

Zitting 2002-2003

4 december 2002

BEKNOPT VERSLAG

MORGENVERGADERING

INHOUDSOPGAVE

Regeling van de werkzaamheden	3
Moties van orde	
- Voorstellen tot spoedbehandeling en aanvulling van de agenda (Sprekers : de heren Eric Van Rompuy, Kris Van Dijck, André Denys, Ludwig Caluwé en Ludo Sannen)	3
Ontwerpen van decreet	
- Oprichting van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) - Algemene bespreking (Sprekers : de heren Ludwig Caluwé, verslaggever, Marc van den Abeelen, Jan Penris, Jos Stassen, Robert Voorhamme, Kris Van Dijck en Johan Malcorps en minister Steve Stevaert)	3

- Artikelsgewijze bespreking	9
- Vlaams Stedenfonds	
- Algemene bespreking (Sprekers : de heren Jo Vermeulen, verslaggever, Marcel Logist, verslaggever, en Bart De Smet, mevrouw Dominique Guns, de heren Jan Penris, Dany Vandenbossche, Dirk Holemans, Dirk De Cock en Jo Vermeulen en minister Paul Van Grembergen)	9
- Artikelsgewijze bespreking	15

Voorstel van resolutie

- De gevolgen van de vergrijzing	
- Bespreking (Sprekers : de heer Johan Sauwens en mevrouw Hilde De Lobel)	15

Verzoekschriften

- Normen van het Controlecomité voor de Elektriciteit en het Gas	
- Verslag (Sprekers : de heren Eloi Glorieux, verslaggever, en Pieter Huybrechts, verslaggever)	15
- Uitbreiding van de bestaande exploitatievergunning voor erkende taxidiensten	
- Verslag	15

Regeling van de werkzaamheden	16
--------------------------------------	----

Berichten van verhindering	16
-----------------------------------	----

MORGENVERGADERING VAN WOENSDAG 4 DECEMBER 2002

Voorzitterschap van de heer Johan De Roo, eerste ondervoorzitter

– De vergadering wordt geopend om 10.10 uur.

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

De voorzitter : Bij brieven van 2 en 3 december 2002 vraagt de heer Gabriels, Vlaams minister van Economie, Buitenlandse Handel en Huisvesting, de agendering in plenaire vergadering van het ontwerp van decreet houdende instemming met het samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de gewesten met betrekking tot de oprichting van een agentschap voor Buitenlandse Handel.

De beraadslaging en de stemming hierover waren op verzoek van de minister in de plenaire vergadering van 13 november 2002 voor onbepaalde tijd verdaagd.

De minister vraagt nu het ontwerp van decreet te agenderen op woensdag 11 december 2002.

Is het parlement het eens om het ontwerp van decreet toe te voegen aan de agenda van woensdag 11 december 2002 ? (*Instemming*)

MOTIES VAN ORDE

Voorstellen tot spoedbehandeling en tot aanvulling van de agenda

De heer Eric Van Rompuy : Wij vragen de spoedbehandeling voor een voorstel van resolutie van de heren Caluwé, Schuermans en Matthijs betreffende de benchmarkconvenants en de Europese richtlijn inzake de handel in uitstootrechten.

Wij vragen voorts de agenda aan te vullen met drie moties betreffende een belangenconflict. De eerste, van de heren Schuermans, Van Rompuy, Matthijs en De Roo, handelt over de niet-aftrekbaarheid van gewestbelastingen; de tweede en de derde, beide van mevrouw Becq, mevrouw Van Cleuvenbergen en mevrouw Merckx-Van Goey, gaan respectievelijk over het federale kenniscentrum voor gezondheidszorg en over het Fonds voor Collectieve Uitrusting en Diensten.

De heer Kris Van Dijck : Ook wij vragen de agenda aan te vullen. Het gaat om de motie van de heren Loones, Vandenbroeke en mezelf betreffende een belangenconflict, naar aanleiding van de niet-aftrekbaarheid van gewestbelastingen.

De heer André Denys : Als we onze agenda voortdurend op deze schaal aanvullen, verliest de spoedprocedure veel aan kracht. Ik begrijp dat de oppositie de agenda wil uitbreiden met het belangenconflict betreffende de niet-aftrekbaarheid van gewestbelastingen, maar de andere onderwerpen ken ik amper. Laat staan dat ik over de dringendheid ervan kan oordelen.

De heer Ludwig Caluwé : De Europese ministerraad voor Leefmilieu spreekt zich maandag uit over de richtlijn inzake de handel in uitstootrechten. Omdat minister Gabriels de commissievergadering daarover vroegtijdig verliet, is dit onze laatste kans om over de houding van de Vlaamse regering terzake te discussiëren.

De heer André Denys : Ik heb daar alle begrip voor.

De heer Eric Van Rompuy : De twee moties betreffende een belangenconflict van mevrouw Becq c.s. gaan over een onderwerp uit het ontwerp van programmawet, waarover de Kamer zich volgende week zal uitspreken. Wij vragen de procedure op te schorten met het oog op overleg. Ik kondig hier gewoon aan dat wij de spoedbehandeling vragen.

De heer Ludo Sannen : Tot nu toe beschikken we over geen enkele tekst.

De heer André Denys : Ik wil de discussie niet uitsluiten. Door al te vaak te vragen naar een dringende bespreking, brengt men echter de algemene werking in het gedrang.

De voorzitter : Wij zullen ons om 16 uur uitspreken over het voorstel tot spoedbehandeling en de voorstellen tot aanvulling van de agenda.

ONTWERPEN VAN DECREET

Oprichting van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM)

Algemene bespreking

De voorzitter : Aan de orde is het ontwerp van decreet houdende de oprichting van de naamloze vennootschap van publiek recht Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM).

De algemene bespreking is geopend.

De heer Ludwig Caluwé, verslaggever : De jongste jaren wordt de Antwerpse mobiliteit gekenmerkt door congestie. Daarom werd reeds in 1998 een masterplan uitgewerkt, dat verschillende infrastructurele ingrepen omvat.

De totale kostprijs van die ingrepen wordt geschat om 1,45 miljard euro, exclusief BTW. Volgens de regering kan die kostprijs niet gedragen worden de gewone begroting. Door de oprichting van een beheersmaatschappij worden alternatieve vormen van financiering zoals tol en publiek-private samenwerking mogelijk.

Een afzonderlijke vennootschap biedt ook de mogelijkheid om het gebrek aan capaciteit bij de administratieve diensten en de noodzaak aan organisationele flexibiliteit op te vangen, en om vlot samen te werken met andere overheden en diensten, zoals de stad Antwerpen en het Antwerps Havenbedrijf.

Het gaat om een maatschappij naar publiek recht. Voor alles wat niet geregeld is in het decreet, zal ze echter onder de bepalingen betreffende de naamloze vennootschappen vallen. Het publiekrechtelijk statuut is nodig omdat aan de maatschappij onderdelen van het openbaar domein zullen worden overgedragen, die door de maatschappij moeten worden geëxploiteerd. Dat statuut zal aan de maatschappij ook de mogelijkheid geven over te gaan tot onteigening, de uitoefening van het voorkeurecht of de heffing van retributies. De verzelfstandiging maakt het mogelijk om gespecialiseerd personeel aan te werven aan marktconforme voorwaarden.

De BAM heeft als opdracht de financiering, de realisatie, het beheer en de exploitatie van verkeersinfrastructuur in de Antwerpse regio. Met dat doel sluit ze overeenkomsten af met de Vlaamse regering en voert ze de opdrachten uit die ze ontvangt bij decreet of bij beslissing van de Vlaamse regering.

