfalen ziet nu dat ook zij in een bottleneck komen, en ze willen vooruit. Dat is positief. Verder staat er in die brief dat ze een rondetafel willen organiseren met alle betrokkenen: Noordrijn-Westfalen, Duitsland, België, Vlaanderen en Nederland.

Ik heb enkel kunnen toejuichen dat ook Noordrijn-Westfalen vooruitgang wil boeken. Wij doen er vanuit Vlaanderen ook alles aan om stappen vooruit te zetten. Nog niet zo lang geleden heb ik in het kader van het Strategisch Plan voor Limburg in het Kwadraat (SALK) minister Labille gezien, en hem gezegd dat het ook voor ons belangrijk is dat de Federale Regering dat memorandum of understanding met Nederland zo snel mogelijk finaliseert. Hij ging dat verder bekijken, er zou nog een interkabinettenwerkgroep komen.

U kent het dossier zo goed als ik, mijnheer Penris. Internationaalverdragsrechtelijk hebben wij het historisch tracé. Noordrijn-Westfalen heeft mij nog eens duidelijk gemaakt dat voor hen dat historisch tracé bijna 'imbuvable' is. Natuurlijk heb ik erop gewezen dat we dat internationaalrechtelijk hebben vastgelegd. Tot voor kort was de Bundesbahn ook voor dat historisch tracé. Wat is nu het standpunt van Duitsland, heb ik gevraagd: is er nog altijd een verschil tussen het federale niveau en de Länder of zitten ze op één lijn?

Ik heb gezegd dat wij uiteraard bereid zijn om rond de tafel te gaan zitten, maar dat wij vetrekken van het historisch tracé. Wij willen dat absoluut gerealiseerd krijgen en zo snel mogelijk. Daarvoor hebben ook dat memorandum of understanding van de federale overheid nodig. Als de rondetafel doorgaat, zullen we verder tekst en uitleg geven in dit parlement over ons standpunt. Maar het positieve is dat er beweging in de zaak is gekomen, doordat er een nieuwe federale regering is in Duitsland en dat men vanuit Noordrijn-Westfalen absoluut vooruitgang wenst te boeken in dit dossier.

De heer Jan Penris: Welke contacten hebt u gehad? Op Bondsniveau of op Länderniveau? Op het niveau van Nordrhein-Westfalen? Ik kan me voorstellen dat bondskanselier Merkel zich minder zorgen maakt over de realisatie van zo'n tracé, maar dat zo'n deelstaat – terecht – zich wel zorgen maakt. Zij hebben een aantal specifieke eisen gesteld en kunnen die ook te stellen. Wie was uw gesprekspartner? Was dat de Bondsregering? Of de regering van Nordrhein-Westfalen? Wat hebben zij concreet gezegd? Ze zijn geïnteresseerd, maar ... Wat betekent die 'maar'? Daar zit altijd het meeste in.

De voorzitter: Mevrouw Bastiaens heeft het woord.

Mevrouw Caroline Bastiaens: De aanleg van de IJzeren Rijn zou mee een oplossing moeten bieden voor de mobiliteitsknoop. Die aanleg zou volgens mij, en met mij velen in dit parlement, een bijdrage kunnen leveren aan de ontsluiting van de Antwerpse haven. Hij moet vooral een 'mobile shift' mogelijk maken naar meer spoorvervoer.

Ik wil u dan ook bedanken, minister-president. U hebt afgelopen maandag in Berlijn, en in heel de voorbije periode, dit dossier bepleit en op de agenda gehouden. U probeert onze buurlanden te overtuigen van het belang van de aanleg van de IJzeren Rijn.

U hebt het al even aangehaald: los van de evoluties in de buurlanden hebt u op het federale niveau nog eens aangedrongen op de MOU. Hebt u enig idee wanneer we daaromtrent witte rook mogen verwachten?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Collega's, minister-president, voor dit project kunnen we niet genoeg naar bondgenoten zoeken, hier te lande, bij de provincies Antwerpen en Limburg, bij de Federale Regering en internationaal bij de Duitsers en de Nederlanders. Vooral die laatste zult u heel erg bij de les moeten houden, want we zitten daar met dat natuurgebied in de omgeving van Roermond. Verder is het een zaak voor elke Vlaamse minister van Buitenlands Beleid om zulke economisch belangrijke dossiers te promoten en daar elke gelegenheid voor aan te grijpen. Het is goed dat dat gebeurt.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Voorzitter, minister-president, ik ben overtuigd van uw goede bedoelingen. U herhaalt dat u het belangrijk vindt dat de MOU wordt gefinaliseerd, dat u dat al herhaaldelijk aan minister Labille hebt gemeld. Het is goed dat er goed nieuws komt uit de buurlanden, uit Duitsland bijvoorbeeld. Het grootste probleem situeert zich intern, dat weten we allemaal.

U hebt hier vorige zomer al op aangedrongen, in november, u hebt al een brief gestuurd. Ik weet dat u op de tafel slaat, maar doet u dat wel hard genoeg? Welke stappen zult u de komende maanden nog zetten om dit zo belangrijke dossier in de komende maanden te deblokken binnen België? Daar immers zit het geblokkeerd.

Wat is de stand van zaken van het memorandum?

In november was er sprake van dat er een verslag van de Inspectie van Financiën ontbrak. Is dat nog altijd zo? U hebt bij minister Labille al aangedrongen op het MOU, kunt u dat ook doen bij uw eigen collega's in de Federale Regering?

De voorzitter: Collega's, u kunt één opmerking maken of één vraag stellen. U kunt natuurlijk geen vier vragen stellen. Dat is niet de bedoeling.

Minister-president Kris Peeters: Mijnheer Penris, ik heb in Nordrhein-Westfalen gesproken met de minister van Bondsangelegenheden, Europa en Media Schwall-Düren. Ze is naar Berlijn gekomen om daar met ons over te praten. Ik ben me er zeer goed van bewust dat dit dossier al een tijdje aansleept en dat we waarschijnlijk niet voor de verkiezingen een zware doorbraak krijgen. Zoals collega's hier al gezegd hebben, ik doe wat ik kan om de mensen daarover aan te spreken als ik de kans krijg.

Ik herhaal: er is een nieuw feit in Duitsland. Nordrhein-Westfalen geeft prioriteit aan dit dossier en nu is er een nieuwe federale regering.

Ten tweede, het MOU met Nederland is zo goed als rond, maar moet zo snel mogelijk door de Belgische Federale Regering worden goedgekeurd. Ik heb daar minister Labille ook over aangesproken.

Ten derde, men kondigt een rondetafel aan, dat vind ik een interessante gedachte. Vanuit Noordrijn-Westfalen wordt gezegd dat ze het historisch tracé kennen, maar dat het voor hen 'imbuivable' is. De A52 vinden ze al iets beter, en ze hebben zelfs nog een derde weg voorgesteld. Ik heb gezegd dat we al studies genoeg hebben, dat ik niet in het Vlaams Parlement zou komen zeggen dat we nogmaals een studie zullen doen over de derde weg, wat die ook mag wezen.

Daar staan we nu. Ik ga ervan uit dat de rondetafel wordt georganiseerd, hetzij voor 25 mei, hetzij na 25 mei. Het zou wijs zijn als de MOU met Nederland getekend zou zijn voor de rondetafel plaatsvindt. Nederland zegt dat het voor het historisch tracé is, waardoor het dossier natuurlijk niet vooruitgaat doordat Duitsland blokkeert. Wij hebben een internationale verdragstekst waarmee we voor het historisch tracé zijn. Als we een oplossing zouden vinden, moet die natuurlijk van gewapend beton zijn.

Dat is de stand van zaken. Daar zullen we de volgende weken verder aan werken. We zullen er bij minister Labille op aandringen dat de MOU zo snel mogelijk wordt ondertekend. Er komt een rondetafel, maar daarvoor ligt de datum nog niet vast. Het antwoord van de minister van Verkeer Dobrindt is nog niet binnen. Ook daar kijken we naar uit.

Maar, voorzitter, het is zeker dat een nieuw dossier zich aandient, en daarover zullen in de toekomst nog tal van vragen worden gesteld.

De heer Jan Penris: Minister-president, met de N-VA in de meerderheid hebt u geen oppositie meer nodig.

Ik waardeer alleszins, samen met de heer Keulen, de inspanningen die u hebt gedaan in dit moeilijke, maar voor de haven van Antwerpen belangrijke dossier. Ik hoop dat u die inspanningen zult blijven doen, aangezien de resultaten nog mager zijn. We twijfelen daar niet aan, maar ik vrees dat onze opvolgers op het einde van de volgende legislatuur zullen mogen vaststellen dat er nog altijd geen IJzeren Rijn ligt. Het ligt niet aan ons; wij hebben ons best gedaan.

De voorzitter: De actuele vraag is afgehandeld.

■

ACTUELE VRAAG van de heer Peter Reekmans tot de heer Geert Bourgeois, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Bestuurszaken, Binnenlands Bestuur, Inburgering, Toerisme en Vlaamse Rand, over het CREG-rapport met betrekking tot de gaslevering van Electrabel via GDF SUEZ en de financiële weerslag ervan voor steden en gemeenten

ACTUELE VRAAG van de heer Jan Verfaillie tot de heer Geert Bourgeois, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Bestuurszaken, Binnenlands Bestuur, Inburgering, Toerisme en Vlaamse Rand, over het onderzoek naar vermeende belastingontwijking door Electrabel en de gevolgen ervan voor de Vlaamse steden en gemeenten

ACTUELE VRAAG van de heer Willy Segers tot de heer Geert Bourgeois, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Bestuurszaken, Binnenlands Bestuur, Inburgering, Toerisme en Vlaamse Rand, over de wijze waarop de lokale besturen hun belangen kunnen verdedigen in het dossier van mogelijke fraude door GDF SUEZ/Electrabel, naar aanleiding van de recente CREG-analyse ter zake

ACTUELE VRAAG van de heer Bart Martens tot de heer Geert Bourgeois, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Bestuurszaken, Binnenlands Bestuur, Inburgering, Toerisme en Vlaamse Rand, over het onderzoek naar mogelijke belastingontwijking bij GDF SUEZ en de verklaringen ter zake van de minister

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Voorzitter, minister, collega's, gemeenten liepen mogelijk miljoenen mis via Electrabel/GDF SUEZ. Het dossier kwam niet alleen in de media. Ook u, als Vlaams minister, reageerde direct.

Minister, corrigeert u mij als ik verkeerd ben, maar normaal gezien bent u iemand die heel voorzichtig reageert als het om dergelijke zaken gaat, ook om zaken die mislopen binnen de Vlaamse administratie. Nu was u heel uitgesproken. U kondigde ook aan dat u de gemeenten en steden maximaal zult steunen in de initiatieven die ze zullen nemen om de gederfde miljoenen – want laten we ze zo maar noemen – terug binnen te halen.

Er zijn politieke vertegenwoordigers in de raden van bestuur. Wat hebben zij gedaan? Ik weet dat het een moeilijke bevoegdheidsverdeling betreft met enerzijds het federale aspect en anderzijds het Vlaamse, maar u bent toeziend minister voor de steden en gemeenten. Wat is er misgelopen? Hoe komt het dat er niets werd opgemerkt? Dat is mijn belangrijkste vraag.

U hebt gesteld dat de gemeenten en steden sterk genoeg zijn om zich daartegen te verzetten, en dat wil ik ook aannemen, maar u hebt ook aangekondigd dat u de gemeenten en steden daarbij zou steunen. Op welke manier zult u dat doen?

De voorzitter: De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie: Voorzitter, de heer Reekmans heeft op een vrij objectieve manier de probleemstelling geschetst. Het is dus zo, minister, dat er een hold-up dreigt op de financiën van de lokale besturen doordat GDF vanuit Parijs te hoge gasprijzen heeft aangerekend bij Electrabel, waardoor onrechtmatig 500 miljoen euro verdwenen is uit België, richting Parijs. Dat heeft gevolgen voor de federale schatkist enerzijds, maar anderzijds ook voor de financiën van de lokale besturen, die via de dividenden recht hebben op een deel van de winst van Electrabel.

Minister, dit is aan het licht gekomen. Klopt dit of klopt dit niet? Ik weet het dus niet, dit is nu in onderzoek binnen de CREG. De staatssecretaris van Fraudebestrijding heeft gezegd dat hij de nodige stappen zal ondernemen om dit tot op het bot uit te vlooien. U hebt ook onmiddellijk gereageerd als minister bevoegd voor de lokale besturen door te zeggen: dit kan niet, ik spoor de lokale besturen aan om in dezen actie te ondernemen en ik wil die lokale besturen in dezen maximaal ondersteunen.

Minister, mijn vraag is een beetje gelijkaardig aan die van collega Reekmans: op welke manier zult u de lokale besturen in dezen ondersteunen? Zult u een omzendbrief richten aan de lokale besturen? Zult u contacten leggen met de VVSG om op een georganiseerde manier actie te ondernemen? Uiteindelijk worden de lokale besturen en de federale overheid geconfronteerd met barre financiële situaties. Alle extra middelen die we kunnen krijgen, moeten we aangrijpen om een einde te stellen aan die hold-up vanuit Frankrijk op onze Belgische middelen.

De voorzitter: De heer Segers heeft het woord.

De heer Willy Segers: Voorzitter, minister, collega's, ik heb een identieke vraag, na het bekend worden van het rapport van de CREG en uiteraard het feit dat het Franse moederbedrijf in 2012 de Belgische dochter voor ongeveer een 0,5 miljard euro te veel zou hebben aangerekend, met alle gevolgen van dien, zowel voor de schatkist, de consument als de lokale besturen, de gemeenten en steden.

U beoordeelde tijdens het weekend de situatie. Ik citeer even wat u in de pers zei: "Samen met de fiscus en de consumenten zijn ook de gemeenten gedupeerd. Ik raad hen, als aandeelhouders, aan de buitengewone algemene vergadering van Electrabel Customer Solutions samen te roepen om tekst en uitleg te krijgen. Ook omdat ik verneem dat er een omgekeerde stroom bezig is waarbij de gemeenten niet alleen een dividend mislopen, maar ook zelf moeten bijdragen." U besluit: "Zij" – de lokale besturen – "zijn sterk genoeg en hebben voldoende kennis in huis. Zij moeten alle middelen die ze in huis hebben daartoe aanwenden (...)."

Minister, hoe denkt u dat de gemeenten, los van wat hier al gesuggereerd is, zich in dezen het best kunnen wapenen ter verdediging?

