

Zitting 2004-2005

9 maart 2005

BEKNOPT VERSLAG

MIDDAGVERGADERING

INHOUDSOPGAVE

Actuele vragen

- van de heren Eloi Glorieux en Carl Decaluwe (Onderhoud van de bussen en staking bij De Lijn Vlaams-Brabant)
met antwoord van minister Kathleen Van Brempt **3**
- van mevrouw Michèle Hostekint (Resultaten van de VN-Vrouwenconferentie in New York)
met antwoord van minister Kathleen Van Brempt **4**
- van mevrouw Marijke Dillen en mevrouw Mieke Vogels (Acties van de Witte Woede en de onderhandelingen over een nieuw sociaal akkoord met de Vlaamse social-profitsector)
met antwoord van minister Inge Vervotte **4**
- van de heer Kris Van Dijck (Uitvoer van machines voor een munitiefabriek in Tanzania)
met antwoord van minister Fientje Moerman **5**
- van de heren Herman De Reuse en Bart Caron (Beslissing van de Belgische Wielrijdersbond en maatregelen om het Vlaamse dopingdecreet aan te passen)
met antwoord van minister Bert Anciaux **6**

- van de heer Jan Verfaillie (Gevolgen voor de lokale besturen van het federaal akkoord in de social-profitsector)
met antwoord van minister Marino Keulen 7

Beleidsnota's

- Energie en Natuurlijke Rijkdommen 2004-2009
 - Bespreking
(Sprekers: de heren Pieter Huybrechts, verslaggever, Carl Decaluwe, Marc van den Abeelen, Bart Martens en Eloi Glorieux en minister Kris Peeters) 7
- Openbare Werken 2004-2009
 - Bespreking
(Sprekers: de heren Jan Peumans, verslaggever, Jan Penris, Jos Stassen, Frans Peeters, Marc van den Abeelen en Herman Lauwers) 11

Moties van orde

- Voorstellen tot spoedbehandeling
(Spreker: mevrouw Marijke Dillen) 13

Beleidsnota's

- Openbare Werken 2004-2009
 - Bespreking (*Voortzetting*)
(Sprekers: de heren Eloi Glorieux, Rudi Daems en Jan Peumans en minister Kris Peeters) 14
- Mobiliteit 2004-2009
 - Bespreking
(Sprekers: de heer Frans Peeters, verslaggever, mevrouw Marleen Van den Eynde, de heer Johan Sauwens, mevrouw Annick De Ridder, de heren Flor Koninckx, Eloi Glorieux, Jan Peumans, Jan Penris, Carl Decaluwe en Robert Voorhamme en minister Kathleen Van Brempt) 16

Verzoekschriften

- Terugbetaling van onterecht geïnde heffingen op leegstand en verkrotting
 - Verslag
(Sprekers: mevrouw Dominique Guns, verslaggever en de heer Christian Verougstraete, verslaggever) 21
- Illegale toepassing van de stedenbouwwetgeving door openbare besturen
 - Verslag
(Sprekers: de heren Erik Matthijs, verslaggever en Pieter Huybrechts, verslaggever) 21

Voorstellen van resolutie

- Solidariteit met de allochtone werknemers in Vlaanderen
 - Voorstel tot spoedbehandeling 21

- Het wereldwijd waarborgen van de rechten van de vrouw naar aanleiding van het gewelddadig optreden in Turkije tegen vrouwen
 - Voorstel tot spoedbehandeling
(Spreker: mevrouw Marijke Dillen) 21