De meerderheid van het kapitaal van de BAM is in handen van de Vlaamse regering. De BAM heeft erg ruime financieringsmogelijkheden. De Vlaamse regering brengt kapitaal in en financiert volgens de overeenkomsten die worden afgesloten. Zij verstrekt ook een jaarlijkse werkingssubsidie. Ook de andere vennoten kunnen subsidies verstrekken, terwijl de BAM zelf prestaties kan leveren aan derden, retributies innen, leningen aangaan en zelfs schenkingen en legaten ontvangen.

Het toezicht gebeurt door twee commissarissen van de Vlaamse regering, één voorgedragen door de minister van Openbare Werken en een ander door de minister van Financiën.

Enkele leden vroegen zich in de commissie af of het wel nodig was de uitvoering van dit plan aan de administratie te onttrekken. De minister was het ermee eens dat het moest gaan om een eenmalige operatie. In de huidige toestand was er volgens hem echter geen andere keuze.

De heer Malcorps wees erop dat de MiNa-Raad van oordeel was dat het masterplan te weinig vertrekt vanuit het concept van duurzame ontwikkeling. Volgens hem is er niet alleen nood aan een MER per project, maar ook aan een omvattend beleids-MER. De minister antwoordde dat een strategisch MER zou worden opgemaakt.

Ook een aantal aspecten van de financiering van de BAM kwam aan bod. Men had het onder meer over de idee om alternatieve financiering te halen uit cross-border leasing, waarbij kunstwerken zoals sluizen, dokken, kanalen en tunnels kunnen worden ingebracht. Men ging na of het hier gaat om een gelijkaardige constructie als de lease-in-lease-outformule ten behoeve van de Liefkenshoektunnel.

Men vroeg zich ook af of Europa het ermee eens is dat de tolinkomsten uit de Oosterweeltunnel gebruikt worden voor andere investeringsprojecten uit het masterplan. Blijkbaar moet dit nog nader onderzocht worden. Alleen voor vrachtwagens van meer dan 12 ton, die vallen onder het toepassingsgebied van het Eurovignet, rijzen er problemen. Volgens het ontwerp mag de BAM echter alleen een retributie innen. De minister verduidelijkte ook dat het hier om een financierende en niet om een verkeerssturende tol gaat.

Men vroeg zich ook af of er voor de projecten die de BAM zal realiseren ook een tussenkomst moet zijn vanuit de gewone begroting. De minister antwoordde dat dit mogelijk is voor specifieke projecten op basis van de overeenkomsten die de BAM afsluit met de Vlaamse regering. Om de schuldgraad van de Vlaamse regering niet te doen stijgen moet tenminste de helft van de productiekosten gedekt worden door verkopen.

Er was ook heel wat aandacht voor de tracé-keuze voor de sluiting van de Antwerpse ring. In de staten-generaal die de Antwerpse gouverneur had samengeroepen was twee jaar geleden al een consensus ontstaan omtrent een zogenaamd zevende tracé, dat aan de Finaraffinaderij onder de Schelde doorgaat en naast het natuurgebied Bloklersdijk aansluiting vindt bij het klaverblad dat de verbinding maakt tussen de N49 en de E17.

Door de tijdelijke vereniging SAM worden in opdracht van de minister echter ook een aantal optimalisaties van dit tracé onderzocht. Eén van deze optimalisaties werd uitvoerig in de commissie besproken, maar kon op weinig instemming rekenen vanwege de nadelige effecten voor Zwijndrecht en de Linkeroever. De minister stelde dat de nieuwe plannen zeker niet goedgekeurd zijn en dat alle mogelijke verbeteringen moeten worden onderzocht.

Een participatie van de NMBS aan de BAM moet op basis van het decreet worden uitgesloten, want alleen organen die behoren tot de Vlaamse bevoegdheden, komen in aanmerking. De minister sluit niet uit dat ook spoorprojecten aan de BAM worden toevertrouwd, maar wil hierover geen verklaringen afleggen.

Het havenbedrijf zou kunnen participeren in de BAM, maar het is niet de bedoeling dat de BAM de exploitatie overneemt van kunstwerken die volgens het havendecreet toegewezen werden aan het havenbedrijf. Wel kunnen die kunstwerken om financiële redenen toevertrouwd worden aan de BAM zonder dat dit enig effect heeft op wie instaat voor het beheer.

Dit ontwerp mag in geen geval de afspraken met het Antwerpse havenbedrijf in het gedrang brengen.

Voor de CD&V-fractie kan het niet dat de projecten van het masterplan gefinancierd worden met middelen uit tolheffingen aan de Oosterweeltunnel. Juridisch is dit trouwens onmogelijk, want er is sprake van een retributie. Die moet in overeenstemming zijn met de kostprijs van de dienst die gepresteerd wordt. Men kan daar dus geen andere projecten mee financieren.

Zelfs indien er geen juridische bezwaren bestaan, heeft de CD&V een aantal politieke bezwaren. De tol, die aan de Antwerpse gemeenschap gevraagd wordt, is te hoog en kan concurrentienadelen met zich meebrengen. Een te hoog tolgeld kan trouwens ook leiden tot vermijdingsgedrag en zal het sluipverkeer doen toenemen.

Indien men het transitverkeer wil laten bijdragen aan de financiering van de infrastructuur, bestaan er andere

middelen. De invoering van een algemeen wegvignet kan hier soelaas bieden.

Niettegenstaande alle bedenkingen blijft de CD&V echter achter het ontwerp staan. (*Applaus*)

De heer Marc van den Abeelen : De voorbije jaren werd heel wat aandacht besteed aan de mobiliteitsproblematiek. De bedragen, die uitgetrokken werden voor mobiliteit en verkeersveiligheid, namen gedurende deze regeerperiode fors toe. Vlaanderen heeft door zijn centrale ligging in Europa behoefte aan een sterk uitgebouwde verkeersinfrastructuur.

Door deze infrastructuur beschikt Vlaanderen over enorme economische troeven. Problemen rond de verkeersinfrastructuur kunnen leiden tot een daling van de economische weerbaarheid. Vandaar dat de meerderheidspartijen er steeds voor geopteerd hebben om werk te maken van de strijd tegen de files en de verkeersonveiligheid.

Dit ontwerp wil een structuur uitbouwen om de verkeersknoop rond Antwerpen te ontwarren. De mobiliteitsproblemen in en rond Antwerpen hebben immers een invloed op de mobiliteit in heel Vlaanderen. Het oplossen van de Antwerpse verkeersproblematiek garandeert zelfs het behoud van de Vlaamse economische troeven. Men hoeft geen Antwerps chauvinist te zijn om dit in te zien.

Onder impuls van de Antwerpse gouverneur kwam het masterplan tot stand. Dit plan voorziet in een globale aanpak van de mobiliteitsproblematiek om en rond Antwerpen. Het werd in overleg met alle betrokken overheden en instanties opgesteld.

De realisatie van de projecten ter verwezenlijking van het masterplan gaat echter gepaard met een aantal praktische, organisatorische en financiële problemen. Zo zal de realisatie van het plan niet 1,45 maar 2,3 miljard euro kosten. Verder wordt de betrokken administratie nu al geconfronteerd met tekorten om het normale investeringsprogramma succesvol te implementeren.