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Voorzitter, minister, collega's, het probleem is al goed geschetst door mijn collega's hier. Het onderzoeksrapport van de CREG heeft de bal aan het rollen gebracht. Er was duidelijk sprake van te hoog aangerekende bedragen voor de verkoop van

aardgas van GDF SUEZ, het moederbedrijf, aan de leverancierspoot Electrabel Customer Solutions. Uiteraard is de consument daar de dupe van, en is de belastingbetaler daar de dupe van want dat is een vorm van ‘transfer pricing’ waarbij men de winsten wegzuigt uit ons land en elders gaat onderbrengen. Maar ook de gemeenten zijn daar het slachtoffer van, omdat de gemeenten alsnog aandeelhouder zijn van de leverancierspoot Electrabel Customer Solutions. In het jaar 2012 bijvoorbeeld hebben ze geen dividenden gekregen waar ze anders aan correcte prijzen misschien wel recht op hadden.

Minister, ik denk dat u goed gereageerd hebt, maar u hebt ook heel fors gereageerd. Ik heb een artikel bij waarin u spreekt over zwaar bedrog dat moet worden rechtgezet. Dat zijn forse woorden. Minister, ik vermoed dus dat u gegevens hebt om aan te tonen dat er wel degelijk bedrog is gepleegd. Mijn vraag aan u is: hebt u die gegevens ook overgemaakt aan de bevoegde instanties? De Bijzondere Belastinginspectie is een onderzoek begonnen op basis van het rapport van de CREG. Als ik uw uitspraken lees, dan denk ik dat u over meer moet beschikken dan wat wij vooralsnog aan informatie hebben. Het zou me zeer benieuwen of die informatie effectief beschikbaar is en of u die ook hebt overgemaakt aan de bevoegde instanties.

De voorzitter: Minister Bourgeois heeft het woord.

Minister Geert Bourgeois: Voorzitter, collega's, ik krijg drie vragen met betrekking tot de steun die ik kan verlenen aan de gemeenten, en een vierde vraag van collega Martens over wat ik gedaan heb of zal doen met gegevens die mogelijk wijzen op bedrog in dezen.

Ik wil u vooraf duidelijk maken dat ik net als u alle informatie uit de media gehaald heb. Ik heb zaterdag De Tijd gelezen die melding maakte van een rapport van de CREG waarin zou staan dat GDF SUEZ aan haar 100 procent dochter Electrabel België ongeveer 0,5 miljard euro te veel zou hebben aangerekend voor de gasprijzen, en dat Electrabel dit vervolgens doorgerekend heeft aan Electrabel Customer Solutions, waar 80 procent van de Vlaamse gemeenten in participeren via hun financieringsintercommunales.

Ik heb in dezen in de voorwaardelijke zin gereageerd en gezegd dat als die feiten kloppen, er naar mijn aanvoelen drie gedupeerden zijn. Het gaat dan niet alleen over de fiscus en de consument maar ook over de gemeenten. 80 procent van de Vlaamse gemeenten haalt, met uitzondering van het jaar 2012, een behoorlijke beheersvergoeding uit de Vlaamse rekening. Ik heb de cijfers nagekeken. Voor die gemeenten gaat het voor de jaren 2004 tot en met 2013 over een bedrag van een kleine 300 miljoen euro. Ik ben bezorgd over de gemeentelijke financiën en heb de gemeenten dan ook aangespoord om actie te ondernemen binnen de vennootschap waarin zij participeren en daar tekst en uitleg te vragen en desgevallend actie te ondernemen.

Ik heb ook geprobeerd het rapport van de CREG te bemachtigen. Ik heb dat gevraagd aan de voogdijminister, minister Vande Lanotte. Hij heeft dat rapport, maar moet dat vertrouwelijk behandelen, en kon het mij dus niet bezorgen. Hij stelde voor het via de CREG te proberen, maar die zeiden gebonden te zijn door regels van vertrouwelijkheid en commercieel gevoelige gegevens en/of persoonsgegevens niet te mogen bekendmaken. Bovendien zou er, zo beweerden zij, mogelijk volgens de pers een fiscaal onderzoek aan de gang zijn. Zij gaven me dat rapport dus niet. Ik betreur dat.

Ik weet niet in hoeverre minister Vande Lanotte het rapport zelf heeft bezorgd aan staatssecretaris Crombez en aan staatssecretaris Wathelet. Als hij dat heeft gedaan, dan had hij het even goed aan mij kunnen bezorgen als minister van Binnenlands Bestuur. Dat gaat niet over het bekendmaken maar over het bezorgen van een document.

In de Gaswet, waarop ook de CREG zich beroept, staat dat de commissie die een taak heeft met betrekking tot de aardgasmarkt, op eigen initiatief of op verzoek van de minister of van een gewestregering onderzoeken en studies kan uitvoeren in verband met de gasmarkt. In het kader hiervan waakt de commissie over het vrijwaren van de vertrouwelijkheid van

commercieel gevoelige gegevens en/of persoonsgegevens en onthoudt zij zich ervan deze openbaar te maken.

Een stuk bezorgen aan een minister die in dezen bevoegd is voor binnenlands bestuur en in elk geval voor die financieringsintercommunales – die vallen onder mijn toezicht –, staat niet gelijk met het openbaar maken daarvan. Wanneer drie ministers kunnen omgaan met het rapport, zie ik niet in waarom een vierde minister dat ook niet zou kunnen doen.

Intussen hebt u net als ik de belangrijkste zaken daarover in de pers kunnen lezen. Ik heb samen met u kennis genomen van de brief van 30 september van minister Vande Lanotte aan staatssecretaris Crombez, die integraal is afgedrukt in de Le Soir.

Ik citeer daaruit: “In bovenvermelde studie bespreekt de CREG de interne transferprijzen voor gas tussen GDF SUEZ en haar dochteronderneming Electrabel. De CREG stelt daarbij vast dat GDF SUEZ haar gas aan Electrabel doorverkoopt tegen een prijs die aanzienlijk hoger is dan de gemiddelde invoerprijs van GDF SUEZ. Deze politiek van ‘excessive pricing’ leidt er volgens de CREG toe dat Electrabel Customer Solutions (Electrabel verkoopt het aangekochte gas door aan Electrabel Customer Solutions, hierna ECS) in het jaar 2012 een verlies van minstens 500 miljoen euro heeft geleden. Aan de hand van een vergelijking met andere vergelijkbare ondernemingen oordeelt de CREG dat er geen objectieve verantwoording voorhanden is voor de verhouding tussen de kosten en de prijzen van GDF SUEZ. Daarenboven onderstreept de CREG dat deze interne prijspolitiek tot gevolg heeft dat de belastbare basis en winst van ECS wordt verlaagd en alzo niet alleen de Belgische staat belangrijke belastinginkomsten misloopt maar ook de gemeenten die als aandeelhouder van ECS minder dividenden ontvangen. Met huidig schrijven verzoek ik u de bovenvermelde vaststellingen vanuit een fiscale invalshoek nader te laten onderzoeken door uw diensten.”

Mijnheer Martens, ik heb intussen in de pers gelezen dat staatssecretaris Crombez die studie heeft bezorgd aan de Bijzondere Belastinginspectie (BBI) en dat daarover een onderzoek zou lopen. Het spijt me zeer dat ik zelf die studie nog altijd niet heb. Het is ook niet duidelijk of de gemeentelijke aandeelhouders via de raad van bestuur van ECS over dat document beschikken. In elk geval heb ik de gemeenten opgeroepen om daarin actie te ondernemen. Ik heb ook vernomen dat dit punt op de dagorde van de raad van bestuur is geplaatst.

De bestuurders hebben geweigerd de meerjarenbegroting goed te keuren. Dat is met vier weken uitgesteld. Ondertussen trachten ze tekst en uitleg te krijgen.

Ze zijn natuurlijk verenigd in de belangenbehartiger Intermixt. Naar mijn aanvoelen en mijn ervaring als gemeentelijk mandataris beschikt Intermixt over heel wat expertise, kennis en kunde. Ik heb morgen om 10.30 uur een afspraak met Intermixt op mijn kabinet. Ik zal dan vernemen hoe Intermixt de situatie inschat, of Intermixt over dat rapport beschikt en hoe de feiten precies in elkaar zitten. We moeten nagaan of de feiten kloppen en welke actie de gemeentelijke aandeelhouders kunnen ondernemen.

De negatieve stroom is me ondertussen bevestigd. De rekeningsaldo's van de financieringsintercommunales zullen in het rood gaan. Het geld stroomt in de richting van ECS. Het gaat niet enkel om het gemiste dividend en om de beheersvergoeding. In feite gaat het vooral om een beheersvergoeding en slechts om een klein dividend. Bovendien is er een negatieve kasstroom en vorderingssaldo. Dit is op zich al voldoende aanleiding om de zaak vanuit het oogpunt van de gemeentelijke financiën te bekijken. Morgen zal ik in samenspraak met Intermixt vaststellen wat de feiten zijn.

Ik heb de CREG ondertussen laten weten dat ik het met die visie niet eens ben. Ik vraag wel degelijk me dit rapport te bezorgen. Een rapport aan een minister bezorgen, staat trouwens niet gelijk aan het bekendmaken van een rapport. Ik merk dat drie ministers het rapport mogen hebben en dat een brief van een minister aan een andere minister in de pers is gelekt. Ik neem aan dat de feiten in die brief exact zijn weergegeven. Ik zie dan ook niet in waarom ik die documenten als minister van Binnenlands Bestuur niet zou mogen hebben.

Morgen zal ik meer weten over wat met betrekking tot expertise en ondersteuning kan en moet gebeuren. Naar mijn smaak en ervaring is Intermixt goed voorzien van experts om dit aan te pakken.

De heer Peter Reekmans: Minister, ik dank u voor uw antwoord. Eigenlijk worden we vanuit Parijs voor 300 miljoen euro opgelicht. De investeringsintercommunales gaan in het rood. In die raden van bestuur zetelen een resem aan politici. Niemand had door dat er iets aan de hand was. Dat is de praktijk in de werkelijkheid. Dit is het mooiste bewijs dat politici niet in raden van bestuur thuishoren. Er zijn twee zaken gebeurd. Ten eerste hebben we veel te veel betaald. Ten tweede bevinden we ons in een situatie waarbij de intercommunales fors in min gaan. Dat hebt u net bevestigd. Indien we de CREG niet hadden gehad, was dit nooit naar boven gekomen. Uiteindelijk is de CREG de instantie die haar werk wel degelijk heeft gedaan.

Hoe de CREG zich nu ten aanzien van de Vlaamse Regering en van het Vlaams Parlement opstelt door dat document niet vrij te geven, vind ik een schande. Volgens mij is energie momenteel een federale en een Vlaamse bevoegdheid. Het is een dubbele bevoegdheid. Ik weet niet of de Vlaamse Regering het document kan verkrijgen. Ik doe ook een oproep aan de voorzitter van het Vlaams Parlement om het rapport misschien aan de CREG te vragen. Het heeft letterlijk in de krant gestaan. Ik vind dat het Vlaams Parlement en de Vlaamse Regering op zijn minst het recht hebben te weten wat in dat rapport staat.

De heer Jan Verfaillie: Minister, ik dank u voor uw antwoord. We hopen dat u, samen met Intermixt, een strategie zult kunnen uitdokteren die de inhoud van het rapport op een of andere manier kan bevestigen. De brief van een federale excellentie aan een andere federale excellentie die in Le Soir is verschenen, lijkt me een vrij correcte weergave van de situatie.

Wat de controle van de rekeningen van ECS betreft, wil ik erop wijzen dat het gemakkelijk is te stellen dat de politici het niet hebben gezien. Politici laten zich in dit verband door experts bijstaan. Het is mogelijk dat een aantal experts hun onvoldoende of onvolledige informatie ter beschikking stellen. We moeten er tevens rekening mee houden dat die raden van bestuur uit meer niet-politici dan politici bestaan.

Het grote voordeel op dit ogenblik is dat de fout is ontdekt en kan worden rechtgezet. We moeten actie ondernemen. We moeten ervoor zorgen dat de federale overheid en de lokale besturen de centen kunnen krijgen die ze verdienen.

De heer Willy Segers: Minister, ik dank u voor uw toelichting en voor de maatregelen die u voorlopig achter de hand houdt. We moeten vooral onthouden dat u, als minister bevoegd voor de lokale besturen, zo snel mogelijk het rapport van de CREG moet kunnen inkijken.

De heer Reekmans heeft al een aantal denksporen aangereikt. Ik stel voor af te wachten tot we weten of dit allemaal correspondeert met wat in de pers is verschenen. Dit is hoe dan ook de basis voor de verdere discussie. We zullen dit nauwgezet moeten opvolgen. Dit kan niet blijven aanslepen. We moeten hier gevolg aan geven. Het is in onze ogen zeker dat hierover duidelijkheid moet worden gecreëerd.

De heer Bart Martens: Minister, ik dank u voor uw antwoord. Mocht dat CREG-rapport vertrouwelijke informatie bevatten ten aanzien van ECS, van de leverancierspoot, dan moet het toch echt wel mogelijk zijn om dat rapport te pakken te krijgen via onze gemeentelijke aandeelhouders binnen ECS. Ze hebben vennootschapstrouw, dus ze kunnen perfect omgaan met die vertrouwelijkheid.

Ik denk dat we echt een duidelijk zicht moeten hebben op de vraag in welke mate er effectief aan 'transfer pricing' is gedaan en er teveel is doorgerekend. Daar zijn twee redenen voor. De gemeenten hebben ten eerste natuurlijk een pak vergoedingen en dividenden gemist. Het is belangrijk dat we weten over welk bedrag dat gaat en hoe we dat kunnen terugvorderen. Ten tweede lopen er vandaag gesprekken over het uittreden van Electrabel uit de gemengde

distributienetbedrijven en over de omgekeerde beweging, het uittreden van de gemeenten uit ECS. Als de resultaten van ECS systematisch negatief worden bijgekleurd via die transfer pricing, als met andere woorden de winsten van ECS verhuizen naar het moederbedrijf GDF SUEZ, dan heeft dat ook een invloed op de waardebepaling van ECS, en dus ook op de waarde van de aandelen die de gemeenten vooralsnog aanhouden in ECS. In het licht van het uitzuiveren van de energiemarkt, van die ‘full ownership unbundling’ die we willen bereiken, is het natuurlijk in het belang van de gemeenten om een correcte prijs te krijgen voor de aandelen die ze nog aanhouden in ECS, om met dat bedrag ook Electrabel te kunnen uitkopen in het beheer van het gemengd distributienet. Het kan de geliberaliseerde energiemarkt alleen maar ten goede komen dat er geen leveranciers in de netten zitten, en dat gemeenten ook niet in leveranciers zetelen.

De voorzitter: De heer Van Hauthem heeft het woord.