Met redenen omklede moties

- Beleidsnota Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid 2004-2009
 - Stemming over het amendement 22
 - Hoofdelijke stemmingen
(Sprekers: de heren Ludwig Caluwé, Jef Tavernier, Joris Van Hauthem en Luc Van den Brande) 22
- Beleidsnota Duurzame Ontwikkeling 2004-2009
 - Hoofdelijke stemming 23
- Beleidsnota Leefmilieu en Natuur 2004-2009
 - Hoofdelijke stemmingen
(Sprekers: de heren Jef Tavernier, André Van Nieuwkerke, Jan Loones en Jan Verfaillie) 23
- Beleidsnota Energie en Natuurlijke Rijkdommen 2004-2009
 - Hoofdelijke stemmingen 23
- Beleidsnota Openbare Werken 2004-2009.
 - Hoofdelijke stemmingen 24
- Beleidsnota Mobiliteit 2004-2009
 - Hoofdelijke stemming 24
- Vervangen van wachtlijsten voor personen met een handicap door een centrale registratie van zorgvragen
 - Hoofdelijke stemmingen 24
- Onduidelijkheid betreffende de bijdrage van de Vlaamse Gemeenschap aan grote cultuurprojecten
 - Hoofdelijke stemming
(Sprekers: de heren Jan Penris en Jos Stassen) 24
- Oproep van de minister om politici te weren uit amusementsprogramma's op televisie
 - Hoofdelijke stemming
(Spreker: de heer Jurgen Verstrepen) 25

Regeling van de werkzaamheden 25

Aanwezig 25

Afwezig met kennisgeving 26

Afwezig zonder kennisgeving 26

MIDDAGVERGADERING VAN WOENSDAG 9 MAART 2005

Voorzitterschap van de heer Norbert De Batselier, voorzitter

– *De vergadering wordt geopend om 14.35 uur.*

ACTUELE VRAGEN

Onderhoud van de bussen en staking bij De Lijn Vlaams-Brabant

De voorzitter: Aan de orde zijn de samengevoegde actuele vragen van de heer Glorieux tot mevrouw Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het onderhoud van de bussen van De Lijn, en van de heer Decaluwe tot minister Van Brempt, over de staking bij De Lijn Vlaams-Brabant.

De heer Eloi Glorieux: Als gevolg van een aantal problemen in de stelplaats Asse heeft het personeel van De Lijn in Vlaams-Brabant gestaakt. Ik ben al enkele jaren een tevreden reiziger, maar de voorbije weken merk ik enige wrevel bij de chauffeurs. Ze klagen over stress door files en gebrekkig onderhoud.

Onlangs werd een chauffeur bekeurd: hij reed te snel omdat zijn snelheidsmeter niet hersteld raakte. In een andere bus werkte de verwarming niet. Toen enkele weken geleden een bus defect was geraakt, viel ook de reservebus stil. Volgens de vakbonden is dat geen toeval, maar het gevolg van een structureel probleem: het aantal onderhoudsmedewerkers per stelplaats is sedert de jaren tachtig ongewijzigd ook al leggen de bussen nu tweemaal zoveel kilometers af.

Is hier inderdaad sprake van een structureel probleem? Zijn er gevaren voor de veiligheid van chauffeurs en reizigers? Drukt dit probleem enkel op in Asse of is het een algemeen probleem? Indien het een algemeen probleem is, wat zal minister Van Brempt er dan aan doen?

De heer Carl Decaluwe: Het CCOD wou zijn eisen gisteren kracht bijzetten op de hoofdzetel in Leuven. De mensen zijn er niet geraakt want de bus was defect. Er is dus wel degelijk een probleem.

Tijdens de staking vroegen de vakbonden aandacht voor het gebrekkige onderhoud van de bussen. De staking is voorbij. Er zullen negen tijdelijke onderhoudsmedewerkers in dienst worden genomen.

Tijdens de vorige regeerperiode werden grote inspanningen geleverd voor een beter openbaarvervoerbeleid. Misschien konden de investeringen niet altijd volgen. De vorige regering heeft een aantal stappen gezet om de toestand in Vlaams-Brabant te verbeteren. Ik heb toch het gevoel dat de organisatie de invoering van de basismobiliteit niet kan volgen.

Welke lessen trekt minister Van Brempt uit de staking? Is ze bereid de toestand in Vlaams-Brabant te laten doorlichten om dergelijke voorvallen voortaan te vermijden? Is ze bereid dringende problemen eerst aan te pakken vooraleer het aantal bussen te verhogen?

Minister Kathleen Van Brempt: We moeten een onderscheid maken tussen problemen die te maken hebben met de overcapaciteit en met de rij- en rusttijden door files en het Vlaams-Brabantse probleem.