De VLD-fractie is tevreden met dit ontwerp. Het voorziet immers in de oprichting van een organisatorische structuur die de fundamente kan leggen voor de realisatie van verschillende projecten rond dit masterplan. Deze structuur zal de vorm aannemen van een NV van publiek recht. De voordelen hiervan zijn duidelijk. Op deze manier wordt er één centrale structuur gecreëerd die, op allerlei vlakken, snel en flexibel kan optreden.

Indien men het masterplan tot een goed einde wil brengen, is de verdere uitvoering en timing van de diverse projecten van wezenlijk belang voor de economische positie van Vlaanderen in Europa.

Aangezien de VLD-fractie tevreden is met de inspanningen die geleverd worden om het mobiliteitsvraagstuk op te lossen, zal zij dit ontwerp zonder voorbehoud goedkeuren. (*Applaus*)

De heer Jan Penris : Zelfs het Vlaams Blok zal dit ontwerp goedkeuren ondanks een aantal fundamentele bezwaren en technische opmerkingen. De BAM is een investeringsvehikel van het masterplan. Dat plan is uitgewerkt door drie topambtenaren zonder democratische controle van parlement noch gemeenteraad.

We hebben daarenboven een aantal bezwaren bij het onderdeel over de wegeninfrastructuur. Het masterplan legt de verkeerde prioriteiten, namelijk bij de Oosterweelverbinding en de heraanleg van de Leien. Ook de betrokken bevolking, een aantal organisaties en bedrijven zijn het daar niet mee eens.

Een alternatieve werkwijze zou zijn om eerst kleinere en goedkopere werken uit te voeren en de verkeersimpact daarvan af te wachten. Zo zou onder meer de ondertunneling van de Singel een groot deel van de congestie op de ring oplossen. Ook de aansluiting naar de Liefkenshoektunnel kan verbeteren zonder het tracé van de grote ring aan te passen.

Het Vlaams Blok heeft ook een aantal bezwaren bij de financiële structuur. Wij zijn onder meer tegen tol voor de bewoners en de plaatselijke bedrijven. Doorgaand verkeer mag wel belast worden.

We hebben geen bewaren tegen inbreng vanuit de privé-sector, maar het lijkt wel alsof het Vlaamse Gewest meer en meer een beroep doet op dergelijke investeringen en zijn verantwoordelijkheid ontloopt.

De heer Jos Stassen : Hoe kan men de E17 beter aansluiten op de Liefkenshoektunnel zonder de grote ring uit te bouwen ?

De heer Jan Penris : De alternatieven bestaan. Het is onder meer mogelijk om een bijkomende rijstrook te maken aan het kruispunt voor de Kennedytunnel.

De heer Jos Stassen : Dat is geen echt alternatief. U bent dus tegen de aanleg van de grote ring.

De heer Jan Penris : Dat zal ik niet beweren, maar mijn collega Wymeersch wel.

Voorts heb ik een aantal technische opmerkingen. Ik denk dat het mogelijk is de BAM te gebruiken voor spoorinfrastructuurwerken, onder andere voor de aanleg van tunnels. Ik hoop dat de BAM de achterstand op dat gebied zal inhalen.

Er zijn een aantal tegenstrijdigheden tussen het ontwerp over de BAM en het havendecreet. Door de artikelen 4 en 7 van voorliggend ontwerp kan de BAM haveninfrastructuur of havengebonden goederen onder meer beheren of in eigendom krijgen. Hoe kunnen zakelijke of persoonlijke rechten gevestigd worden op openbare domeingooderen ?

Het havendecreet geeft de plaatselijke havenbedrijven het exclusieve beheers- en exploitatierecht van alle binnen het havengebied gelegen openbare en privé-domeinen met een havengebonden bestemming. Zal dat artikel 9 van het havendecreet voorrang hebben op de artikelen 4 en 7 van dit ontwerp ? Als de minister dat bevestigt, zal ik het ontwerp goedkeuren, zoniet zal ik voorbehoud maken. (*Applaus bij het VB*)

De heer Robert Voorhamme : Ik zal de deskundige en interessante commissiebesprekingen over dit technisch ontwerp van decreet niet overdoen, maar wil de heer Penris er wel op wijzen dat in de commissie belangrijke toezeggingen werden gedaan, waarvan hij blijkbaar geen weet heeft.

De heer Jan Penris : Ik kon inderdaad niet aanwezig zijn bij de besprekingen omdat ik andere commissiewerkzaamheden had, waarvoor mijn verontschuldiging.

De heer Robert Voorhamme : In het begin kwam er heel wat kritiek op het instrument dat in het leven wordt geroepen door dit ontwerp van decreet, onder meer van mevrouw Demeester en de heer Caluwé. Het is de verdienste van de minister dat het ontwerp van decreet unaniem door de commissie werd goedgekeurd, wat impliceert dat de nodige garanties werden gegeven dat dit instrument niet kan worden misbruikt. Ik hoop dat het Vlaams Parlement er straks bij de stemming ook zo over zal denken.

Dit ontwerp van decreet heeft betrekking op de oprichting van een instrument, en niet op de inhoud van het masterplan voor Antwerpen, waarvoor de democratische procedures al lang lopen. Er wordt voldoende aandacht besteed aan raadpleging en participatie om de maatschappelijke consensus over het plan zo groot mogelijk te laten zijn.

Ik wil hier het idee dat het masterplan een louter Antwerpse aangelegenheid zou zijn, met kracht ontkennen. Antwerpen heeft een van de grootste verkeersknooppunten van Europa, waar het hele Vlaamse bedrijfsleven dagelijks gebruik van maakt. Het is natuurlijk in het belang van de inwoners van Antwerpen dat de schadelijke gevolgen hiervan voor hen zo beperkt mogelijk blijven.

De heer Kris Van Dijck : Ik ben het met u eens dat het hier inderdaad om een Vlaams, en niet een louter Antwerps dossier gaat. Investeringsmiddelen worden normaal gezien echter provinciaal verdeeld. Zal dit nieuwe instrument niet voor een onevenwicht binnen de provincie zorgen ?

De heer Robert Voorhamme : De kostprijs voor het masterplan bedraagt nu al 2,3 miljard euro. Iedereen is het erover eens dat het plan zo snel mogelijk moet worden gerealiseerd. Als we dit bekostigen met normale begrotingsmiddelen en investeringsprogramma's, impliceert dit dat de rest van Vlaanderen verschillende jaren niet op middelen zal kunnen rekenen, wat niet rechtvaardig zou zijn. Daarom ook maakt de tol

onlosmakelijk deel uit van dit nieuwe financieringsinstrument : er moeten ook middelen binnenkomen.

De heer Jos Stassen : Op welke manier zal de minister ervoor zorgen dat de BAM inderdaad niet het speelgoedje wordt van de Antwerpenaars ? Zullen ook niet-Antwerpenaars in de BAM zetelen ? Zal de transparantie gegarandeerd zijn ?

De heer Robert Voorhamme : Het gaat inderdaad om een zeer belangrijk instrument, waar veel geld mee gemoeid is. Het is evident dat bij het personeelsbeleid kwaliteit en deskundigheid moeten primeren als selectiecriteria.

Mijn fractie steunt dit ontwerp van decreet omdat sluitende antwoorden werden gegeven op bekommernissen die in de commissie werden geuit.

Zo zal dit instrument andere Vlaamse regelgeving niet doorkruisen of er niet op primeren. Ik denk dan aan het havendecreet en de exploitatie van de Dienst voor de Zeevaart. De formulering van bepaalde artikels kan daar twijfel over zwaaien, maar die was noodzakelijk om juridische problemen in de toekomst te vermijden.