De heer Joris Van Hauthem: Minister, we staan hier toch voor een wat eigenaardige situatie, in die zin dat u de gemeenten uw steun toezegt in een zaak op basis van een rapport waarover u in uw antwoord vijf minuten lang hebt geklaagd dat u het niet hebt, zodat u naar de voorwaardelijke wijs moet overschakelen. Tot daar aan toe, maar hoe komt het inderdaad dat niemand dat heeft gezien? Dat is toch wel een vraag die mag worden gesteld. Indien dit klopt, dan heeft men onze gemeenten – en niet alleen onze gemeenten – op grote schaal bedrogen terwijl ze erbij stonden. Dan moeten we ons toch eens afvragen hoe het komt dat zulke mechanismen zich kunnen voordoen zonder dat dit eigenlijk opvalt.

Ik neem aan dat u nog in maatregelen wilt voorzien. Dit heeft niets te maken met bevoegdheden. Het is misschien federale bevoegdheid, maar ik vind dat u ten aanzien van SUEZ politiek gezien kunt optreden als spreekbuis van en in samenspraak met die Vlaamse gemeenten, dus ook ten aanzien van de Franse staat, die de hoofdaandeelhouder is van heel die SUEZ-aangelegenheid.

De voorzitter: De heer De Meulemeester heeft het woord.

De heer Marnic De Meulemeester: Voorzitter, minister, geachte leden, ik sluit me aan bij alle vorige sprekers over het slechte, onthutsende nieuws dat we dit weekend via de media hebben gekregen. U doet dus eigenlijk een oproep aan de gemeenten om actie te ondernemen, in toch wel zware bewoordingen. Het is hier daarmee al gesteld. U zei het volgende: “Dit is zwaar bedrog (...)” U zet de gemeenten aan tot het nemen van actie. U bent zelfs bereid om dit te ondersteunen.

Ik heb een aantal concrete vragen. Ik wil me ook aansluiten bij de heer Van Hauthem. Het onderzoek wordt momenteel gevoerd, door de BBI. U zegt dat u de gemeenten tot acties aanspoort. Welke acties kunnen ze nemen, voor zover dat onderzoek nog niet is beëindigd? U zet de gemeenten nu reeds aan tot actie, vooraleer dat onderzoek is afgerond. Aan welke acties denkt u? Zult u een omzendbrief rondsturen over concrete maatregelen die ze kunnen nemen ten aanzien van GDF SUEZ?

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

De heer Hermes Sanctorum: Minister, voor u uw antwoord formuleerde, had ik het sterke vermoeden dat u vrij snel zou vervallen in een communautair discours. Dat is ook uitgekomen. U bent snel overgeschakeld naar de modus van de Vlaamse Regering versus de rest.

Het valt me bij uw antwoord vooral op dat u zeer weinig kennis hebt, maar dat u wel stoere taal hebt gebruikt. Ik veronderstel echter dat u toch een aantal berekeningen of simulaties hebt gemaakt. We kennen dat bedrag van 500 miljoen euro dat te veel zou zijn aangerekend via de gasprijzen. We hebben dat vernomen via de media.

De vraag stelt zich hoeveel geld de steden en gemeenten hebben misgelopen, wegens minder dividenden of lagere vergoedingen voor de vereniging. Dat is de belangrijkste vraag die vandaag moet worden beantwoord.

Minister Geert Bourgeois: Voorzitter, collega's, ik word onvolledig geciteerd. U kunt alle interviews die ik hierover heb gegeven, herbeluisteren: ik heb steeds in de voorwaardelijke wijs gesproken. Ik nam kennis van het artikel in De Tijd. Het is duidelijk dat de krant over informatie beschikte die steunde op dit rapport. Voor politici is het frustrerend dat journalisten vaak sneller documenten in handen krijgen dan hen, en dat is in dit geval zeker zo.

Ik heb steeds gezegd dat er minstens twee gedupeerden zijn als die feiten kloppen: de fiscus en de gemeenten. Eventueel is ook de consument benadeeld. In welke mate dat dit het geval zou zijn, weet ik niet, mijnheer Sanctorum. Ik lees wel in de brief van minister Vande Lanotte, die in Le Soir staat afgedrukt, dat niet alleen de Belgische staat maar ook de gemeenten belangrijke belastinginkomsten mislopen, want als aandeelhouders van ECS ontvangen zij minder dividenden. Ik weet niet om hoeveel geld het gaat. Klopt het dat een half miljard euro te veel zou zijn doorgerekend? Dat zou een slok op een borrel schelen. Dat moet worden uitgepluisd.

U probeert er een communautaire kwestie van te maken. Ik vind dat bespottelijk. Ik kom op voor de Vlaamse gemeenten. Ik stel vast dat het bedrag van 300 miljoen euro naar Vlaamse gemeenten gaat, op 8 miljoen euro na. Er zijn nauwelijks Waalse gemeenten bij betrokken. Het is de taak van de Waalse voogdijminister om na te gaan of er actie moet worden ondernomen ten voordele van de gemeenten waarover hij de voogdij uitoefent. Ik stel enkel vast dat vier vijfden van de Vlaamse gemeenten betrokken partij zijn en dat het voor die periode gaat over een bedrag van bijna 300 miljoen euro. Volgens mij gaat het niet om een communautaire kwestie.

Misschien is het wel zo dat er een verschillende, discriminerende behandeling van de Belgische en de Franse markt is, waarbij goedkoop aardgas aan Frankrijk is geleverd en de duurdere contracten – misschien de langetermijncontracten – hier worden verrekend. Dat politici in de raad van bestuur dat hadden moeten opmerken, zou ik niet zo snel durven te stellen. De heer Verfaillie wees er ook al op: het is een complexe materie. De CREG, met haar specialisten, treedt als waakhond op. De CREG heeft daarover een rapport opgesteld, maar ik beschik daar nog niet over. Alle elementen waarover wij beschikken, leren ons toch dat de CREG stelt dat er te veel is aangerekend. Ik weet niet of de mensen in de raad van bestuur dat hadden kunnen zien. Laat ons eerst het rapport bestuderen, want het is geen eenvoudig dossier.

Hoe zit het met de verdere actie? Morgen zal ik dat samen met Intermixt bekijken. De financieringsintercommunales verenigen zich in Intermixt. Ik ga ervan uit dat zij voldoende expertise in huis hebben om te weten wat er moet gebeuren. Nadien, en ook na lezing van het rapport, zullen we bekijken of er ook politieke actie moet worden ondernomen. Ik ben het wel eens met de heer Martens dat wanneer, buiten het kader van de DNB's, besprekingen worden gevoerd om een operatie op te zetten waardoor de gemeenten uit de verkoop stappen, dit tegen een correcte prijs moet gebeuren.

Het dossier slaat dus niet enkel op de gemiste beheersvergoeding en het gemiste dividend voor het jaar 2012. Het gaat om een belangrijk dossier, dat ook zijn belang kan hebben voor de toekomst en voor de financiën van een aantal gemeenten. Ik denk dat het goed is dat ik als minister van Binnenlands Bestuur mijn verantwoordelijkheid heb genomen. Men meldt me dat er een kasstroom in de omgekeerde richting ontstaat, en dat is uniek – iets dat zich voor het eerst voordoet.

De heer Peter Reekmans: Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik zou zeggen: gelukkig zijn bepaalde servers van sommige partijen zo lek als een zeef. Het ligt misschien aan het

teflongehalte in de leidingen dat mails lekken. Gelukkig maar, zou ik zeggen, want zo lezen we in de krant nog eens iets dat nieuws is.

Want wanneer hadden de steden en gemeenten dit ontdekt? We zouden het niet hebben vernomen via de politici in de raden van bestuur, aangezien zij nog niet hadden gemerkt dat er 300 à 500 miljoen euro te veel betaald werd ten opzichte van de voorgaande jaren. Dat gaat toch over forse bedragen.

Voorzitter, ik heb daarnet een vraag gesteld, maar ik wil ze u nu formeel stellen: gelet op het Reglement van het Vlaams Parlement, dat in een clausule van geheimhoudingsplicht voorziet, vraag ik formeel de inzage in het rapport. Ik zou u willen vragen om het rapport bij de CREG op te vragen, zodat de parlementsleden het onder geheimhoudingsplicht kunnen inzien. De CREG is hiervoor bevoegd. Voor een stuk is het een federale bevoegdheid, maar de steden en gemeenten zijn hierbij betrokken. Ik vind dat dit parlement het dossier moet kunnen inkijken, weliswaar onder geheimhoudingsplicht zodat de vertrouwelijkheid niet kan worden geschonden.

Het gaat over heel veel geld van de steden en gemeenten. Ik vind dat het parlement ook dit moet kunnen controleren. *(Applaus van mevrouw Patricia De Waele)*

De heer Jan Verfaillie: Dat was een vrij eenzaam applaus.

Minister, ik dank u voor uw vrij uitgebreid antwoord. U zult dit ongetwijfeld verder opvolgen. Vanuit onze rol in de commissie zullen wij dat ook doen. Er zijn nog een aantal vergaderingen waarop we nog kunnen terugkeren op dit onderwerp. Dit verhaal is zeker niet ten einde. Het gaat uiteindelijk om vele miljoenen euro's.

Ik dank u. *(Applaus bij CD&V)*

De heer Willy Segers: We hebben een aantal dingen geleerd die volgens mij op verdere termijn kunnen worden bekeken. Wingewest van Frankrijk of niet: dat moet worden beoordeeld worden eens alle dossiers gekend zijn. De mogelijke uitstap en dergelijke zaken moeten omzichtig worden bekeken. Dat heeft de minister ook aangegeven. We mogen daar niet voorbarig in zijn. Wat volgens ons zeker moet gebeuren, is dat de lokale besturen die desgevallend middelen zijn misgelopen, ondersteund worden in hun actie. In die zin kijken wij naar wat er morgen gebeurt bij Intermixt.

Dit wordt ongetwijfeld vervolgd. *(Applaus bij de N-VA)*

De heer Bart Martens: Minister, het valt mij op dat u vandaag een stuk voorzichtiger bent dan in de krant. U hebt altijd in de voorwaardelijke wijze gesproken en zei dat u niet weet welke verliezen de gemeenten lijden. Misschien bent u verkeerd geciteerd, maar in de krant stond nochtans heel affirmatief: "Dit is zwaar bedrog en moet worden rechtgezet. Het gaat om grote bedragen die niet werden uitgekeerd aan de gemeenten. In de periode 2009-2012 gaat het in het slechtste jaar nog om 8 miljoen euro, in de andere jaren ligt dat bedrag rond de 50 miljoen euro."

Ik had gehoopt dat u over bijkomende info zou beschikken. Dat blijkt niet het geval te zijn. Minister, ik hoop alleszins dat u er morgen in het overleg met Intermixt alles aan zult doen om die bijkomende info te verkrijgen. Want zoals gezegd, is het niet enkel van belang voor het recupereren van de bedragen die onze gemeenten hebben gemist, maar ook voor een correcte waardebeoordeling van de aandelen die de gemeenten vandaag nog in Electrabel Customer Solutions aanhouden. Dat moet een correcte waardering worden zodat de gemeenten nog waar krijgen voor hun geld en voor de aandelen die ze momenteel nog in de 'verkoopboot' van Electrabel aanhouden.

De voorzitter: De actuele vragen zijn afgehandeld.

■

ACTUELE VRAAG van de heer Bart Caron tot de heer Geert Bourgeois, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Bestuurszaken, Binnenlands Bestuur, Inburgering, Toerisme en Vlaamse Rand, over de resultaten van de bevraging bij Vlaamse Marokkanen en Turken naar aanleiding van 50 jaar migratie

De voorzitter: De heer Caron heeft het woord.

De heer Bart Caron: Collega's, voorzitter, minister, Ipsos en de VRT hebben deze week de resultaten van een enquête bekendgemaakt naar aanleiding van 50 jaar migratie naar België. Ze hebben een enquête uitgevoerd bij driehonderd – volgens hen een correcte steekproef – mensen met Marokkaanse of Turkse roots. De resultaten zijn globaal positief. De mensen in kwestie voelen zich vrij goed in Vlaanderen of België. Ze hebben goede burens en zien een mooie toekomst voor zich.

Maar er is één onthutsend cijfer in die enquête, met name dat 76 procent van de ondervraagden zich op een of andere manier gediscrimineerd voelt of zich al gediscrimineerd heeft gevoeld. Het heeft vooral betrekking op de werksituatie, het solliciteren en soms ook op straat. Blijkbaar zijn vooral mensen met Marokkaanse roots daar het slachtoffer van.

Dat is natuurlijk wel een belangrijk element. Van mensen die bij ons komen wonen, vragen we dat ze een inspanning doen, dat ze Nederlands leren, dat ze normen en waarden leren kennen via de maatschappelijke oriëntatie. Volledig terecht, dat wil ik even beklemtonen, minister, want u twijfelt soms aan mij.

Anderzijds mogen Vlamingen die mensen, op een afdwingbare manier, ook niet discrimineren. Zijn die cijfers – 76 procent – geen vorm van wake-up call om een flinke tand bij te steken in het voordeel van een anti-discriminatiebeleid, vooral op de terreinen die ik heb genoemd?

De voorzitter: Minister Bourgeois heeft het woord.

Minister Geert Bourgeois: Mijnheer Caron, discriminatie kan niet, kan nooit, is verwerpelijk, moet worden bestreden en desgevallend ook bestraft, ook al moet er in veel gevallen worden bemiddeld, wat met succes gebeurt. Vaak kan dat tot resultaat leiden.

Is dit een wake-up call? We hebben al veel cijfers in die richting. We hebben cijfers van het Centrum voor gelijkheid van kansen en voor racismebestrijding (CGKR), en die verschillen fel van de cijfers van het Europees Agentschap voor Fundamentele Rechten. U zegt dat het gaat over 34 procent. De cijfers van het VRT-onderzoek hebben het over ongeveer 75 procent.

Inzake werk kunt u dat ook anders lezen, want 52 procent van de onderzochten zeggen dat ze zich zelden of nooit het slachtoffer van discriminatie hebben gevoeld. In die 75 procent zit dus een heel gamma. Het grootste deel van de mensen heeft het over zelden of nooit. Meer dan 60 procent van de geënquêteerden zeggen dat ze zich hier goed voelen. Dat is een positief gegeven.

Die cijfers tonen aan hoe moeilijk het is om dit te detecteren. Niet alleen ik zeg dat. Het gaat om het gevoel van mensen, en niet om harde feiten, en dat blijkt divers te zijn in verschillende enquêtes. De heer Denys heeft op de radio gezegd dat het moeilijk te detecteren is. De heer Benyaich, die u kent, zei dat het maar een van de factoren van achterstand is.

Wat doen wij? U weet dat nieuwkomers worden gewezen op hun rechten en plichten, dat ze klacht kunnen indienen als ze het slachtoffer zijn van discriminatie. Er zijn meldpunten, waar minister Smet bevoegd voor is. Er zijn federale acties van het openbaar ministerie, het CGKR dat kan optreden.