Het probleem in Vlaams-Brabant is niet structureel. Een aantal vacatures raakte niet ingevuld. Dat heeft tot een aantal incidenten geleid. Alle entiteiten beschikken over middelen om de bussen te onderhouden. De veiligheid van chauffeurs en klanten was niet in gevaar want een intern auditsysteem waakt daarover. Ik hoef geen beleidsconclusies te trekken uit deze staking. Het is aan het management om voortaan misschien sneller te reageren. Iedereen is tevreden over de afspraak. De aanwervingsprocedure wordt versneld. Er worden twee tijdelijke medewerkers aangeworven voor de dringende problemen.

De heer Carl Decaluwe: Het is hoopgevend dat er geen sprake is van een structureel probleem. Het

personeelsprobleem sleepte al langer aan in Vlaams-Brabant. Jammer dat men moest staken alvorens er een oplossing kwam.

Als het goed gaat met ons openbaar vervoer, steken politici daarvoor de pluimen op hun hoed. Wanneer het minder goed gaat, ligt het aan het management. Ik hoor dat niet graag want er is een gebrek aan middelen. Basismobiliteit is een goed idee als iedereen kan volgen. We moeten evalueren, bijsturen en eventueel voor bijkomende middelen zorgen.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik begrijp de verwarring niet. Een minister heeft nog nooit onderhandeld met de vakbonden over een sociaal conflict bij De Lijn; dat is de taak van het management. Verder heb ik al meermaals aangekondigd dat we in 2005 werk zullen maken van een evaluatie van de basismobiliteit. Dit incident mag daarmee niet worden verward. Het respecteren van de rij- en rusttijden en de te beperkte doorstroming van het openbaar vervoer vormen de echte uitdaging.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Resultaten van de VN-Vrouwenconferentie in New York

De voorzitter: Aan de orde is de actuele vraag van mevrouw Hostekint tot mevrouw Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de resultaten van de VN-Vrouwenconferentie in New York.

Mevrouw Michèle Hostekint: De internationale vrouwendag op 8 maart is een strijddag voor meer vrouwenrechten in de wereld. Die dag is niet onopgemerkt voorbijgegaan door de voorstelling van het vrouwencharter, dat vrouwen meer rechten moet geven. Dat is een uniek document omdat meer dan 5600 vrouwenorganisaties eraan hebben gewerkt en dat in een estafette hebben rondgedragen. Dat vrouwenrechten noodzakelijk zijn, is gebleken op de 49de zitting van de VN-Vrouwenconferentie in New York. Het is jammer dat in de pers vooral aandacht werd besteed aan de uitgebreide Belgische delegatie en minder aan de ultraconservatieve houding van de Amerikaanse regering. Die wil een aantal verworvenheden van de Vrouwenconferentie van Peking terugschroeven.

Heeft de minister ter zake al een initiatief genomen? Wat is de stand van zaken? Kan ze haar pleidooi voor een speciale VN-rapporteur toelichten?

Minister Kathleen Van Brempt: Ik betreur ook dat de pers de delegatie blijkbaar belangrijker vond dan de conferentie. Nochtans was de Vlaamse delegatie niet overdreven. Het is jammer dat er te weinig aandacht is besteed aan het belangrijke en nuttige werk dat op de conferentie wordt geleverd.

De VS oefenen druk uit om een aantal reproductieve en seksuele rechten uit het actieplan van Peking af te zwakken. Ik heb duidelijk gesteld dat de afspraken van Peking minstens bevestigd moeten worden. Dat is ook het standpunt van de Europese Unie. De VS staat en stond vrij geïsoleerd. De kans is dan ook groot dat de politieke verklaring eind deze week het actieplan van Peking bevestigt.

Het dossier over de VN-rapporteur is nog lopende. Ik ben vragende partij voor een VN-rapporteur. Er bestaat immers nog altijd een ellenlange lijst van discriminerende wetgeving in de wereld. De laatste tien jaar is er onvoldoende vooruitgang geboekt. Een VN-rapporteur kan een praktische oplossing bieden. Er is een resolutie ingediend en ik hoop dat die wordt goedgekeurd.