Bij deze ingrijpende infrastructuurwerken moet bovendien de nodige aandacht worden besteed aan de communicatie. De beroering bij het publiek zal groot zijn en daarom moet het op een degelijke manier worden geïnformeerd. Misschien moet hier wel worden gedacht aan een volledig nieuwe communicatiemethode.

Ten slotte vragen we dat er van het begin af een duidelijk bewakingsmechanisme wordt ingesteld om de timing van de uitvoering van de werken in het oog te houden. Dat is niet alleen belangrijk voor de mobiliteit maar ook voor de financiering. De realisatie van een bepaald onderdeel uit het masterplan is immers cruciaal voor de financiering.

Ik ben ervan overtuigd dat er in Vlaanderen voldoende bekwame mensen aanwezig zijn om het masterplan tot een goed einde te brengen. (*Applaus bij CD&V, de VLD, sp-a, AGALEV en VU&ID*)

De heer Johan Malcorps : Het is zeer belangrijk dat er momenteel een consensus over het masterplan bestaat in de Antwerpse regio. Het masterplan gaat over investeringen in het openbaar vervoer, fietspaden, de binnenvaart en sluizen, en de sluiting van de ring.

We moeten de vraag durven stellen of het masterplan voor Antwerpen duurzaam is. Er zal een strategisch MER worden gemaakt over het plan, inclusief een nulscenario voor bijvoorbeeld de sluiting van de ring.

Er bestaat een eensgezindheid over de BAM, maar ik herinner aan de kritiek van de SERV dat de constructie een noodoplossing is die niet voor herhaling vatbaar is. We moeten de discussie ten gronde voeren over datgene wat de administratie Wegen en Verkeer kan doen en wat moet worden uitbesteed.

Het is zeer belangrijk dat er openheid is over de werking van de BAM. Dat heeft te maken met de samenstelling van de BAM en met de parlementaire controle erop. Het parlement dient de stand van zaken op de voet te kunnen volgen.

Verder is het essentieel dat de inspraakprocedures voluit kunnen spelen. Voor gevoelige dossiers, zoals onder meer de ondertunneling van de kruispunten op de Singel en de verlenging van de tramlijnen, is een goede communicatiestrategie noodzakelijk. Men dient zeer duidelijk te stellen hoe de besluitvorming zal verlopen. Een goed voorbeeld is de modernisering van het Albertkanaal, waar de gemeentebesturen van het begin af bij het overleg zijn betrokken.

Het strategische MER is niet alleen een nieuw soort studie maar ook een nieuwe werkwijze over het omgaan met informatie en inspraak. In Nederland heeft men terzake de nodige ervaring opgedaan. Een goed voorbeeld is de startnotitie over de capaciteitsuitbreiding van de spoorlijnverbinding Roosendaal-Antwerpen of het VERA-project. Momenteel wordt er in Antwerpen een goed communicatiebeleid gevoerd, onder meer een website en het Leien-infokrantje, dat er echter wel te laat is gekomen. Het is essentieel dat de mensen op

de hoogte worden gehouden van de vorderingen in het dossier.

Verder is er een open en democratische besluitvorming nodig over de financiering en de budgettaire consequenties. Antwerpen betaalt een groot stuk van de infrastructuur op zijn grondgebied zelf door de tolheffing. Ter compensatie moeten er duidelijke afspraken worden gemaakt over de gewone niet-BAM-investeringen voor Antwerpen inzake het openbaar vervoer, de fietspaden, de water- en autowegen.

Ten slotte is een investering van 25 miljoen euro voor de spoorwegen een begin. De volle pot veronderstelt evenwel een tweede masterplan. Voor de ontsluiting van de Antwerpse zeehaven en van de luchthaven in Zaventem is een versnelling van de investeringen nodig. De directe toegang tot de luchthaven is immers van groot economisch belang voor Antwerpen.

Het is essentieel dat er een consensus over de noodzaak van de investeringen blijft bestaan. De BAM is bovendien een noodzakelijk instrument. Daarom keuren we het ontwerp van decreet goed. We zullen het kritisch blijven opvolgen. (*Applaus bij de VLD, sp-a, AGALEV en VU&ID*)

Minister Steve Stevaert : Ik ben het ermee eens dat het behouden van de eensgezindheid in Antwerpen een belangrijke opdracht is. Ik wijs erop dat het masterplan meer is dan de Oosterweelverbinding. De eerste aanbesteding betreft het wegwerken van de knelpunten in het openbaar vervoer.

De werken aan de Singel zijn gepland in 2006-2009. Ik neem de suggestie van de heer Malcorps ter harte. Het is belangrijk om de bevolking maximaal bij het project te betrekken.

Het is moeilijk om het dossier los te weken van de spoorweginvesteringen. U pleit voor meer co- en prefinanciering. Dat is een goede evolutie. Als Vlaanderen op vrijwillige basis gaat pre- en cofinancieren, dan dienen daar op federaal vlak evenwel conclusies worden uitgetrokken.

De structuur van de BAM laat niet toe dat deze beheersmaatschappij het speeltje van de Antwerpenaren wordt. De gouverneur speelt een belangrijke rol, net zoals de voorzitter en de afgevaardigd bestuurder. Secretaris-generaal Desmyter, geen Antwerpenaar, wordt voorzitter.

Het masterplan is een van de vijf provinciale topprojecten. De middelen voor het masterplan komen dus niet uit het Vlaamse Infrastructuurfonds. Dat het FFEU aanzienlijk gespijsd wordt, zal bovendien een groter evenwicht tussen de gewest- en de gemeenschapsmiddelen creëren.

We mogen onze inspanningen inderdaad niet uitsluitend op de Oosterweelverbinding en het openbaar vervoer richten. Er zullen ook heel wat kleine ingrepen nodig zijn.

Antwerpen moet dit uiteraard niet zelf betalen. Dat is nooit de bedoeling geweest. De gebruiker betaalt, alleen moeten we dat principe nog wat verfijnen. Antwerpen draagt de last veroorzaakt door de infrastructuurwerken wel volledig zelf. Omdat deze werken niet alleen voor Antwerpen belangrijk zijn, maar voor heel de Vlaamse economie, maken we gebruik van de algemene middelen. Omdat de gewone financieringsmechanismen niet volstaan, moet de Vlaamse overheid een structurele inbreng doen.

Europa verplicht ons alle mogelijke trajecten - en dus ook het nulscenario - te onderzoeken. We moeten dat ook duidelijk maken aan de bevolking. Precies daarom zijn de pamfletten over Zwijndrecht voorbarig.

Als uit de streefdoelstudie blijkt dat we de brug van Temse moeten verdubbelen, zullen we dat doen. Maar dat staat los van de hele discussie over de tolheffing.

Voorts is het belangrijk dat we het eens raken over die tolheffing, alvorens een algemeen wegvignet in te voeren. Wat we met de opbrengst van de tol doen, is uiteraard aan regels onderworpen. Maar er blijven voldoende mogelijkheden.

Twee jaar is gezien de zware procedure, een logische termijn. Ik veronderstel dat niemand het zou appreciëren mocht ik als minister van Openbare Werken de procedure niet volgen. De BAM zal ons

uiteindelijk tijd besparen.

Ik benadruk dat het niet de bedoeling is dat de BAM in de plaats treedt van het Antwerpse havenbedrijf. Zie het zo : de BAM legt tramlijnen aan, maar laat er geen trams over rijden. Tussen de BAM en het havenbedrijf zullen vergelijkbare afspraken gemaakt moeten worden.