Wij moeten het vooral op een positieve manier doen, beleidsmatig en in alle domeinen, zoals we nu bezig zijn met het nieuwe decreet, met de klemtoon op integratie, horizontaal, en evenzeer met de commissie Integriteit. Een actiepunt is bijvoorbeeld meer mensen aan het

werk krijgen. We hebben voor derdelanders in Vlaanderen een activiteitsgraad van 44,4 procent, tegenover 75 procent van de Belgen. In Wallonië is dat maar 32,8 procent. We hebben doelstellingen geformuleerd om dat tegen 2020 fors op te trekken naar meer dan 55 procent.

De heer Bart Caron: Minister, het blijft natuurlijk dubbelzinnig. We verwachten inspanningen, bijna met bindende kracht, van de andere mensen, maar zelf willen we dat op een positieve en ongedwongen manier doen. U weet zo goed als ik dat er uit recent onderzoek is gebleken hoeveel discriminatie er is bij bijvoorbeeld interimkantoren, op de arbeidsmarkt. Ik wil u vragen om op een actievere manier te werken. Of het nu 30 of 70 procent is, het is 30 procent te veel. Discriminatie is onaanvaardbaar in elke context. Dat hebt u ook gezegd.

Ik pleit ervoor om via informatiecampagnes in te zetten op de meldpunten, om vormen van discriminatie te kunnen aanmelden, om ook via inspectiediensten van de Vlaamse overheid, de VDAB en welke andere diensten ook, discriminatie in te bedden in hun optreden. Ten slotte pleit ik ervoor om daar in het onderwijs bij de vorming, begeleiding en nascholing van leerkrachten bijzondere aandacht aan te geven. Discriminatie is vaak een subtiel gebeuren dat mensen niet altijd bewust uitvoeren. Er moet op worden gewezen welke mechanismen werken.

Minister, ik pleit dus voor een wat steviger aanpak van de Vlaamse kant. Met onze cultuur moeten we positieve maatregelen nemen en die ook afdwingbaar kunnen maken.

De voorzitter: Mevrouw Zamouri heeft het woord.

Mevrouw Khadija Zamouri: Het onderzoek van de VRT is een onderzoek naar de eerste generatie, dus de ouderen die vijftig jaar geleden ... *(Opmerkingen van minister Geert Bourgeois)*

En de tweede generatie. De ouderen voelen zich goed ... *(Opmerkingen van minister Geert Bourgeois)*

Excuseer? Drie generaties. Dus degenen die zich het best voelen, zijn de ouderen, degenen die hier vijftig jaar geleden naartoe zijn gekomen.

Waarom voelen die zich goed? Omdat alles voor hen gedaan werd. Zij hebben nooit hefbomen meegekregen om zelf aan de slag te gaan en dingen te ondernemen. De kinderen van die eerste generatie zijn altijd mee moeten gaan naar de dokter, naar de mutualiteit, overal naartoe. Die zijn dus eigenlijk een beetje sociaal gehandicapt gemaakt, jammer genoeg.

De eerste generatie die zich heeft moeten integreren, is de generatie die hier geboren is. En die generatie is voor een groot stuk aan haar lot overgelaten, die heeft het zelf moeten beredderen.

Minister, u geeft altijd aan dat u zwaar werkt aan integratie. U focust zich vooral op nieuwkomers. Dat zijn mensen die hier recent, of maximaal vijf jaar geleden, zijn aangekomen. Het probleem zit echter bij mensen die hier al meer dan dertig jaar zijn. Het gaat dan om de algemene integratie binnen onze maatschappij. Jammer genoeg hebt u voor die bevolkingsgroep, die geconfronteerd wordt met maatschappelijke uitsluiting, weinig of niets gedaan.

De voorzitter: Mevrouw Pehlivan heeft het woord.

Mevrouw Fatma Pehlivan: Het onderzoek is gebeurd bij de verschillende generaties. Het is goed dat de eerste generatie zegt dat ze zich goed voelt, maar wat mij verontrust, is dat een deel van de derde generatie, die hier geboren, getogen en geschoold is en in onze steden woont, nog altijd het gevoel heeft op een subtiel manier gediscrimineerd te worden. Dan denk ik dat we op alle vlakken nog een tandje bij moeten steken.

Minister, ik herinner mij dat er in de jaren 60 en 70 bij cafés en restaurants een plakkaat hing met het opschrift ‘interdit pour les Nords-Africains et les Turcs’. De eerste generatie heeft dat nooit gevoeld als een vorm van discriminatie. Wij hebben nu allerlei wetten waar mensen gebruik van kunnen maken, maar soms helpen die ook niet. Het is die subtiele manier van discriminatie waar we meer moeten op inzetten in onze samenleving.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

De heer Marius Meremans: Het is inderdaad een utopie om te denken dat je vanuit de overheid alles kunt regelen, ook op het vlak van discriminatie. Discriminatie is altijd te veroordelen, of het nu gaat over afkomst, geaardheid of wat dan ook.

Zoals de minister zei, hebben wij al maatregelen genomen. Er is een tijd geweest dat wij het woord ‘integratie’ niet in de mond mochten nemen, of men kreeg al een fout beeld. Op dat gebied hebben we een achterstand, en we zijn daarmee bezig.

De potgrond die aanleiding zou kunnen geven tot racisme, moeten we aanpakken, zodat die mensen meekunnen in onze maatschappij. U haalde het voorbeeld van het onderwijs aan, mijnheer Caron. Dat gebeurt al in het onderwijs. Ik ken geen enkele school die daar niet mee bezig is.

We werken daar met z’n allen aan. Dat het niet van vandaag op morgen gaat, daar ben ik het mee eens, maar de inspanningen worden wel degelijk geleverd. Dat zal gaan via scholing, via betere toegang tot de arbeidsmarkt en dergelijke.

De voorzitter: De heer Kennes heeft het woord.

De heer Ward Kennes: Vijftig jaar migratie heeft een heel genuanceerd verhaal voortgebracht, zowel voor de ontvangende samenleving als voor de mensen die vanuit Marokko en Turkije naar hier gekomen zijn. Er zijn succesvolle verhalen en er zijn verhalen van achterstand, op de arbeidsmarkt, op het vlak van scholing, maar ook van mensen hier die zich niet meer thuis voelden in hun buurt als die te veel verkleurde. Het is langs alle kanten een genuanceerd verhaal met positieve en negatieve ervaringen.

Een punt dat ik al vaker heb gemaakt, is dat ons beleid zich vooral toespitst op de eerste generatie, maar dat er ook bij de latere generaties een problematiek is, die niet alleen opgelost zal kunnen worden met de gewone zaken als onderwijs en arbeidsmarkt. Ik denk dat er extra aandacht moet zijn voor die migratieachtergrond.

De laatste tijd ben ik geconfronteerd met mensen uit Marokko die het heel moeilijk hebben om een visum te krijgen voor kortverblijf en familiebezoek. Dat is federale materie, ik weet het. Het is een punt waar onze collega’s elders zich eens zorgen over moeten maken. Als we gedurende vijftig jaar nauwe betrekkingen hebben opgebouwd, is het ook een deel van het leven dat mensen voor een korte periode op familiebezoek komen.

Minister Geert Bourgeois: Voorzitter, collega’s, ik ben het eens met een aantal punten, maar ook grondig oneens met een aantal andere punten.

Het is zoals de heer Meremans zegt: ik kan me echt niet inbeelden dat er nu scholen zijn die het probleem, als het zich voordoet, niet zouden aanpakken. Ik kan me niet inbeelden dat onze leraars opgeleid zijn in een sfeer van “laat dat maar, treed daar niet tegen op, je stelt dat vast en je kijkt de andere kant uit”. Integendeel, ik kom in heel Vlaanderen leraars tegen in de moeilijkste onderwijsrichtingen, in het technisch, in het bijzonder onderwijs, die daar heel actief mee bezig zijn. Ik vind het bijna een belediging van ons lerarenkorps dat wordt gezegd dat daar een tandje kan worden bijgestoken.

Alles kan natuurlijk altijd beter, maar ik heb hier de cijfers van de Eurobarometer. Dat zijn weer andere cijfers. Dit zijn geen feiten, dit zijn enquêtes. De Eurobarometer 2012 vraagt: “Bent u het afgelopen jaar gediscrimineerd?” Het gemiddelde voor de EU is 17 procent. België steekt daar iets boven uit met 19 procent; Nederland 16 procent; Frankrijk 17 procent;

Duitsland 14 procent; het Verenigd Koninkrijk 17 procent; Luxemburg 18 procent; Zweden 18 procent. Ik beschik over tal van enquêtes. Elke discriminatie is er een te veel en kan niet worden getolereerd. Het is verwerpelijk en het moet aangepakt en waar nodig ook bestraft worden. Maar wij voeren een heel actief beleid. Als u vindt dat de meldpunten actiever moeten optreden, zal ik dit signaleren aan minister Smet. Ik zal hem ook zeggen dat u beweert dat het onderwijs een tandje bij kan steken. Wij voeren een horizontaal beleid en dus zal ik melden wat u hier zegt, mijnheer Caron.

Mevrouw Zamouri, ik begrijp niet wat u bedoelt met die tweede generatie die aan haar lot is overgelaten. Elke dag ontmoet ik mensen die hier aankomen of die tot de tweede generatie behoren en die het hebben over de kansen die zij hier krijgen. Zij vinden dat ongelooflijk. Gisteren was ik in het Huis van het Nederlands in Gent. Mensen die hier één jaar zijn, spreken er perfect Nederlands. Zij genoten een opleiding bij de VDAB en hebben nu hun eerste jobaanbieding. Die mensen zeggen dat zij hier goed worden ontvangen, maar je moet de kansen grijpen. Ik heb ook gezien dat er een groot verschil bestaat. Deze week lees ik in Het Laatste Nieuws het verhaal van Fatima naar aanleiding van 50 jaar migratie. Zij zegt dat ze 63 jaar is en dat ze, net zoals u schetst, afhankelijk is geweest van haar kinderen om naar de dokter, de post, het stadhuis te gaan omdat ze kon lezen noch schrijven. Nu haar kinderen het huis uit zijn, zegt ze dat ze zelf sterk wil staan in de samenleving, en daarom is ze beginnen te lezen en schrijven. Zij zegt dat ze de kansen daartoe heeft gekregen en gegrepen.

De eerste generatie had veel minder omkadering. Ik wil erop wijzen, collega's, dat het eerste migratieakkoord dateert van 1964, dat we 34 jaar later het eerste decreet hadden, het Minderhedendecreet van 1998. Dan hadden we in 2003 het Inburgeringsdecreet, en nu zetten we met ons nieuwe decreet in op een aanpak in de hele samenleving. We betrekken er ook de ontvangende samenleving bij. We maken er een wederkerig verhaal van. Maar wederkerigheid veronderstelt inderdaad dat je aan beide kanten de kansen aangrijpt, niet alleen de ontvangende samenleving maar ook de nieuwkomers.

Kan het beter? Het kan natuurlijk beter. Ik ben het eens met de heer Kennes: het is een zeer genuanceerd verhaal. Ik kijk daar ook met grote ogen naartoe. We hadden het al over de schoolse achterstand. Die is fenomenaal groot, ook in de tweede en derde generatie. Dat heb je niet in de andere landen. Is dat het gevolg van discriminatie, geen toegang tot het onderwijs, leraars die zich niet inspannen? Ik weiger dit te geloven. Dit heeft te maken met een zekere machocultuur bij jongens. Wij zien de jonge vrouwen – en ook in Nederland volg ik het debat – die het wel maken in de samenleving, die heel snel vooruitgaan in de samenleving. Maar ik zie jammer genoeg een hele generatie die achterop blijft, die geen diploma haalt, die het dan moeilijk heeft om aan een job te geraken, en die dan misschien zegt dat ze geen kansen krijgt. Je moet dat allemaal nuanceren.

Wij helpen die mensen. We gaan nu die taaltest doen. We gaan ervoor zorgen dat iedereen mee kan. We zullen iedereen daartoe stimuleren. We doen alle mogelijke inspanningen daartoe. Mevrouw Zamouri, ik ben het volkomen oneens met u en durf te zeggen dat het onjuist is dat we die mensen aan hun lot overlaten. We leveren veel inspanningen, we stoppen daar veel geld in, we hebben daar ook veel maatschappelijke toegevoegde waarde bij. Gisteren in het Huis van het Nederlands krioelde het van de vrijwilligers, mensen die drie, vier keer per week nieuwkomers gaan begeleiden en laten oefenen in het Nederlands, precies omdat de lessen inburgering op dat punt niet volstaan. Er is in de hele ontvangende samenleving heel veel voluntariaat. We werken daar met zijn allen aan.

De heer Bart Caron: Minister, het is een genuanceerd verhaal; ik treed de heer Kennes bij. Minister, u gaat mij toch niet zeggen dat de lagere werkzaamheidsgraad en de lagere scholingsgraad er niets mee te maken kunnen hebben? U gelooft, net zoals bij wijze van spreken de oude progressieven uit de jaren 70, dat interculturaliteit vanzelf zou gaan. Discriminatie bestrijden gaat ook niet vanzelf.

Wat mevrouw Zamouri zegt, is waar. De Vlaamse overheid heeft de laatste 50 jaar nagelaten om in te zetten op begeleidende maatregelen. Mevrouw Zamouri heeft gelijk en u hebt ook gelijk, want u zegt eigenlijk hetzelfde: we hebben veel dingen niet geregeld en niet in orde gebracht. We fixeren ons nu op de nieuwkomers, maar niet op de oudkomers en op de eerste en tweede generatie. Het zijn die mensen die hun best hebben gedaan om het op eigen kracht te doen. Het is merkwaardig dat de derde generatie, de jongeren, het meest klagen over discriminatie. Het zijn de jongeren die het moeilijk hebben op school. De individuele leerkrachten zijn vaak heel fijne, gemotiveerde mensen, maar ik zie in mijn regio – en dat weet u ook – 99,9 procent witte scholen die op een subtiele manier hun beleid voeren. *(Applaus van mevrouw Khadija Zamouri)*

Die subtiliteit, zoals het discriminatiebeleid bij interimarbeid, moeten we bestrijden en niet denken dat het vanzelf zal weggaan. *(Applaus bij Groen, sp.a en van mevrouw Khadija Zamouri)*

De voorzitter: De actuele vraag is afgehandeld.

■

ACTUELE VRAAG van mevrouw Sonja Claes tot de heer Jo Vandeuren, Vlaams minister van Welzijn, Volksgezondheid en Gezin, over zin en onzin van borstkankerscreening

De voorzitter: Mevrouw Claes heeft het woord.