Mevrouw Michèle Hostekint: Ik ben verheugd over de initiatieven die de minister heeft genomen. Ik wacht met belangstelling de resultaten af.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Acties van de Witte Woede en de onderhandelingen over een nieuw sociaal akkoord met de Vlaamse social-profitsector

De voorzitter: Aan de orde zijn de samengevoegde actuele vragen van mevrouw Dillen tot mevrouw Vervotte, Vlaams minister van Welzijn, Volksgezondheid en Gezin, over het afsluiten van een nieuw sociaal akkoord met de Vlaamse social-profitsector, en van mevrouw Vogels tot minister Vervotte over de acties van de Witte Woede en de onderhandelingen op Vlaams niveau.

Mevrouw Marijke Dillen: De Witte Woede heeft met succes een akkoord over de loon- en arbeidsvoorwaarden bereikt met de federale regering. Men is erin geslaagd om een bedrag van 471 miljoen euro te bemachtigen. De bal ligt nu in het kamp van de Vlaamse Regering om een akkoord te bereiken met de sectoren waarvoor Vlaanderen bevoegd is. De vakbonden staan nog altijd scherp en de verwachtingen liggen zeer hoog. Dat maakt de onderhandelingen niet gemakkelijk. Het is logisch dat de vakbonden de minister zullen herinneren aan haar verleden als vakbondsvrouw en dat ze hopen dat de werknemers door haar even consequent worden verdedigd. Verder is het vanzelfsprekend dat ze zullen verwijzen naar het verkiezingsprogramma van CD&V, dat vol staat met prachtige beloften om alle probleem dossiers op te lossen. Samen met de vakbonden ben ik benieuwd hoe de minister die mooie beloften zal omzetten in daden.

De Vlaamse Regering zou van plan zijn om met de onderhandelingen te wachten tot na de opstelling van de meerjarenbegroting. De vakbonden eisen echter de onmiddellijke voortzetting van de onderhandelingen en zullen niet tevreden zijn met minder dan de federale beloften: loonsverhoging, arbeidsdrukverlaging en bijkomende jobs. Wanneer zal de minister de onderhandelingen starten en is ze bereid om voldoende financiële middelen vrij te maken?

Mevrouw Mieke Vogels: De vakbonden willen op hun elan doorgaan en willen de federale beloften ook op het Vlaamse niveau afdwingen. Het is onverantwoord om de met onderhandelingen te wachten tot de meerjarenbegroting is opgesteld en daardoor meer stakingen te riskeren. De minister mag zich niet laten verleiden tot een budgettaire discussie. Het gaat hier om een politieke discussie. Andere ministers anticiperen wel op de meerjarenbegroting. In het regeerakkoord staat niets over de social-profitakkoorden. Daarom moet de minister nu van de andere ministers het akkoord krijgen voor meer investeringen in de zorg, zo niet kan CD&V haar verkiezingsbeloften over de sociale sector niet hard maken.

Was de minister op de hoogte van het pakket van maatregelen dat de federale overheid aanbood? Er zijn immers heel wat gevolgen voor Vlaanderen. Houdt de minister vast aan haar standpunt dat ze de onderhandelingen pas zal starten nadat de meerjarenbegroting opgesteld is?

Minister Inge Vervotte: Kort na mijn aantreden zijn er een aantal technische werkgroepen opgestart die de verschillende aspecten zoals werkdruk en loonperspectieven bestuderen. Het is de bedoeling om een doordacht akkoord te sluiten dat een antwoord biedt op de huidige problemen in de sector maar ook tegemoetkomt aan de maatschappelijke uitdagingen. Elke beslissing van de Vlaamse Regering met een grote financiële impact over meerdere jaren wordt besproken op de meerjarenbegroting. Het maakt geen verschil of de maatregelen al dan niet in het regeerakkoord staan. Het uitgangspunt van de regering blijft: geen verbintenissen zonder financiële garanties. Ik heb met de ministers Demotte en Van den Bossche een constructief gesprek gehad over de toekomst van de sector.