We beschikken nu over een instrument, maar uiteraard zal nog heel wat onderzocht en beslist moeten worden. Een onderzoek als een afgewerkt plan voorstellen, werkt verwarrend. Daarom roep ik iedereen op pas te reageren als er een beslissing is gevallen.

We lossen het Antwerpse mobiliteitsprobleem niet louter en alleen op om de Antwerpenaren een plezier te doen. Deze ingreep is voor de volledige Vlaamse economie belangrijk.

Na Antwerpen, moeten Gent en Vlaams-Brabant volgen. De oorspronkelijke prioriteiten mogen we uiteraard niet uit het oog verliezen. (*Applaus*)

De voorzitter : De algemene bespreking is gesloten.

Artikelsgewijze bespreking

De voorzitter : Aan de orde is de artikelsgewijze bespreking van het ontwerp van decreet houdende de oprichting van de naamloze vennootschap van publiek recht Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM).

– *De artikelen worden zonder opmerkingen aangenomen.*

De artikelsgewijze bespreking is gesloten.

We zullen om 16 uur de hoofdelijke stemming over het ontwerp van decreet houden.

Vlaams Stedenfonds

Algemene bespreking

De voorzitter : Aan de orde is het ontwerp van decreet tot vaststelling van de regels inzake de werking en de verdeling van het Vlaams Stedenfonds.

De algemene bespreking is geopend.

De heer Jo Vermeulen, verslaggever : Ik verwijs naar het schriftelijke verslag.

De heer Marcel Logist, verslaggever : Dit ontwerp van decreet werd op 5 en 7 november 2002 besproken in de commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden, Huisvesting en Stedelijk Beleid.

Met het Stedenfonds wil de Vlaamse regering de Vlaamse steden financieel ondersteunen bij het voeren van een duurzaam stedenbeleid. Het Stedenfonds is het sluitstuk van de hervorming van het Sociaal Impulsfonds (SIF), die in het regeerakkoord werd aangekondigd.

Met de hervorming van het Gemeentefonds werd beslist dat het decreet op het SIF met ingang van 1 januari 2003 zou worden afgeschaft. De helft van de SIF-middelen, het zogenaamde waarborggedeelte, zal vanaf 2003 worden ingebracht in het Gemeentefonds.

De vroegere SIF+-middelen werden niet toegevoegd aan het Gemeentefonds, maar aan het Stedenfonds. De steden worden immers blijvend geconfronteerd met een aantal problemen en hadden zelf aangedrongen op het behoud van een specifieke financiering. De Vlaamse administraties waren het daarmee eens.

Voor de afbakening van de steden baseerde de regering zich op het RSV, de indeling van steden en gemeenten door de SERV en de socio-economische typologie van de gemeenten, opgemaakt door het

vroegere Gemeentekrediet. Alle geselecteerde steden kunnen volgens deze drie typologieën als centrumstad worden omschreven.

Met de middelen uit het Vlaams Stedenfonds wil de Vlaamse regering de stadsvlucht stoppen en het democratisch draagvlak in de steden verhogen. Het begrip stadsvlucht verwijst niet alleen naar de vlucht van de gegoede en goed opgeleide middenklasse naar de rand, maar ook naar het feit dat steeds meer economische activiteiten en zelfs de diensten- en verzorgingssector zich in de rand van de stad gaan vestigen.

Het SIF speelde vooral in op achterstelling en kansarmoede. Het Stedenfonds legt de nadruk op een globaal duurzaam beleid. Een leefbare en duurzame stad is een stad waarin tegelijkertijd economische ontwikkeling, sociale rechtvaardigheid en ecologische kwaliteit kan worden bereikt.

De twee strategische doelstellingen zijn het verhogen van de leefbaarheid en het tegengaan van dualisering. Er zullen ook extra impulsen worden gegeven aan het verhogen van de bestuurlijke kwaliteit.

In een eerste periode plant de Vlaamse regering een engagement van vijf jaar naar de steden. De Vlaamse regering zal in het kader van het Stedenfonds beleidsovereenkomsten afsluiten met de betrokken steden.

DE SIF+-middelen voor 2002 gelden als vertrekbasis voor de dotatie van het Vlaams Stedenfonds. Dit basisbedrag wordt jaarlijks verhoogd met het evolutiepercentage dat ook van toepassing is op het nieuwe Gemeentefonds.

Er is een voorafname voor vorming, sensibilisering en communicatie rond stedenbeleid. Op de voorafnames na wordt aan de steden Antwerpen en Gent 75 procent van het vastleggingskrediet toegewezen. Het resterende budget wordt verdeeld onder de centrumsteden op basis van het inwonersaantal.

Het Stedenfonds zal ingaan vanaf 1 januari 2003. Indien bepaalde steden tegen die datum nog geen beleidsovereenkomst zouden hebben afgesloten, kunnen ze de lopende projecten verlengen tot uiterlijk 30 juni 2003.

Bij de algemene bespreking verklaarden alle sprekers zich akkoord met de algemene krachtlijnen van het Stedenfonds. Iedereen is het erover eens dat naar de steden bijzondere beleidsaandacht moet blijven gaan.

De heer Vermeulen vindt het positief dat dit ontwerp van decreet aansluit bij een aantal maatregelen en criteria uit het verleden. De meeste sprekers vinden het positief dat de doelstellingen van het Stedenfonds ruimer omschreven zijn dan die van het SIF. Met het SIF heeft men een leerproces meegemaakt waardoor men nu op basis van gelijkwaardigheid en partnerschap aan een stedenbeleid kan werken.

Over de afbakening van de steden waren niet alle sprekers het eens. Zelf stipte ik aan dat provinciale steden met gelijkaardige problemen kampen. Daarom ben ik geen voorstander van de huidige opdeling van steden in categorieën. Sommige steden krijgen alles, andere niets. Ik pleitte daarom voor het opstellen van een doorlopende schaal waarop alle gemeenten en steden in Vlaanderen kunnen worden geplaatst. De minister beaamde dat ook provinciesteden met stadsvlucht worden geconfronteerd. Om een te grote versnippering van middelen tegen te gaan, opteerde hij echter voor de huidige afbakening.

De meeste sprekers vinden de huidige selectie een stap vooruit in vergelijking met het decreet inzake de ondersteuning van stadsvernieuwingsprojecten. Alle sprekers gingen ermee akkoord dat Antwerpen en Gent proportioneel meer middelen zullen ontvangen dan de centrumsteden. De verdeling van de resterende middelen op basis van het bevolkingsaantal is gemakkelijk hanteerbaar, maar houdt geen rekening met eventuele sociale of andere problemen. Bovendien zien de steden die geconfronteerd worden met stadsvlucht, door dit criterium hun middelen om die stadsvlucht tegen te gaan slinken.

Sommige sprekers vinden dat de te bereiken doelstellingen te vaag omschreven zijn. Daarom vragen ze dat de Vlaamse regering mee zou waken over de invulling ervan. De minister antwoordde dat de Vlaamse regering samen met de steden wil werken aan de concrete invulling van de doelstellingen.

De vrees dat het Stedenfonds de sociale accenten en verworvenheden van het SIF teniet zal doen is volgens de minister niet aan de orde. De voorliggende doelstellingen zijn volgens hem niet minder sociaal dan die van het SIF.

De fiscaliteit behoort niet tot de Vlaamse bevoegdheden. Het is echter wel een instrument dat moet ingezet worden om de stadsvlucht te stoppen.