Mevrouw Sonja Claes: Voorzitter, minister, collega's, om de twee jaar worden alle vrouwen tussen 50 en 69 jaar opgeroepen om een mammografie te laten nemen. Dit gebeurt al vele jaren. Eind 2013 hebben we op een gezondheidsconferentie die keuze bevestigd. Op dit ogenblik wordt ongeveer 50 procent van de doelgroep bereikt. De doelstelling is om tegen 2020 75 procent van de vrouwen in die doelgroep te bereiken om gratis een mammografie te laten nemen.

Ik was dit weekend toch wel verbaasd toen ik de resultaten zag van een grootschalig kankeronderzoek in Canada. In Canada zijn gedurende 20 jaar – het was dus een zeer groot onderzoek – 90.000 vrouwen gevolgd. Van die 90.000 vrouwen waren er 45.000 die jaarlijks een mammografie lieten nemen en 45.000 die zelf hun borsten onderzochten. Het resultaat van dat onderzoek was dat in de twee groepen ongeveer evenveel overlijdens waren. Er werd ook vastgesteld dat in de groep met de jaarlijkse mammografie 22 procent meer kankerbehandelingen gebeurden.

Intussen hebben landen zoals de Verenigde Staten en Zwitserland hun manier van werken bijgesteld. Minister, hoe gaan we dat in Vlaanderen doen? Werken we op dezelfde manier verder of evalueren we opnieuw en laten we dit grootschalig kankeronderzoek van Canada ook meespelen bij de evaluatie?

De voorzitter: Minister Vandeuren heeft het woord.

Minister Jo Vandeuren: Het is inderdaad zo dat nog niet zo lang geleden een gezondheidsconferentie is gehouden waar een nieuwe gezondheidsdoelstelling met betrekking tot drie kankeropsporingsprogramma's is afgesproken. Er is ook een actieplan aan gekoppeld. Het is een dossier dat op die manier ook invulling geeft aan een belangrijke gezondheidsdoelstelling namelijk de ambitie om gezondheidswinst te realiseren bij de bevolking door goede screeningprogramma's voor baarmoederhals-, borst- en darmkanker. Darmkanker is het laatste programma waarvan de uitrol is begonnen.

In de media werd de zin van het screeningprogramma in vraag gesteld, laatst nog door het Canadese onderzoek. Wij hebben uiteraard aan onze experts gevraagd om de resultaten van

dat onderzoek te bekijken. Tot nader order blijft de ambitie overeind om de gezondheidsdoelstelling te realiseren.

Als ik goed geïnformeerd ben, zijn de eerste interpretaties van dat grote Canadese onderzoek zo dat het wel duidelijk is dat borstkankerscreening, indien het goed georganiseerd is, leidt tot vroegtijdige opsporing van borstkanker en daardoor tot een beperkte daling van mortaliteit. Maar er zijn ook tegenindicaties en de grote tegenindicatie is het risico op overbehandeling.

Wij hebben in Vlaanderen een werkgroep Bevolkingsonderzoek, waar de experts dit soort vraagstukken moeten analyseren. We hebben ook het Centrum voor Kankeropsporing dat de implementatie doet van onze drie screeningsprogramma's.

Dit is wat ik voorlopig onthou uit de evaluatie, en nogmaals, het is aan de experten om zich ten gronde uit te spreken: we moeten er vooral voor zorgen dat vrouwen op een geïnformeerde manier aan deze programma's deelnemen, dat ze zich bewust zijn van de pro's en de contra's. Het kenniscentrum heeft daar niet zo lang geleden een brochure over uitgegeven, met een aantal suggesties voor hoe je de boodschap correct moet brengen als je mensen vraagt om aan dat screeningsprogramma deel te nemen. Dat nemen we in de volgende periode vooral onder de loep.

We hebben een subdoelstelling in het actieplan over sensibilisatie. We moeten daarbij alle doelgroepen betrekken en alle subgroepen, ook de moeilijk bereikbare groepen. We zien dat het wel mogelijk is om die genuanceerde boodschap en die informatie over te brengen, maar als je dat voor bepaalde groepen moet doen, is dat zeer arbeidsintensief. We zijn dus bezig met die werkgroep rond sensibilisering, om te kijken hoe je dat het best organiseert, wat de beste media en kanalen zijn om die informatie, die nodig is om een bewuste keuze te kunnen maken in dat programma, bij de desbetreffende vrouwen te kunnen brengen. Dat is het belangrijkste.

We gaan ook onderzoek doen naar de 'clicks' in het beslissingsproces: waarom zeggen mensen dat ze al dan niet meedoen en hoe zit dat bij heel specifieke groepen? Daaruit willen we ook leren hoe we ervoor kunnen zorgen dat mensen zeer goed geïnformeerd die keuze maken.

Tot slot, het blijft altijd belangrijk om zeer sterk in te zetten op de kwaliteit van de screening. Vals positief en vals negatief is een groot stuk van het verhaal bij de risico's op overbehandeling. Uiteraard moeten we daar permanent aandacht voor hebben. Het Centrum voor Kankeropsporing is daarvoor ook de aangewezen partner.

Mevrouw Sonja Claes: Dank u wel, minister, ik ben heel erg blij dat ook voor een stuk de switch wordt gemaakt naar het informeren van mensen. De huisarts of de arts die het baarmoederhalsuitstrijkje neemt, kan de cruciale persoon zijn. Wij doen nu screening voor borstkanker om de twee jaar en om de drie jaar voor baarmoederhalskanker. De afstemming daarvan zou wel zinvol zijn, lijkt me. Op die manier schakelen we een gynaecoloog of huisarts in, ook om vrouwen te informeren over de gevaren of de overscreening bij mammografie. Ik ben blij dat het informatieluik erbij komt en het lijkt me zinvol om de behandelende arts mee in te schakelen.

De voorzitter: Mevrouw De Wachter heeft het woord.

Mevrouw Else De Wachter: Ik wil me aansluiten bij deze bekommernis, waar we in de commissie ook al geregeld de nodige debatten over hebben gevoerd. De informatiedoorstroming is belangrijk. Daarnaast zijn ook de verschillende fasen die te maken hebben met die screening van belang. Minister, ik vraag u regelmatig naar de zogenaamde manier van screenen en wat er vervolgens mee gebeurt, met de eerste, tweede en derde lezer. De laatste keer, ongeveer een jaar geleden, dat ik u daarover een vraag stelde, zei u dat we moeten blijven zoeken naar een manier om de performantie van het bevolkingsonderzoek te

verhogen, zonder het nadeel van de eerste, tweede en derde lezer, dat eraan verbonden zou kunnen zijn. Is er intussen op dat punt een evolutie vast te stellen?

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Borstkanker is wel een van de meest voorkomende kankers bij vrouwen, een op de negen vrouwen wordt erdoor getroffen. Het is belangrijk, en dat hebt u ook gedaan, dat we de boodschap geven dat we op dit moment die screenings voortzetten voor borstkanker, baarmoederhalskanker en darmkanker.

Als er wijzigingen moeten komen in de procedures of er is een andere aanpak nodig, moet dat absoluut wetenschappelijk onderbouwd gebeuren. Dat zei u ook. Daar moeten we ten volle op inzetten. We mogen niet de boodschap geven dat het niet nodig is om aan de screenings deel te nemen. We moeten goed informeren en sensibiliseren. Dan heeft elke vrouw een individuele keuze. De boodschap die u geeft, is voor mij essentieel: de borstkankerscreening gaat verder.

De voorzitter: Mevrouw De Waele heeft het woord.

Mevrouw Patricia De Waele: Collega's, we kunnen de discussie over de zin of onzin van borstkankerscreening hier vandaag niet beslechten. Dat is voer voor experts. De onderzoeken die hier werden aangehaald, zijn niet alleenstaand. Het zijn ook niet de eerste onderzoeken, het is al eerder aangetoond dat er een gevaar van overdiagnose kan bestaan. Een aansluitend gevaar is overbehandeling van patiënten.

U wilt absoluut inzetten op het degelijk informeren van mensen over de pro's en contra's van screenings. Dan kunnen ze zelf oordelen of ze eraan deelnemen of niet.

Minister, sommige gemeenten nemen initiatieven, meestal is dat het loco-regionaal gezondheidsoverleg en -organisatie (Logo), om de mensen nog eens extra aan te schrijven. Zo worden vrouwen bijna gepusht om deel te nemen aan de screenings. Wat vindt u van die gemeentelijke initiatieven? Gaat u ingrijpen of niet?

De voorzitter: Mevrouw Van der Borgh heeft het woord.

Mevrouw Vera Van der Borgh: Er verschenen de afgelopen weken inderdaad heel wat artikels over de zin en onzin van borstkankerscreening. De tegenstanders hebben stelselmatig gewezen op gevaren van vals alarm en overdiagnose. Als zelfs een gewezen medewerkster van het federale kenniscentrum hierover communiceert, dan is het logisch dat heel wat mensen beginnen te twijfelen.

Minister, u hebt in uw gezondheidsdoelstellingen een getal vooropgesteld dat u wenst te halen. De laatste weken, toen al deze artikels verschenen, miste ik u in het debat. Het is belangrijk dat u nu een duidelijk signaal geeft. Houdt u vast aan uw doelstellingsnorm? Zo ja, welke actie gaat u nog ondernemen om de vrouwen te overtuigen van de meerwaarde van de borstkankerscreening?

Minister Jo Vandeurzen: Ik ben het met een aantal zaken eens. In Vlaanderen is gevolg gegeven aan de internationale aanbevelingen om borstkankerscreening systematisch uit te voeren. Dat hebben we niet op ons eilandje beslist.

Iemand heeft het aangehaald: het is niet aan de politici om het wetenschappelijk debat te voeren. We moeten op basis van de informatie van wetenschappers een beleid concretiseren binnen de bevoegdheid gezondheidspromotie en ziektepreventie. Als er studies verschijnen die erop wijzen dat we de zaken kritisch moeten bekijken, dan moeten we die studies natuurlijk niet wegmoffelen. Dan moeten we aan de experts vragen hoe we een en ander moeten interpreteren, en eventueel ons beleid aanpassen. Eerst zou internationaal – waar die aanbevelingen tot stand komen – de studies gevalideerd moeten worden, en geoordeeld moeten worden of er reden is tot bijsturing of niet.

Wij vragen natuurlijk altijd, in dit geval aan het Centrum voor Evidence-Based Medicine (CEBAM), een advies omtrent een studie. Wat betekent de informatie? Wat moeten we ervan denken? Die analyses gebeuren uiteraard. We hebben na de laatste gezondheidsdoelstelling een heel systeem op poten gezet om die drie kankerscreeningsprogramma's systematischer en meer coherent te organiseren. Elke screening had zo haar eigen geschiedenis en structuur. We hebben dat anders georganiseerd, met het Centrum voor Kankeropsporing in een centrale rol.

We hebben bijvoorbeeld met de actie 'gezonde gemeente' een soort coherente boodschap gegeven aan onze lokale besturen: als ze willen meedoen aan de realisatie van de verschillende gezondheidsdoelstellingen, vragen we om het op die manier te doen. De Logo's ondersteunen dit. Op die manier proberen wij ervoor te zorgen dat de boodschap coherent en eenduidig is en dat het bestaande materiaal om een goede boodschap te geven, wordt gebruikt zodat niet iedereen opnieuw het warm water gaat uitvinden, want dat is absoluut niet nodig.

Dat is de methode. Het overgrote deel van de Vlaamse gemeenten is in het systeem 'gezonde gemeente' gestapt. Het is een groot succes van het Vlaams Instituut voor Gezondheidspromotie en Ziektepreventie (VIGeZ) en Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), die we daarvoor de nodige financiering gegeven hebben.

Het is juist dat een groot stuk van het risico op overbehandeling en ongemakken moet worden gekoppeld aan de tweede lezing en de dingen die moeten gebeuren indien in het eerste resultaat erop wijst dat het nodig is om daarmee verder te gaan. Het is juist dat het zorgvuldig moet worden geformuleerd, dat men moet proberen om genuanceerde boodschappen te geven. De huisarts kan daarbij een belangrijke rol spelen. Het is eveneens duidelijk dat de kwaliteit van onze screeningsprogramma's cruciaal is. Hoe accurater, hoe minder vals positieve en vals negatieve resultaten we riskeren.

In die zin is de subdoelstelling van ons actieplan 'sensibiliseren'. Het is een feit dat we meer zullen inzetten op communicatie, precies om het draagvlak wat meer te beveiligen. Het is inderdaad nodig dat mensen op een correcte manier worden geïnformeerd en dat wordt gezorgd voor een voldoende groot draagvlak bij al die verenigingen en groepen die de mensen die in de doelgroep vallen, kunnen bereiken. Daarom zullen we er vanuit de subdoelstelling 'sensibiliseren' extra aandacht aan besteden. We gebruiken daarvoor uiteraard de informatie die het kenniscentrum ons daarvoor heeft aangereikt.

Mevrouw Sonja Claes: Minister, ook al is het al heel erg laat, ik ben heel erg blij dat ik de vraag heb gesteld en dat ik op die manier een stukje heb bijgedragen aan een heel moeilijk debat voor politici. Het komt ons inderdaad niet toe om hierover te oordelen, maar het is wel belangrijk dat we hier in dit forum samen nadenken over de manier waarop we ten aanzien van de bevolking omgaan met dergelijke gegevens. Dat we vrouwen de vrije keuze laten nadat ze goed geïnformeerd zijn, dat is voor mij de belangrijkste boodschap van vanavond.

De voorzitter: De actuele vraag is afgehandeld.

■

ACTUELE VRAAG van de heer Boudewijn Bouckaert tot de heer Pascal Smet, Vlaams minister van Onderwijs, Jeugd, Gelijke Kansen en Brussel, over de gevolgen voor het gemeentelijk onderwijs van de ontbinding van de huidige scholengemeenschappen in 2017

De voorzitter: De heer Bouckaert heeft het woord.

De heer Boudewijn Bouckaert: Voorzitter, waarde collega's, minister, ik ben blij dat ik u zie, want een vragenbeurtje zonder Smet, dat kan toch niet.

In Vlaanderen kennen we sinds 1999 voor het secundair onderwijs en sinds 2003 voor het basisonderwijs scholengemeenschappen. Het gaat niet om een randfenomeen: voor het

secundair onderwijs zitten we met 118 scholengemeenschappen die 1018 scholen omvatten. Voor het basisonderwijs zitten we met 367 scholengemeenschappen die 2479 scholen omvatten. Het is dus een wijdverbreid fenomeen in ons scholenlandschap.

Volgens de decreetgeving in onderwijs geldt een overeenkomst dat men een scholengemeenschap vormt voor zes jaar, maar in het decreet van 2011 hebben we die duur ingekort tot drie jaar, twee jaar of een jaar naargelang de ingangsdatum viel in 2011, 2012 of 2013.