Er zou een fiscaliteit moeten komen die omgekeerd evenredig is aan de graad van stedelijkheid. Het is immers absurd dat het wonen in de stad financieel bestraft wordt. Tot nu toe werd er echter nog geen federale meerderheid gevonden om stedelijk wonen fiscaal aantrekkelijker te maken. Binnen de Vlaamse bevoegdheden werden echter wel al een aantal stappen gezet.

Bij de eindstemmingen van het ontwerp tot vaststellen van de regels inzake de werking en de verdeling van het Vlaamse Stedenfonds werd het ontwerp aangenomen met 8 stemmen tegen 2 onthoudingen. *(Applaus)*

De heer Bart De Smet : Dit ontwerp ligt eigenlijk in het verlengde van het decreet tot wijziging van het Gemeentefonds. De CD&V-fractie is een voorstander van elke maatregel die de Vlaamse steden en het samenleven in deze steden ten goede komt.

Onze steden worden met heel wat moeilijkheden en problemen geconfronteerd. In een aantal gevallen overstijgen ze zelfs de financiële draagkracht van de steden en gemeenten. Dat de mogelijkheid wordt geboden om een aantal zaken preventief aan te pakken is dan ook heel belangrijk voor CD&V.

CD&V heeft tijdens de bespreking van het ontwerp ook een aantal bedenkingen geuit. Zo roept de keuze van de in aanmerking komende steden een aantal vragen op. Waarom men precies deze 13 steden heeft gekozen is niet helemaal duidelijk. Het is dan ook aangewezen om de stedelijke gebieden die in aanmerking komen voor extra ondersteuning nauwkeuriger af te bakenen. Dit biedt de mogelijkheid om de werkelijk verstedelijkte kernen aan te pakken.

In het ontwerp opteert men ervoor om de middelen te verdelen op basis van het aantal inwoners. Dit heeft zowel voor- als nadelen. Enerzijds is het bevolkingsaantal het makkelijkst hanteerbare en controleerbare criterium. Anderzijds is het aantal inwoners ook nietszeggend.

Het is ook zo dat steden met de grootste stadsvlucht niet over een groter aandeel van het Stedenfonds kunnen beschikken omdat zij precies minder inwoners tellen.

De te bereiken doelstellingen worden ook zeer vaag omschreven. Wat moet men bijvoorbeeld onder de leefbaarheid van steden verstaan ? Op welke manier bepaalt men of de leefbaarheid toeneemt ?

Het stoppen van de stadsvlucht is de enige concrete doelstelling die meetbaar is. Anderzijds zou de vaagheid van de doelstellingen kunnen betekenen dat men opteert om de steden zoveel mogelijk ruimte te geven bij de uitwerking van de plannen.

De regering is ingegaan op de aanbeveling van de Hoge Raad om de steden te verplichten om, voorafgaand aan de goedkeuring van een beleidsovereenkomst, het advies van het OCMW in te winnen. Dit is positief. De stedelijke OCMW's hebben immers vaak heel wat expertise in huis.

– *De heer André Denys, ondervoorzitter, treedt als voorzitter op.*

Het Stedenfonds treedt op 1 januari 2003 in werking. Het is echter ten eerste de vraag in hoeverre de betrokken steden tijdig zullen weten op welke middelen zij aanspraak zullen kunnen maken. Dringende overgangsmaatregelen en duidelijke informatie zijn dan ook aangewezen.

De CD&V-fractie zal dit ontwerp goedkeuren. Het Stedenfonds is immers een goed initiatief dat de steden een jaarlijkse financiële ondersteuning garandeert. Verder brengt het een aanzienlijke administratieve

vereenvoudiging met zich mee en stimuleert het de samenwerking tussen het lokale en het Vlaamse niveau. *(Applaus bij CD&V)*

Mevrouw Dominique Guns : De VLD ondersteunt het voorliggend ontwerp. Het is er immers op gericht om de stadsvlucht te stoppen en het democratisch draagvlak van de steden te verhogen.

Verder bezorgt het de steden die in aanmerking komen bijkomende financiële middelen.

De steden moeten enkel een beleidsovereenkomst opstellen die moet worden goedgekeurd door de gemeenteraad en de Vlaamse regering. In deze beleidsovereenkomst wordt de stedelijke autonomie duidelijk gerespecteerd.

Er wordt eveneens een vereenvoudiging van de regelgeving voor het bekomen van trekkingsrechten doorgevoerd. Deze trekkingsrechten moeten immers niet jaarlijks opgenomen worden maar kunnen, tijdens de duur van de beleidsovereenkomst, opgespaard worden. Op die manier kan men dan grotere projecten realiseren.

In het derde en het vijfde jaar van de vijfjarige beleidsovereenkomst legt de stad een vooruitgangsrapport voor aan de gemeenteraad en evalueert men de beleidsovereenkomst. Dit vooruitgangsrapport wordt vervolgens voorgelegd aan de minister.

Indien de in de beleidsovereenkomst afgesproken resultaten niet behaald worden, kan de Vlaamse regering de overeengekomen subsidies geheel of gedeeltelijk intrekken.

De tweede goedkeuring van het vooruitgangsrapport is echter geen goed idee. Gaat de minister immers, wanneer men de vooropgestelde resultaten niet behaalt, de vooropgestelde middelen verminderen ? In feite straft men dan toch de nieuwe coalitie voor fouten die door de vorige begaan werden ?

Een laatste positief punt is dat de alle steden beduidend meer financiële middelen zullen ontvangen. Op geen enkel ogenblik wordt de stedelijke solidariteit doorbroken.

De VLD zal dit ontwerp dan ook goedkeuren. *(Applaus)*

De heer Jan Penris : Het Vlaams Blok is welwillend ten opzichte van het stedenbeleid. Wij zijn immers voorstander van meer middelen voor de steden, administratieve vereenvoudiging en doorzichtige financiële stromen. We hebben dan ook het Stadsvernieuwingsfonds voluit gesteund. Bij de stemming over het gemeentefonds hebben we ons, onder invloed van de landelijke gemeenten, onthouden. Dit ontwerp steunen we maar we maken voorbehoud bij artikel 3.

Minister Paul Van Grembergen : De landelijke gemeenten maakten voorbehoud omwille van de financiële gevolgen.

De heer Jan Penris : Ook de Hoge Raad voor Binnenlands Bestuur heeft bezwaren bij artikel 3. Door de nieuwe regeling kunnen de steden de middelen autonomer besteden, maar het blijft onduidelijk hoe ver ze kunnen gaan.

Mogen steden, in het kader van de leefbaarheidsclausule, investeren in veiligheid, onder meer in bewakingscamera's, flatwachters of administratieve omkadering van de politie ? Als we een duidelijk antwoord van de minister krijgen, zal het Vlaams Blok dit ontwerp misschien goedkeuren. *(Applaus bij het VB)*

De heer Dany Vandenbossche : Voor de keuze van de steden en gemeenten die in aanmerking komen voor het Stedenfonds heeft men zich gebaseerd op het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Dat heeft beperkingen, maar een andere indeling maken is niet gemakkelijk.

Het is goed dat men afstapt van de betutteling van steden en gemeenten. Het overleg tussen stad en OCMW blijft behouden maar wordt anders gestructureerd. De voorafname van Antwerpen en Gent is procentueel

niet zuiver maar gebaseerd op solidariteit.