Op 1 september 2014 lopen massa's overeenkomsten die aan de basis liggen van scholengemeenschappen, af. In de beleidsbrief hebt u al gezegd, minister, dat het in 2014 opnieuw zes jaar wordt, dat er dus overeenkomsten tot 2020 kunnen worden gesloten, maar er zijn hardnekkige geruchten dat overwogen wordt om de termijn van drie jaar opnieuw in te voeren opdat andere geplande en goedgekeurde hervormingen doorgang zouden kunnen vinden.

Zijn die geruchten juist? Bijvoorbeeld het gemeentelijk onderwijs is er ongerust over. Als het weer drie jaar wordt, dan worden de scholengemeenschappen ontbonden in een periode die heel dicht bij de gemeenteraadsverkiezingen zal liggen.

Dan zijn die gemeentelijke scholen en de gemeentebesturen eigenlijk een beetje verlamd door die periode vlak bij de verkiezingen en zouden zij in een zeer moeilijke positie kunnen geraten. Bovendien is het gemeentelijk onderwijs betrokken in de mogelijke fusieoperatie van één publiek net en worden zij toch wel kwetsbaar.

Minister, blijft de periode van zes jaar gehandhaafd of overweegt u naar drie jaar te gaan, met mogelijke neveneffecten voor het gemeentelijk onderwijs?

De voorzitter: Minister Smet heeft het woord.

Minister Pascal Smet: De heer Bouckaert ziet me hier blijkbaar zo graag. Gisteren stuurde hij een Belgabericht, en dan heeft hij vandaag een reden om op basis van zijn eigen bericht een actuele vraag te stellen. Dat is een techniek zoals een andere, neem ik aan. Men creëert zijn eigen actualiteit en dan kan men mij hier even komen ondervragen. Ik zie dat als een compliment, 'no worries about that'.

Het klopt dat die scholengemeenschappen niet ontbonden worden, maar dat de duur van de scholengemeenschappen afloopt op 31 augustus van dit jaar. We moeten die uiteraard verlengen. Vorige keer is dat met drie jaar gebeurd. Er liggen nu drie opties op tafel. Ofwel doen we het opnieuw met drie jaar. Daar zijn argumenten voor. Sommige mensen kunnen daar ook argumenten tegen inbrengen. Ofwel doen we dat voor zes jaar. Daar zijn ook argumenten voor, maar daar kun je ook argumenten tegen inbrengen. Ofwel maak je een compromis: zes jaar met een uitstap na drie jaar.

Dit is nu het voorwerp van besprekingen met alle actoren. U weet dat er in het onderwijs heel wat actoren zijn. U weet dat we altijd heel veel bespreken. Die besprekingen lopen op dit moment. Zoals het gepland is, zal de meerderheid in het kader van OD XXIV een amendement indienen dat daar duidelijkheid over zal geven. Aangezien de gesprekken op dit moment nog lopen en niet afgerond zijn, kan ik u zeggen dat we een evenwichtige afweging maken van argumenten voor en tegen van verschillende stakeholders. U zult immers ook wel gehoord hebben dat de onderwijsactoren niet allemaal op dezelfde golflengte zitten over de duur.

Dat maakt nu dus het voorwerp van besprekingen uit. Ik neem aan dat u als voorzitter van de commissie Onderwijs de werkzaamheden zeer goed kent. Ik neem aan dat we u binnen een twee- of drietal weken meer duidelijkheid zullen verschaffen. Maar geef de gesprekken een kans. Dat is wat we nu doen.

De heer Boudewijn Bouckaert: Minister, u geeft eigenlijk geen antwoord op mijn vraag, maar u zegt dat er een antwoord zal komen. Dat is al een hele geruststelling.

Minister, het moet me toch van het hart dat die scholengemeenschappen in volkomen twijfel zitten. We zijn op een paar weken van de stemming van OD XXIV. Dat zal in de maand maart zijn. Op 1 september 2014 moeten ze de beslissing nemen om eventueel weer met elkaar in zee te gaan. Ondertussen bestaat er een onzekerheid of dat drie jaar of zes jaar wordt.

Ik vind dat het beleid qua timing niet goed zit. Men moet veel vroeger rechtszekerheid geven aan de scholen. Drie jaar of zes jaar is een wereld van verschil. Als je maar voor drie jaar voor een scholengemeenschap gaat, dan valt de dynamiek toch een beetje weg in die scholengemeenschap, want het is toch maar voor drie jaar. Men weet niet wat er na drie jaar gaat gebeuren. Is het zes jaar, dan is het volledig anders.

Ik zeg nogmaals dat het voor het gemeentelijk onderwijs echt dringend noodzakelijk is dat zekerheid wordt geboden.

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Voorzitter, minister, collega's, als je belang hecht aan het principe van subsidiariteit van het overheidsoptreden in het onderwijs, dan weet je eigenlijk dat het leven in het schoolveld soms sterker is dan decreten. We zien dat er een beweging bezig is van meer professionalisering en sterkere schoolbesturen, en gelukkig met, terecht, heel veel aandacht voor de vrijwilligers in deze schoolbesturen. Dit als een vaststelling.

Mijn grote zorg, minister, is dat we voor de identiteit van de individuele school als leefplaats van kinderen en van studenten, blijvend voldoende aandacht hebben, in welke constructie ook. Dit aandachtspunt wou ik toch even naar voren brengen.

Minister Pascal Smet: Ik deel de opmerking van de heer De Meyer. Het is belangrijk dat, als je naar een bestuurlijke schaalvergroting gaat, je de school als entiteit altijd behoudt. Daarom spreken we ook van een bestuurlijke schaalvergroting. In de plannen die op tafel liggen en in die zin zullen worden uitgewerkt, zal er altijd een eigen inhoudelijke en pedagogische directeur aan een school verbonden zijn. De zakelijke ondersteuning zal naar een hoger niveau gaan.

Het klopt dat die beweging is ingezet op het veld. In die zin moeten de argumenten ook worden begrepen.

Mijnheer Bouckaert, iedereen weet dat die schoolgemeenschappen zullen worden verlengd. Men weet ook dat dit al zeker voor drie jaar zal zijn. Er moeten ook geen nieuwe scholengemeenschappen worden gevormd. Het klopt dat de duur van drie of zes jaar een issue is. Maar intussen is op dit moment in 65 à 70 procent van het onderwijsveld een beweging bezig naar een schaalvergroting. Ik wil dit dan ook relativeren en niet dramatiseren. U hebt echter gelijk dat we daar de volgende weken duidelijkheid over moeten verschaffen. Dat zal ook gebeuren. Wanneer we dat nog voor de paasvakantie in de commissie kunnen regelen en in de plenaire vergadering laten goedkeuren, dan kan die zekerheid worden gegeven. Ik reken op u om daar samen met ons voor te zorgen.

De heer Boudewijn Bouckaert: Ik denk dat iedereen zal beamen dat ik een correcte voorzitter ben en dat ik absoluut geen stokken in wielen zal steken. In onze planning staat inderdaad dat OD XXIV voor de paasvakantie zal worden afgehandeld.

Minister, in het onderwijs bestaat het concept van de pedagogische rust. U hebt aan het begin van de legislatuur beloofd dat u die zou respecteren. Het onderwijs moet zich kunnen 'zetten' in hervormingen. Hervormingen zijn als nieuwe schoenen, die schoenen moeten worden ingelopen. Als u met hervormingen komt voor de oude schoenen zijn ingelopen, dan geeft dat een onaangename sfeer in het onderwijs en verliest u het draagvlak. Ik wil er dan ook op

aandringen om zo snel mogelijk zekerheid te geven over de termijn van de scholengemeenschappen. Dat is immers geen akkefietje maar een belangrijk element van de structuur van ons onderwijs. Daarbij moet rekening worden gehouden met de specifieke positie van ons gemeentelijk onderwijs en eventueel als het kan, zoals de heer De Meyer benadrukt, met de subsidiariteit. Het is niet per se zo dat voor alle netten en scholen dezelfde regeling moet gelden. Een diversificatieregeling, een soepele regeling moet eventueel mogelijk zijn.

De voorzitter: De actuele vraag is afgehandeld.

■

ACTUELE VRAAG van de heer Jo De Ro tot de heer Pascal Smet, Vlaams minister van Onderwijs, Jeugd, Gelijke Kansen en Brussel, over de gerechtelijke procedures tegen beslissingen van de klassenraad en een herwaardering van de autoriteit van die klassenraad

De voorzitter: De heer De Ro heeft het woord.

De heer Jo De Ro: Minister, wij hebben eergisteren en gisteren allemaal de bezorgdheid kunnen lezen en horen van het Vlaams Secretariaat van het Katholiek Onderwijs (VSKO) over het groeiend aantal procedures die worden uitgevochten voor rechtbanken over beslissingen die in onderwijs worden genomen, bijvoorbeeld over een A-, B- of C-attest.

De topvrouw van het katholiek onderwijs, mevrouw Mieke Van Hecke, zei daarover gisteren dat er zelfs een grens is overschreden in het geval waarin een moeder en dochter naar de rechtbank trekken om, nadat ze gelijk hebben gekregen van de Raad van State, nu ook voor een burgerlijke rechtbank een schadevergoeding te eisen.

Het is niet de eerste keer dat er in dit parlement en in de commissie Onderwijs over een groeiende juridisering van het onderwijs wordt gesproken. Daar zijn al meermaals vragen over gesteld en interpellaties en discussies over gehouden. Terugkomend element in uw antwoord op vragen van zowel meerderheid als oppositie, is dat u daar in deze legislatuur iets aan zult doen. Die oplossing ligt eigenlijk op tafel, of althans een deel daarvan. Vanaf morgen bespreken we in de commissie immers het ontwerp van decreet over de rechtspositie van leerlingen in het basis- en secundair onderwijs.

Het verontrust me wel dat dezelfde mensen die gisteren en eergisteren de alarmbel luidden in de pers, in de protocollen zelf al zeggen dat het decreet vermoedelijk zijn doel zal voorbijschieten en dat er nog een groeiende juridisering zal komen naar aanleiding van dat decreet. Minister, wat zult u, wetende wat het VSKO de voorbije dagen heeft gezegd en wetende wat er in de protocollen wordt gezegd, doen om die vrees weg te nemen en de belofte van minder juridisering in het onderwijs waar te maken?

De voorzitter: Minister Smet heeft het woord.

Minister Pascal Smet: We leven in een rechtsstaat. U kunt dat graag hebben of niet. Maar eigen aan een rechtsstaat is dat een beslissing op het einde altijd kan worden gevolgd door een zaak voor een rechtbank. We moeten dat in het onderwijs maximaal vermijden. Wanneer iemand vindt dat hem onrecht is aangedaan, kan men die persoon echter niet verhinderen om naar een rechtbank te gaan.

Momenteel is dat in ons onderwijssysteem zeer beperkt. We mogen niet aan de hand van uitzonderingen de indruk wekken dat plots veel ouders naar rechtbanken stappen. Dat is niet het geval. Er is een stijgende tendens, maar het blijft nog steeds om zeer beperkte aantallen gaan. Dit betekent dat de overgrote meerderheid der ouders de beslissingen van de klassenraden respecteert.

Problemen ontstaan wanneer in een school de dialoog tussen de ouders, de leerlingen, de klassenraad en de directie verstoord is. Als alles goed functioneert, mag een attestering op het einde van het jaar, normaal gezien, geen verrassing zijn.

In bepaalde gevallen is er wel een probleem. Om die reden hebben we in het ontwerp van decreet, dat we trouwens met alle partners hebben besproken, een interne beroepsprocedure uitgewerkt. Die procedure is schoolleiden en respecteert de klassenraad in zijn bestaan. Dat is het enige dat we als beleidsmakers kunnen doen om de dialoog maximaal te herstellen.

Al de rest, de toepassing van de regels en het verstrekken van inzichten aan de ouders, is een zaak van mensen. In het onderwijs betekent dit dat dit school- en klasgebonden is. Dit is geen aangelegenheid voor de Vlaamse Regering. De minister van Onderwijs mengt zich daar niet in.

Met het ontwerp van decreet hebben we getracht een mooi evenwicht te vinden. De klassenraden moeten motiveren. Dat is niet meer dan normaal. Ik ga ervan uit dat een bezorgde ouder wiens kind een totaal onverwachte attestering krijgt, van de school wil weten hoe dat komt. Die motivering moet niet worden overdreven. Het moet voor de ouders duidelijk zijn. Dat staat in het ontwerp van decreet.

Om het vertrouwen te kunnen herstellen, hebben we in een interne beroepsprocedure voorzien. Die procedure blijft schoolgebonden. De dialoog moet immers worden hersteld. We trekken daarvoor niet naar een externe rechtbank. We moeten dat evenwicht zoeken.

We kunnen de klok niet terugdraaien. We kunnen het blijven jammer vinden dat zoiets gebeurt, maar het gebeurt nu eenmaal. Misschien zijn er te veel juristen in onze samenleving. Dat kan er allemaal ook iets mee te maken hebben. We moeten hier op een verstandige wijze mee omgaan. Met het ontwerp van decreet willen we daar een antwoord op geven. In een rechtsstaat kunnen we echter niet uitsluiten dat mensen op het einde van de dag besluiten naar de rechtbank te trekken. We moeten dat maximaal vermijden. In de overgrote meerderheid van onze scholen wordt dat ook vermeden.

De heer Jo De Ro: Minister, u hebt gelijk. We moeten die aantallen niet dramatiseren. Ik heb hier echter niet enkel de getuigenis van het VSKO weergegeven. Ik heb in de protocollen de meningen van het Overleg Kleine Onderwijsverstrekkers (OKO), van de Christelijke Onderwijscentrale (COC), van het Christelijk Onderwijzersverbond (COV) en zelfs van het Gemeenschapsonderwijs (GO!) gelezen. Eigenlijk komt het steeds op hetzelfde neer. Volgens hen houdt het ontwerp van decreet een risico in en zal de juridisering vergroten.

U hebt gelijk. We moeten niet overdrijven. Er is echter een stijgende lijn. Tijdens het laatste grote debat dat we eind 2012 naar aanleiding van interpellaties van mevrouw Van Steenberghe en van de heer Bouckaert in de commissie hebben gevoerd, is duidelijk uiteengezet wat de decreetgever kan doen. De minister kan een context creëren die de kans dat de ouders, leerlingen of leerkrachten nadien naar een rechtbank buiten het onderwijs stappen, zo klein mogelijk maakt.

Ik moet daar zelf niet veel commentaar op geven. Ik heb gewoon de commentaren van de verschillende onderwijspartners gelezen. Ze vrezen dat het voorliggend ontwerp van decreet de situatie eigenlijk zal verergeren.

De voorzitter: De heer Bouckaert heeft het woord.

De heer Boudewijn Bouckaert: Voorzitter, ik treed de minister bij. De klassenraden staan uiteraard niet boven de wet. Dit kan tot rechtszaken leiden. Dat is een element van de rechtsstaat. Ik moet er trouwens op wijzen dat de nieuwe wetgeving in verband met de Raad van State de administratieve lus heeft ingebouwd. Indien de beslissing van de klassenraad een kleine vormfout zou bevatten, kan die beslissing ter reparatie naar de klassenraad terugkeren. De klassenraad moet de eigenlijke beslissing dan niet herzien.

Dit alles moet inderdaad zo veel mogelijk worden voorkomen. Dit creëert bij de leerkrachten en in de scholen een echt slechte sfeer. Ik vind het niet erg sympathiek dat nu ook een schadevergoeding wordt gevraagd. We kunnen dit echter niet verhinderen.

Minister, bestaat er soms een toolkit voor de klassenraden die hen kan helpen dit te voorkomen? Die toolkit zou dan moeten uitleggen wat in een motivering zeker moet worden vermeld om eventuele onvolkomenheden te voorkomen.

De voorzitter: Mevrouw Poleyn heeft het woord.

Mevrouw Sabine Poleyn: Voorzitter, ik wil me niet uitspreken over de concrete casus of over het ontwerp van decreet zelf. Daar beginnen we morgen aan. Ik vind het echter belangrijk vanuit mijn fractie te vermelden dat we met betrekking tot dergelijke zaken steeds een evenwicht moeten vinden tussen het recht in beroep te gaan tegen vreemde, uitzonderlijke beslissingen en de zorg dat de delibererende klassenraden in ons onderwijs niet steeds, bij wijze van spreken, een jurist naast de medewerker van het centrum voor leerlingenbegeleiding (CLB) moeten zetten. Dit moet allemaal tussen mensen gebeuren.

Daarom ben ik blij dat u aangeeft, ook in de decreettekst, dat het herstel van vertrouwen en bemiddeling in dezen misschien wel belangrijker zijn dan het traject van de rechtbank.

De voorzitter: De heer Van Dijck heeft het woord.

De heer Wim Van Dijck: Voorzitter, net zoals bij de casus waarover werd gesproken en die naar ik meen in het najaar van 2012 in de commissie aan bod is gekomen, betreuren wij vandaag ook dat ouders in het algemeen attesten betwisten via juridische procedures, hoewel dat moeilijk te vermijden is. Voor het feit dat er nu nog schadevergoeding wordt gevraagd, bestaat er een Engelse uitdrukking, namelijk ‘adding insult to injury’.

Het is allemaal zeer spijtig, maar wat ons ook zorgen baart, is de achtergrond van dit geval, dat toch een precedentwaarde heeft. De ouders verwijten de school namelijk een gebrek aan zorg voor hun kind, dat bepaalde leermoeilijkheden heeft. Vorige week hebben we in de commissie het ontwerp van M-decreet goedgekeurd. Enfin, wij hebben dat niet goedgekeurd, maar de meerderheid. Onze vrees is dat die trend naar meer inclusief onderwijs, samen met het gebrek aan draagkracht van de scholen, net zal leiden tot een toename van dergelijke procedures van ontevreden ouders.

De voorzitter: De heer Van Dijck heeft het woord.

De heer Kris Van Dijck: Voorzitter, minister, ik deel de bekommernissen van de voorgaande sprekers. Natuurlijk kun je niemand beletten om naar de rechtbank te stappen, maar anderzijds moet men ook beseffen dat het in ons onderwijs de klassenraad is die gerechtigd is om te beoordelen. Ook ik vind het vreemd dat bij een finaal besluit van de klassenraad ouders of leerlingen uit de lucht vallen over het resultaat. Heel het jaar door worden er toetsen afgenomen. Er is het dagelijks werk, er zijn examens en noem maar op. Men kan echter niet uitsluiten dat de stap wordt gezet, en daarom is het belangrijk dat onze scholen de nodige tools hebben, zoals de heer Bouckaert aanhaalde, om de juiste procedurestappen te zetten. Ik vrees immers dat het daar uiteindelijk op aan zal komen, en dat is natuurlijk weer een last voor de school en de klassenraad. Men gaat niet de uitslag op zich in vraag stellen, maar de manier waarop die tot stand is gekomen. Motivatie is een element daarbij. Ik wil niet vooruitlopen op het debat dat we in de commissie zullen hebben, maar zijn onze scholen voldoende geëquipeerd om de juiste werkwijze te hanteren?

Minister Pascal Smet: Alles is natuurlijk in evenwicht. U weet dat het een beetje moeilijk is voor mij als minister, omdat er sprake is van grondwettelijke vrijheid ter zake. Als ik aan scholen of koepels zou zeggen hoe ze dat moeten doen, dan zouden ze dat niet zo graag hebben. Ik ga echter wel akkoord met de suggestie. Als dit ontwerp van decreet is goedgekeurd, dan moeten we met de koepels aan tafel zitten om te bekijken hoe we dit vertrouwen op een verstandige manier kunnen herstellen, en hoe we een houvast kunnen

geven aan klassenraden over wat moet en wat niet moet. Diverse mensen hebben immers terecht gezegd dat men een verstandig evenwicht moet zoeken. Men mag inderdaad niet in situaties belanden waarbij men in de feiten bijna tot in het absurde toe begint te motiveren. We merken dat soms, en dat is ook niet wat er moet gebeuren. Men begint doelstellingen af te vinken. Men bekijkt of men al dan niet eindtermen heeft bereikt en begint die af te vinken. Dat is niet iets wat wordt gevraagd, maar wat men soms wel doet, om zichzelf in te dekken of wat dan ook.

Ik deel de zorg van iedereen. Het is een evenwicht zoeken. Er is enerzijds het recht van ouders om te worden ingelicht over wat al dan niet is kunnen gebeuren in schoolverband met hun kind. Niemand betwist dat ouders dat recht hebben. Anderzijds moet ook dat vertrouwen in de klassenraad er zijn. Ik deel de mening dat de overgrote meerderheid van de mensen dat in het beste belang van het kind kan doen. Het probleem ontstaat echter wanneer de dialoog is verstoord. Ik kom daar opnieuw op terug. Daarom is het zo belangrijk wat we met dit ontwerp van decreet ook doen. We voeren die interne beroepsprocedure in om de dialoog te herstellen. De situatie is vandaag immers zo dat het in sommige scholen diezelfde klassenraad is die gaat oordelen over een beroep. Als ouder zou je daar ook niet tevreden mee zijn. In geen enkele andere situatie zou men daar tevreden mee zijn. Daarom is het belangrijk dat we die interne schoolgebonden beroepsprocedure mogelijk maken, ook met externe mensen erin. Dat ligt nu op tafel.

U hebt gisteren ongetwijfeld ook mevrouw Van Hecke horen zeggen dat ze begrijpt dat de tijden veranderd zijn en dat beslissingen moeten worden gemotiveerd. Opnieuw gaat het erom dat evenwicht te zoeken tussen een redelijke motivatie, zonder planlast, en het toch geven van een interne beroepsmogelijkheid, zodat we maximaal externe beroepsmogelijkheden uitsluiten. Ik meen dat we in dat ontwerp van decreet het evenwicht hebben gevonden, maar u draait ook al lang genoeg mee in de onderwijswereld om te weten dat in protocollen bepaalde dingen om andere redenen worden scherpgesteld.

De heer Jo De Ro: Het is voor velen duidelijk dat men een evenwicht moet zoeken tussen het recht van leerlingen en ouders om transparantie te krijgen enerzijds en de leefbaarheid van het onderwijs anderzijds. En in dezen hangt leefbaarheid samen met juridisering. Bij de voorbereiding van het decreet viel het onze fractie erg op dat het Vlaams Secretariaat van het Katholiek Onderwijs (VSKO) maar ook andere onderwijspartners kritiek hebben over uw belofte om dat evenwicht te zoeken en ervoor te zorgen dat dankzij dit decreet minder mensen naar de rechter stappen. Die belofte werd in de commissie door alle partijen verwelkomd. Het zal dus een boeiend debat worden, en we zullen dat debat ook aangaan.

De voorzitter: De actuele vraag is afgehandeld.

■

ONTWERP VAN DECREET tot wijziging van de wet van 28 december 1967 betreffende de onbevaarbare waterlopen, meer bepaald de wijziging van de classificatie en andere diverse wijzigingen

– 2316 (2013-2014) – Nrs. 1 tot en met 5

Algemene bespreking

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is het ontwerp van decreet tot wijziging van de wet van 28 december 1967 betreffende de onbevaarbare waterlopen, meer bepaald de wijziging van de classificatie en andere diverse wijzigingen.

De algemene bespreking is geopend.

Mevrouw Rombouts, verslaggever, heeft het woord.

Mevrouw Tinne Rombouts: Voorzitter, collega's, de Commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed besprak op 21 en 28 januari 2014 het ontwerp van decreet tot wijziging van de wet van 28 december 1967 betreffende de onbevaarbare waterlopen, meer bepaald de wijziging van de classificatie en andere diverse wijzigingen. In het parlement hebben we al verschillende discussies over het waterbeleid gevoerd. Dit ontwerp van decreet is een onderdeel van de initiatieven om een goed waterbeheer te realiseren. Ik wil daarom even verslag van de besprekingen uitbrengen.

Het ontwerp van decreet heeft tot doel een efficiënter beheer van de onbevaarbare waterlopen te bereiken dankzij het herbekijken van de inschaling van deze waterlopen in de eerste, tweede of derde categorie aan de hand van beheersgebonden en beleidsgerichte maatstaven. Een passende afstemming wordt beoogd tussen de vereiste deskundigheid en ervaring, en de plaatselijke betrokkenheid. Om de herinschaling op het terrein mogelijk te maken, is een beperkt aantal wijzigingen aan de wet betreffende de onbevaarbare waterlopen noodzakelijk.

Er werden enkele opmerkingen gemaakt – komende van zowel oppositie als meerderheid – dat een verdere integratie met het Integraalwaterbeheerdecreet wenselijk is. De minister antwoordde dat die integratie momenteel wordt voorbereid. Er werden een aantal amendementen ingediend, onder meer over de definitie van wat kunstmatige waterlopen zijn. Open Vld wou die definitie uitbreiden, maar de commissie is daar niet op ingegaan.

Ook wou Open Vld dat het moet kunnen dat op vraag van de provincie ook in overstromingsgevoelige gebieden uitzonderingen in een andere categorie worden ingeschaald. Dit amendement werd niet aanvaard omdat sommige partijen twijfelden aan de mogelijkheid van deze toevoeging, alsook aan de opportuniteit ervan. Een 'abnormale toename van debiet' kan immers ook een reden zijn om van de categorisering af te wijken. Daarenboven zou dit ruimte creëren om ook buiten overstromingsgevoelige gebieden noodzakelijke ingrepen te verrichten, bijvoorbeeld stroomopwaarts of stroomafwaarts, in functie van het debiet. Enkele andere amendementen werden wel aanvaard, maar die zijn voornamelijk technisch en logistiek van aard. *(Applaus)*

De voorzitter: Mevrouw De Vroe heeft het woord.

Mevrouw Gwenny De Vroe: Voorzitter, collega's, ik dank de verslaggever voor het goede verslag. Ze zei dat Open Vld enkele amendementen op de tekst had ingediend. Het eerste heeft inderdaad te maken met de kunstmatige waterlopen. Er is een contradictie tussen de tekst en wat er in de memorie van toelichting staat. We wilden daaraan remediëren, en betreuren het dat ons amendement niet is goedgekeurd.

De twee volgende amendementen hebben te maken met het feit dat overstromingsgevoelige gebieden in de lijst ontbreken. We kunnen akkoord gaan met het feit dat er wijzigingen worden aangebracht aan de wet op de onbevaarbare waterlopen, en wij gaan ook akkoord om te stellen dat omwille van het algemeen nut of het algemeen belang in uitzonderingen kan worden voorzien.

Vanuit die optiek leek het ons logisch dat in de gehanteerde opsomming ook de aanwezigheid van overstromingsgevoelige gebieden zou worden opgenomen. We hebben immers de afgelopen tijd – het is enkele weken geleden – hier een uitvoerig debat gevoerd over de waterproblematiek, de waterbeheersingswerken en het overstromingsgevaar. Op dat moment waren alle partijen het erover eens dat er maatregelen moesten worden genomen om de overstromingsellende voor iedereen te voorkomen. Het leek ons dan ook niet meer dan duidelijk dat dit mee had moeten worden opgenomen. Daarom hebben we die amendementen ingediend. We begrijpen dan ook niet dat er tegenkanting kwam vanuit de meerderheid en andere over onze amendementen. Dat wilde ik graag verduidelijken.

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Voorzitter, collega's, dit ontwerp van decreet heeft vooral de bedoeling om de procedure duidelijk te stellen als er een reclassering van de waterlopen moet gebeuren.

Mevrouw De Vroe, u had inderdaad een aantal amendementen ingediend. Ik denk dat we daar in de commissie echt op zijn ingegaan en duidelijke argumenten hebben gegeven waarom dit voor ons niet aanvaardbaar was. Het eerste argument betreft de kunstmatige waterlopen. Het feit dat u kunstmatige waterlopen op een andere manier wilt formuleren, zou voor ons veel te ruim gaan omdat alle waterlopen daaronder zouden vallen. Dat is echt niet wenselijk in het kader van dit ontwerp van decreet. Daarom konden we daar niet op ingaan.

Het tweede argument betreft de overstromingsgevoelige gebieden. Als we het amendement zoals u het voorlegt zouden aannemen, beperken we eigenlijk de doelstelling van het ontwerp van decreet. Dat heb ik ook in de commissie gezegd. Het decreet geeft nu heel wat mogelijkheden om in te grijpen. Als het nodig is om te onderhouden, kan men dat ook doen. Als u het verengt tot die overstromingsgevoelige gebieden, zal dit decreet ook voor een stuk voorbijgaan aan de doelstellingen waarvoor het hier voorligt. Dat is de reden waarom we niet zijn ingegaan op die amendementen.

Het heeft natuurlijk niets te maken met het feit dat we de wateroverlast niet zouden aanpakken. Integendeel, we hebben tal van maatregelen genomen. Er is ingegaan op alle punten van de resolutie die is aangenomen in het Vlaams Parlement. Al die initiatieven zijn genomen of zijn lopende. Ik denk dat het absoluut niet juist is om te laten uitschijnen dat er niet zou zijn gewerkt aan de overstromingsproblematiek.

Mevrouw Gwenny De Vroe: Minister, wij hebben dit debat inderdaad in detail gevoerd in de commissie. Ik verwijs naar mijn argumentering die ik gevoerd heb in de commissie. Het zou ons nu te ver brengen om die debatten opnieuw te voeren, maar uiteraard ben ik het niet eens met wat u hier komt vertellen. Open Vld heeft wat dat betreft een andere mening. We zullen ons dan ook onthouden bij de stemming over dit ontwerp van decreet.