Het zou beter zijn als er minder steden in aanmerking komen, of als het solidariteitsmechanisme op een andere manier ingevuld wordt. Nochtans is het Stedenfonds een stap vooruit. De beheersovereenkomsten laten de steden voldoende ruimte. Het is goed dat de middelen van SIF-plus een bijzondere financieringsvorm blijven en niet verdwijnen in de algemene middelen. Sp-a zal dit ontwerp goedkeuren.
(Applaus)

De heer Dirk Holemans : Gezien de recente moeilijkheden, is het spijtig dat dit belangrijke initiatief voor de steden allicht onopgemerkt voorbij zal gaan.

De voorzitter : Er is iemand van het persagentschap Belga aanwezig.

De heer Dirk Holemans : Bij stedenbeleid moet men zich concentreren op de steden en niet steeds plattelandsbelangen inbrengen. Uit de beleidsbrief blijkt dat de stadsvlucht van de meer gegoede burgers niet gestopt is, maar gecompenseerd wordt door de instroom van migranten en de regularisatie van vluchtelingen. De armoede in steden daalt niet. Dat is het belangrijkste argument voor de oprichting van het Stedenfonds.

Het Stedenfonds komt tegemoet aan de kritiek dat met het SIF-fonds te veel administratieve verplichtingen gepaard gingen, en maakt een verlichte en duidelijkere communicatie mogelijk. Het is echter manifest onwaar dat de steden hierdoor in de toekomst over minder financiële middelen zullen beschikken. De meeste steden gaan er op vooruit, andere kennen een status-quo.

Met het Stedenfonds maakt de administratieve betutteling van het SIF-fonds plaats voor meer autonomie voor de steden. Het begrip 'autonomie' mag echter niet worden misbruikt. We mogen niet de illusie wekken dat er twee autonome overheden zijn die de problemen afzonderlijk kunnen aanpakken. Ik pleit voor het gebruik van de term 'gedeelde verantwoordelijkheid'. Het onthaalbeleid van minister Vogels en de inwerkmaatregelen van minister Landuyt zullen immers gerealiseerd moeten worden door de lokale overheden.

Dit ontwerp van decreet voorziet ook in een dialoog tussen de burgemeesters en de Vlaamse regering. Het is positief dat over een efficiënte besteding van de financiële middelen een politiek debat zal worden gevoerd, maar de meeste steden hebben de interne discussie over de begroting 2003 al achter de rug. Komt dit ontwerp niet te laat ?

Minister Paul Van Grembergen : De steden hebben de nodige richtlijnen gekregen voor de opstelling van hun begroting, die werden verwerkt in de begroting voor 2003. Tijdens de volgende maanden zullen de beleidsovereenkomsten met de steden worden afgesloten, waarna de trekkingsrechten zullen worden bepaald.

De heer Dirk Holemans : Ik blijf bij mijn oorspronkelijke kritiek dat te veel steden werden opgenomen in het Stedenfonds. Ik ben benieuwd hoe Hasselt bijvoorbeeld deze middelen zal inzetten.

Ik eindig met een persoonlijke observatie. Met de kritiek op de SIF-middelen belandt men in een discours dat neerkomt op een verdwijnend geloof in het emancipatorisch potentieel van de mensen en de kracht van preventieve projecten inzake samenlevingsopbouw en een groeiende nadruk op de plichten en het activeren van bepaalde individuen.

Hoe vaak horen we tegenwoordig niet vertellen dat de werkloosheid van 30 procent bij allochtone werklozen hun eigen schuld is, omdat ze niet genoeg hun best doen of de verkeerde mentaliteit tonen ? Ik ben tegen het individualiseren van structurele maatschappelijke ongelijkheden.

Het valt op dat blijkbaar vooral de zwakkeren moeten worden geactiveerd, terwijl ik van mening ben dat alle maatschappelijke actoren moeten worden aangesproken. De roep naar repressieve maatregelen wordt steeds groter, de straathoekwerker is uit, de overlastmanager in.

De minister moet erop toezien dat de middelen van het Stedenfonds correct worden ingezet, vanuit de Vlaamse bevoegdheden. En voor alle duidelijkheid : politionele bevoegdheden maken daar geen deel van uit.

Het komende overleg met de burgemeesters zal nog een zware dobber zijn voor de minister. Hoe denkt hij over het afsluiten van een pact met de allochtonen ? Zal hij experimentele projecten tot vernieuwing en versterking van de lokale bestuurskracht ondersteunen ?

Tot slot verwijs ik naar het opiniestuk over Borgerhout van Manu Claeys gisteren in de krant De Standaard. Ik zou er een intentieverklaring voor de Vlaamse regering uit willen distilleren. Hij is van mening dat het verschil tussen meerderheid en minderheid verdwijnt en dat culturele diversiteit niet straffeloos kan worden genegeerd in een democratie waar iedereen gelijke rechten en plichten heeft. De Vlaamse regering moet werk maken van een politiek afdwingbare vertaling van deze vaststelling.

De heer Dirk De Cock : Het is jammer dat de pers niet meer belangstelling kan opbrengen voor het Vlaams Stedenfonds, dat een degelijk en probleemoplossend instrument zal worden. Het gaat hier om het sluitstuk van de gemeentelijke en stedelijke financiering.

Waar het SIF-fonds overwegend inspeelde op achterstelling en kansarmoede vanuit een sociale invalshoek, legt het Stedenfonds de nadruk op een globaal duurzaam beleid. De Vlaamse regering wil in een ruim perspectief meewerken aan het verhogen van de leefbaarheid van onze steden en het tegengaan van de dualisering. Bovendien zullen de steden hun overheidsapparaat optimaliseren om op de uitdagingen te kunnen inspelen.

De financiële middelen voor de steden gaan er in geen geval op achteruit. De recente hervorming hebben wel tot meer gemeentelijke autonomie geleid, wat niet meer dan logisch is. De stad bepaalt de prioriteiten, dit op basis van drie criteria.

Ik benadruk dat de selectie en toewijzing van de middelen objectief is verlopen. De selectie van de dertien centrumsteden is gebeurd op basis van de conclusies van drie onafhankelijke wetenschappelijke organisaties : het RSV, de SERV en Dexia, het vroegere Gemeentekrediet.

Spirit stelt eveneens dat men de verantwoordelijkheid voor de grote steden heeft genomen. De zogenaamde clusterbenadering zorgt ervoor dat drievierde van het vastleggingskrediet wordt toegewezen aan Antwerpen en Gent. De stedelijke problemen zijn daar groter dan in de overige elf centrumsteden. Bovendien werd de verdeling van die middelen gebaseerd op de achterstellings- en kansarmoedecriteria van het Sociaal Impulsfonds.

Verder is de afschaffing van de financiële bestraffing bij het niet halen van de resultaten een goede zaak. Tal van factoren kunnen immers het resultaat beïnvloeden en steden hebben die niet altijd in de hand.

Steden hebben de mogelijkheid om de budgetten op een nagenoeg autonome wijze aan te wenden. Hopelijk kunnen ze daarmee de leefbaarheid en de dualisering eindelijk een halt toeroepen. Het is in ieder geval een grote stap vooruit. (*Applaus bij de VLD, sp.a, AGALEV en VU&ID*)

De heer Jo Vermeulen : Het discours van het Stedenfonds is zeer belangrijk. Ten eerste zijn de criteria duidelijk geworden. Wat de leefbaarheid betreft is het Stedenfonds een waardige opvolger van het Sociaal Impulsfonds. Het gaat om zowel preventieve als curatieve structurele projecten. Verder dient men het dualisme tegen te gaan en vooral de diversiteit te ondersteunen. Een ander belangrijk criterium is een goed bestuur dat overlegt met de OCMW's en de verschillende partners.