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

De algemene bespreking is gesloten.

Artikelsgewijze bespreking

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de artikelsgewijze bespreking van het ontwerp van decreet.

De door de commissie aangenomen tekst wordt als basis voor de bespreking genomen. (Zie *Parl.St.* Vl.Parl. 2013-14, nr. 2316/5)

– *De artikelen 1 tot en met 23 worden zonder opmerkingen aangenomen.*

De artikelsgewijze bespreking is gesloten.

We zullen straks de hoofdelijke stemming over het ontwerp van decreet houden.

ONTWERP VAN DECREET houdende diverse bepalingen inzake leefmilieu en natuur – 2322 (2013-2014) – Nrs. 1 tot en met 3

Algemene bespreking

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is het ontwerp van decreet houdende diverse bepalingen inzake leefmilieu en natuur.

De algemene bespreking is geopend.

De heer Vandaele heeft het woord.

De heer Wilfried Vandaele: Voorzitter, in dit verzameldecreet zitten inderdaad een aantal elementen die wij belangrijk vinden, onder andere in de sfeer van het Bosdecreet, bijvoorbeeld een uitbreiding van de zones waarin gesubsidieerd bos kan worden aangelegd. Vroeger kon dat alleen in bosgebieden, gebieden met bestemming bos, nu kan dat ook in overige groen-, reservaat-, natuur- en Natura 2000-gebieden. We vinden dat belangrijk.

Ook het betrekken van privépartners in het verhaal van gesubsidieerde aankoop van te bebossen of opnieuw te bebossen terreinen of percelen vinden wij een positieve stap. Het Boscompensatiefonds kan op die manier ook gericht worden ingezet. We vinden in dit decreet een aantal zeer interessante elementen. Daarom zullen we dat goedkeuren.

De voorzitter: Mevrouw De Vroe heeft het woord.

Mevrouw Gwenny De Vroe: Ik had niet onmiddellijk de bedoeling om hierover het woord te vragen, maar aangezien de heer Vandaele een aantal elementen heeft aangehaald, wil ik graag ingaan op een specifiek punt, namelijk het Boscompensatiefonds. Inderdaad, in dit decreet wordt daar verder op ingegaan. Het is misschien een goede zaak, maar ik zou graag willen dat het Boscompensatiefonds nu ook eens effectief wordt gebruikt. Er zit bijna 9 miljoen euro in dat Boscompensatiefonds. Het zou een goede zaak zijn als dit effectief volledig in gang wordt gezet zodat er effectief aan bosuitbreiding kan worden gedaan.

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Wat het Boscompensatiefonds betreft, hebben we in deze legislatuur heel wat initiatieven genomen. We hebben een Boscompensatiefonds vrijgemaakt voor initiatieven van lokale besturen die bebossing willen aanleggen. Dat is in deze legislatuur al heel goed gebruikt, en ook in dit decreet is een extra mogelijkheid tot het verkrijgen van compensatie ingevoerd.

Mevrouw De Vroe, ik heb op uw zelfde vraag in de commissie geantwoord dat het helaas niet kan vanwege een puur technisch begrotingsprobleem, en dat is dat er van het Boscompensatiefonds ESR-matig in één begrotingsjaar maar kan worden uitgegeven wat er in dat jaar ESR-matig binnenkomt. Daardoor kunnen we dat volledige fonds op dit moment niet vrijmaken. Dat kunnen we niet zomaar oplossen.

Mevrouw Gwenny De Vroe: Dat is uiteraard een heel spijtige zaak, en er moet nu nog veel worden ingehaald. Er wordt meer ontbost dan bebost. Er is dus nog een serieus tandje bij te steken, minister.

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

De algemene bespreking is gesloten.

Artikelsgewijze bespreking

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de artikelsgewijze bespreking van het ontwerp van decreet.

De door de commissie aangenomen tekst wordt als basis voor de bespreking genomen. (Zie *Parl.St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 2322/3)

– *De artikelen 1 tot en met 87 worden zonder opmerkingen aangenomen.*

De artikelsgewijze bespreking is gesloten.

We zullen straks de hoofdelijke stemming over het ontwerp van decreet houden.

■

VOORSTEL VAN DECREET van de heren Dirk de Kort en Jan Roegiers, de dames Lies Jans en Caroline Bastiaens, de heer Steve D'Hulster, mevrouw Tine Eerlingen en de heer Sas van Rouveroi houdende wijziging van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens

– 2336 (2013-2014) – Nrs. 1 tot en met 3

Algemene bespreking

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is het voorstel van decreet van de heren Dirk de Kort en Jan Roegiers, de dames Lies Jans en Caroline Bastiaens, de heer Steve D'Hulster, mevrouw Tine Eerlingen en de heer Sas van Rouveroi houdende wijziging van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens.

De algemene bespreking is geopend.

Mevrouw Kindt, verslaggever, heeft het woord.

Mevrouw Els Kindt: Voorzitter, minister, collega's, ik breng kort verslag uit van de bespreking van het voorstel van decreet in de commissie van 30 januari, waar de heer de Kort dit voorstel van decreet heel uitgebreid heeft toegelicht.

Het voorstel van decreet houdende wijziging van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens heeft tot doel een aantal knelpunten waarmee de vier Vlaamse havenbedrijven en het Vlaamse Gewest worden geconfronteerd en die het gevolg zijn van onduidelijkheden in het Havendecreet, aan te pakken.

Naast een technische herziening van het Havendecreet houdt dit voorstel van decreet ook een aantal beleidsmatige voorstellen in. De wijzigingen hebben betrekking op de openbare havendiensten, de ligplaatsen, de zaten van spoorwegen, het havendomein, een eenvormig eigendomsstatuut voor de domeingoederen en eenvormige regels voor het bepalen van de concessie- en beheersvergoedingen tussen het Vlaamse Gewest en de havenbedrijven, met betrekking tot de toepassing van de wetten van de handelsvennootschappen, de samenstelling van de raad van bestuur, de timing voor de invoering van een analytische boekhouding en een dienst interne audit, met betrekking tot de goedkeuring van de Vlaamse Regering voor de vervreemding of hypothekering van gesubsidieerde uitrustingsinfrastructuur, met betrekking tot toezicht van de havencommissaris op de directiecomités van de havenbedrijven, specifieke aanpassingen voor de haven van Gent, havengelden, gebiedsbeheer, met betrekking tot onroerende voorheffing intergemeentelijke samenwerking, subsidies en premies, en een verduidelijking van de statutaire pensioenen.

Op de commissievergadering schaarden alle fracties zich achter dit voorstel van decreet, en het werd samen met een technisch amendement aangenomen met 8 stemmen bij 1 onthouding. *(Applaus bij CD&V)*

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Voorzitter, collega's, mevrouw Kindt is een goede, maar nog geen perfecte verslaggever. Ze vergeet te vermelden dat er in een aantal stemmingen een onthouding was, namelijk de mijne. Ik heb me geëngageerd om mijn fractie dit voorstel van decreet vandaag mee te laten goedkeuren.

Het voorstel van decreet is geschreven, mijnheer de Kort, niet door uzelf, maar door Toon Colpaert, of minstens door zijn diensten. Er zaten een aantal juridische onvolkomenheden in, en die blijven. Ik zal ze niet allemaal opsommen. Ik heb er een zestal opgenoemd in de bespreking. Het is nu 19.15 uur en ik weet dat de meesten hier naar huis willen. *(Rumoer)*

Ik ga het toch niet doen. Diegenen die het dossier volgen en die geïnteresseerd zijn in onze parlementaire werkzaamheden, kunnen alles terugvinden in het desbetreffende parlementaire stuk. Ik blijf erbij, voorzitter, dat wij in een aantal dossiers, in het verleden en ook nu weer,

slordig omgaan met onze decretale verplichtingen en onze decretale verantwoordelijkheid, en met ons werk als wetgever.

Je kunt je er soms gemakkelijk vanaf maken en zeggen dat de heer Colpaert – dat is niet de eerste de beste – of zijn diensten – en die zijn dikwijls nog geleerder – deze teksten hebben geschreven, maar ik vind dat wij als wetgever zelf kritisch genoeg mogen zijn. *(Opmerkingen van de heer Eric Van Rompuy)*

Toon Colpaert, mijnheer Van Rompuy, is de regeringscommissaris in al onze Vlaamse havens. U bent vroeger minister geweest; u zou de heer Colpaert misschien kunnen kennen. Het is een heel bekwame, minzame en gedreven man, die het beste voorheeft met onze Vlaamse havens, maar ik heb een beetje de indruk dat hij, waar het wetgevend werk betreft, niet altijd even gedreven is. Als je in een voorstel van decreet termen als ‘transportgebeuren’ opneemt, dan krijg ik het. Wat is ‘transportgebeuren’, dames en heren?

Ik heb daar tekst en uitleg over gevraagd aan de heer Colpaert, maar hij kon me wat dat betreft geen echte verduidelijking geven. En zo waren er nog een vijftal andere punten. Ik kom daar niet meer op terug. Degenen die erin geïnteresseerd zijn, zullen het terugvinden in het stuk 2336 van deze legislatuur, onder volgnummer 3. Zij zullen het ongetwijfeld willen nalezen en mijn bekommernissen willen verstaan.

Mijn fractievoorzitter zal enthousiast meestemmen. Ik zal mij enthousiast onthouden, om dat signaal nog eens duidelijk te maken. *(Applaus bij het Vlaams Belang)*

Mevrouw Els Kindt: Mijnheer Penris, ik stel voor dat u het schriftelijke verslag nog eens herleest. Ik had wel vermeld dat er één onthouding was, en we hebben allemaal onthouden dat die van u was.

De heer Jan Penris: Mijn excuses.

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

De algemene bespreking is gesloten.

Artikelsgewijze bespreking

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de artikelsgewijze bespreking van het voorstel van decreet.

De door de commissie aangenomen tekst wordt als basis voor de bespreking genomen. (Zie *Parl.St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 2336/3)

– *De artikelen 1 tot en met 18 worden zonder opmerkingen aangenomen.*

De artikelsgewijze bespreking is gesloten.

We zullen straks de hoofdelijke stemming over het voorstel van decreet houden.

■

ONTWERP VAN DECREET tot wijziging van de wet van 28 december 1967 betreffende de onbevaarbare waterlopen, meer bepaald de wijziging van de classificatie en andere diverse wijzigingen

– 2316 (2013-2014) – Nrs. 1 tot en met 5

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de hoofdelijke stemming over het ontwerp van decreet.

Stemming nr. 1

Ziehier het resultaat:

100 leden hebben aan de stemming deelgenomen;
86 leden hebben ja geantwoord;
14 leden hebben zich onthouden.

Dientengevolge neemt het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet aan. Het zal aan de Vlaamse Regering ter bekrachtiging worden overgezonden.

■

**ONTWERP VAN DECREET houdende diverse bepalingen inzake leefmilieu en natuur
– 2322 (2013-2014) – Nrs. 1 tot en met 3**

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de hoofdelijke stemming over het ontwerp van decreet.

Stemming nr. 2

Ziehier het resultaat:

100 leden hebben aan de stemming deelgenomen;
65 leden hebben ja geantwoord;
35 leden hebben zich onthouden.

Dientengevolge neemt het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet aan. Het zal aan de Vlaamse Regering ter bekrachtiging worden overgezonden.

■

**VOORSTEL VAN DECREET van de heren Dirk de Kort en Jan Roegiers, de dames Lies Jans en Caroline Bastiaens, de heer Steve D'Hulster, mevrouw Tine Eerlingen en de heer Sas van Rouveroi houdende wijziging van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens
– 2336 (2013-2014) – Nrs. 1 tot en met 3**

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de hoofdelijke stemming over het voorstel van decreet.

Stemming nr. 3

Ziehier het resultaat:

99 leden hebben aan de stemming deelgenomen;
98 leden hebben ja geantwoord;
1 lid heeft zich onthouden.

Dientengevolge neemt het Vlaams Parlement het voorstel van decreet aan. Het zal aan de Vlaamse Regering ter bekrachtiging worden overgezonden.

■

MOTIE van de heren Peter Reekmans, Ivan Sabbe en Boudewijn Bouckaert en de dames Patricia De Waele en Ulla Werbrouck tot besluit van het op 19 februari 2014 in plenaire vergadering gehouden actualiteitsdebat over de regeringsbeslissing inzake het tracé voor de Oosterweelverbinding

– 2471 (2013-2014) – Nr. 1

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de hoofdelijke stemming over de motie.

Stemming nr. 4

Ziehier het resultaat:

104 leden hebben aan de stemming deelgenomen;

21 leden hebben ja geantwoord;

67 leden hebben neen geantwoord;

16 leden hebben zich onthouden.

Dientengevolge neemt het Vlaams Parlement de motie niet aan.

Mevrouw Van Steenberge heeft het woord.

Mevrouw Gerda Van Steenberge: Ik heb een stemafpraak met de heer De Wever.

■

MOTIE van de heren Dirk Van Mechelen, Marino Keulen en Egbert Lachaert, mevrouw Lydia Peeters en de heren Sas van Rouveroy en Bart Tommelein tot besluit van het op 19 februari 2014 in plenaire vergadering gehouden actualiteitsdebat over de regeringsbeslissing inzake het tracé voor de Oosterweelverbinding

– 2472 (2013-2014) – Nr. 1

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de hoofdelijke stemming over de motie.

Stemming nr. 5

Ziehier het resultaat:

105 leden hebben aan de stemming deelgenomen;

29 leden hebben ja geantwoord;

62 leden hebben neen geantwoord;

14 leden hebben zich onthouden.

Dientengevolge neemt het Vlaams Parlement de motie niet aan.

De heer Vereeck heeft het woord.

De heer Lode Vereeck: Ik heb een stemafpraak met de heer Van den Heuvel.

■

MOTIE van de heer Jan Penris, mevrouw Marijke Dillen, de heren Filip Dewinter, Joris Van Hauthem, Pieter Huybrechts, Frank Creyelman en mevrouw Marleen Van den Eynde tot besluit van het op 19 februari 2014 in plenaire vergadering gehouden actualiteitsdebat over de regeringsbeslissing inzake het tracé voor de Oosterweelverbinding – 2473 (2013-2014) – Nr. 1

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de hoofdelijke stemming over de motie.

Stemming nr. 6

Ziehier het resultaat:

103 leden hebben aan de stemming deelgenomen;
18 leden hebben ja geantwoord;
67 leden hebben neen geantwoord;
18 leden hebben zich onthouden.

Dientengevolge neemt het Vlaams Parlement de motie niet aan.

■

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

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

We komen opnieuw bijeen op woensdag 26 februari 2014 om 14 uur.

De vergadering is gesloten.

– De vergadering wordt gesloten om 19.22 uur.

■