Een tweede belangrijk element is dat er voortgebouwd wordt op plannen. Men vertrekt niet van een tabula rasa. Het Stedenfonds geeft impulsen, waar nodig, en werkt voort op datgene wat er al gebeurt. Het houdt zich ver van simplistische en gemakkelijke oplossingen.

Een derde belangrijke invalshoek is het partnership tussen de Vlaamse en de stedelijke overheid. Het gaat

om een gedeelde verantwoordelijkheid op basis van verstandhouding tussen de diverse partners. Het wantrouwen tussen de verschillende beleidsniveaus neemt onwillekeurig toe. Het Stedenfonds legt de nadruk op vertrouwen en samenwerking om de maatschappelijke problemen waarmee de steden worden geconfronteerd, op te lossen. Men mag die problemen niet individualiseren want dan verengt men het debat tot al dan niet bestraffen.

We ondersteunen met enthousiasme het ontwerp van decreet en zullen het goedkeuren. (*Applaus bij de VLD, sp-a, AGALEV en VU&ID*)

Minister Paul Van Grembergen : Ik dank de verslaggevers voor het uitstekende verslag, dat de strekking van het ontwerp van decreet zeer goed weergeeft. De bespreking geeft aan dat er een vrij grote eensgezindheid bestaat over de gemaakte keuzes. Dat mag evenwel geen aanleiding zijn tot zelfgenoegzaamheid, maar dient ertoe aan te zetten om het decreet zo goed mogelijk uit te voeren.

De beleidsafspraken tussen de Vlaamse regering en de steden zijn essentieel. Elke stad die genoemd wordt, krijgt de mogelijkheid om plannen te maken, die samen met de overheid te beoordelen en uit te voeren. De vrijheid in combinatie met de verantwoordelijkheid zijn zeer belangrijk. De Vlaamse regering neemt niet langer een dwingende maar wel een uitnodigende houding aan in de vorm van een partnerschap.

Verder hecht de Vlaamse regering ook belang aan de veiligheid maar ze wil niet dat er Vlaamse middelen worden besteed aan federale verantwoordelijkheden, zoals de politie en de administratieve invulling. Men mag de Vlaamse verantwoordelijkheid niet verruimen om de federale verantwoordelijkheid te ontlasten.

Veiligheid heeft niet alleen te maken met politie, maar ook met onder meer het stadsweefsel en de wijze waarop de verkrotting wordt aangepakt. De steden kunnen zelf voorstellen doen voor de moeilijke buurten. Ik ben ervan overtuigd dat ze dat zullen doen.

Iedereen weet over welk budget we beschikken. Nu moeten we de plannen van de steden afwachten en beoordelen.

Na de beoordeling van het voortgangsrapport, zouden we inderdaad kunnen vaststellen dat een bepaalde stad niet aan onze keuzes voldoet, wat zich in de middelen zal laten gevoelen. Ik hoop uiteraard dat het niet zo ver zal komen. Alle steden en gemeenten weten hoe ze hun begroting kunnen opmaken. De trekkingsrechten zullen tegen mei volgend jaar bekend zijn.

Dit debat heeft gelukkig niet geleid tot een tegenstelling tussen het platteland en de steden. Wie Vlaanderen of eender welk land wil leren kennen, moet zowel de steden als het platteland bezoeken. Een goed stedenbeleid zal door de levenskwaliteit in onze steden te verhogen de stadsvlucht omkeren en de open ruimten bewaren.

Het Stedenfonds en het Stadsvernieuwingsfonds zorgen voor voldoende middelen. Ik weet dat de honger nooit volledig gestild zal worden, maar voor elk initiatief zullen er voldoende middelen zijn. Als de steden aan onze voorwaarden voldoen, mogen we de komende zes jaar met vertrouwen tegemoet zien. Ik dank het Vlaams Parlement dat tijdens de bespreking van dit ontwerp van decreet bewezen heeft dat het een echt parlement is. (*Applaus bij CD&V, de VLD, sp-a, AGALEV en VU&ID*)

De voorzitter : De algemene bespreking is gesloten.

Artikelsgewijze bespreking

De voorzitter : Aan de orde is de artikelsgewijze bespreking van het ontwerp van decreet tot vaststelling van de regels inzake de werking en de verdeling van het Vlaams Stedenfonds.

– *De artikelen worden zonder opmerkingen aangenomen.*

De artikelsgewijze bespreking is gesloten.

We zullen om 16 uur de hoofdelijke stemming over het ontwerp van decreet houden.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

De gevolgen van de vergrijzing

Bespreking

De voorzitter : Aan de orde is het voorstel van resolutie van de heren Sauwens, Van Rompuy en De Roo betreffende de gevolgen van de vergrijzing.

Dit voorstel van resolutie werd door de commissie verworpen.

Bij brief van 12 november 2002 heeft de heer Sauwens verzocht het op de agenda van de plenaire vergadering te plaatsen.

Conform artikel 69, punt 5 van het Reglement van het Vlaams Parlement moeten wij ons bij zitten en opstaan uitspreken over het aanvatten van de bespreking.

– *De bespreking wordt bij zitten en opstaan niet aangevat.*

De heer Johan Sauwens : Ik betreur dat we dit belangrijke thema noch in commissie, noch in plenaire vergadering mogen bespreken.

Mevrouw Hilde De Lobel : Ik ga akkoord met de heer Sauwens, maar CD&V heeft dit voorstel van resolutie ingediend en moet er bijgevolg maar voor zorgen dat alle leden aanwezig zijn.

Een hoorzitting over dit onderwerp ging niet door omdat men de handtekeningen van het Vlaams Blok niet accepteerde.

VERZOEKSCHRIFTEN

Normen van het Controlecomité voor de Elektriciteit en het Gas

Verslag

De voorzitter : Aan de orde is het verslag namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie over het verzoekschrift betreffende de door het Controlecomité voor de Elektriciteit en het Gas gehanteerde normen.

De heer Eloi Glorieux, verslaggever : Ik verwijs naar het schriftelijke verslag.

De heer Pieter Huybrechts, verslaggever : Ik verwijs naar het schriftelijke verslag.

De voorzitter : Is het Parlement het eens met de conclusies van de commissie ? (*Instemming*)

Ik zal de verzoeker hiervan in kennis stellen.

Uitbreiding van de bestaande exploitatievergunning voor erkende taxidiensten

Verslag

De voorzitter : Aan de orde is het verslag namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie over het verzoekschrift betreffende de uitbreiding van de bestaande exploitatievergunning voor erkende taxidiensten met een vergunning voor motortaxi's.

Mevrouw Veerle Declercq, verslaggever, verwijst naar het schriftelijke verslag.

De heer Ludwig Caluwé, verslaggever, verwijst naar het schriftelijke verslag.

Is het Parlement het eens met de conclusies van de commissie ? (*Instemming*)

Ik zal de verzoeker hiervan in kennis stellen.

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

De voorzitter : Hiermede zijn wij aan het einde gekomen van onze werkzaamheden voor deze voormiddag.

Wij komen om 14.30 uur opnieuw bijeen om onze agenda verder af te werken. (*Instemming*)

– *De vergadering wordt gesloten om 13.12 uur.*

BERICHTEN VAN VERHINDERING

Koen Helsen, Miel Verrijken : gezondheidsredenen ;

Herman De Loor : buitenslands ;

Sonja Becq, Patricia Ceysens, Trees Merckx-Van Goey, Jan Roegiers, Felix Strackx, Ria Van Den Heuvel, Jan Van Duppen, Francis Vermeiren : ambtsverplichtingen.