Ik zal deze week nog praten met de nationale secretarissen van de vakbonden en volgende week met de werkgevers. (*Applaus bij CD&V en sp-a-spirit*)

Mevrouw Marijke Dillen: Dit antwoord schept weinig duidelijkheid. Het op de lange baan schuiven van de onderhandelingen druist in tegen de verkiezingsbeloften van CD&V. Ik doe een beroep op het geweten van de minister om te zoeken naar een snelle oplossing. (*Applaus bij VB*)

Mevrouw Mieke Vogels: De technische werkgroepen moeten de reële behoeften ondertussen al geanalyseerd hebben. Er is dus geen enkele reden meer tot uitstel. Ofwel neemt de minister genoeg met de kruimels die van de tafel vallen bij de onderhandelingen over de meerjarenbegroting, ofwel stelt ze nu haar eisen.

Minister Inge Vervotte: Inhoud primeert op spoed. Dat heb ik van in het begin duidelijk gemaakt. Ik wil een akkoord dat toekomstgericht en verdedigbaar is.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Uitvoer van machines voor een munitiefabriek in Tanzania

De voorzitter: Aan de orde is de actuele vraag van de heer Van Dijk tot mevrouw Moerman, vice-minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel, over het stemgedrag van de Vlaamse vertegenwoordigers in de Nationale Delcrederedienst met betrekking tot de uitvoer van machines voor een munitiefabriek in Tanzania.

De heer Kris Van Dijk: De regionalisering van de wapenhandel heeft blijkbaar niet alle problemen opgelost. Dat blijkt uit de uitspraken van de federale minister van Buitenlandse Zaken, die werd bijgetreden door de federale premier. Ook Vlaanderen kan in deze problematiek betrokken partij zijn.

In 2002 antwoordde minister Van Mechelen me dat de vertegenwoordigers van het Vlaams Gewest in de Delcrederedienst zich in het verleden steeds onthouden hadden bij een wapenlevering aan een highly indebted poor country, een land met een ernstig binnenlands conflict of gelegen in een instabiele regio. Vermits onthoudingen binnen de Delcrederedienst volgens het KB niet kunnen tenzij men zelf betrokken of belanghebbende partij is, zouden de vertegenwoordigers van het Vlaams Gewest in de opgesomde gevallen in de toekomst tegenstemmen, stelde de minister toen.

Minister De Gucht gaat ervan uit dat Tanzania wel degelijk gelegen is in een instabiele regio. De Delcrederedienst zelf stelt trouwens dat de dekkingsmogelijkheden beperkt zijn tot projecten met een hoge rendabiliteit, prioritair voor de ontwikkeling van het land en van groot belang voor de Belgische economie.

In oktober 2003, na de regionalisering van de wapenwet, heb ik toenmalig minister Ceysens ondervraagd over de houding van de vertegenwoordigers van het Vlaams Gewest binnen de Delcrederedienst. Minister Moerman werd in het federale parlement over deze kwestie ondervraagd door de heer Bourgeois naar aanleiding van een toezegging voor de wapenfabriek in Tanzania. In 2003 heeft de Delcrederedienst een verzekering afgesloten. Intussen heb ik vernomen dat het niet zeker is dat men zich voor deze wapenfabriek bij de Delcrederedienst zou laten verzekeren. In dat geval zou er geen federaal geld worden gebruikt voor deze kwestie, wat een goede zaak is.

Hoe zullen de vertegenwoordigers van de Vlaamse overheid zich opstellen binnen de Delcrederedienst? Welke houding hebben ze aangenomen in 2003? Blijft de verklaring van minister Van Mechelen uit 2002 overeind?

Minister Fientje Moerman: Op 16 december 2003 heeft de Delcrederedienst een verzekering verleend in deze zaak. Op dat ogenblik hadden we twee vertegenwoordigers in deze dienst waarvan er een verhinderd was. De aanwezige vertegenwoordiger heeft tegengestemd. Dat sluit aan bij de gedragslijn die door minister Van Mechelen werd uitgezet vóór de regionalisering van de wapenwet. Ik zie geen reden om die gedragslijn te veranderen. Sindsdien gaat de raad van bestuur van de Delcrederedienst ervan uit dat het verlenen van wapenexportvergunningen een regionale bevoegdheid is geworden en beperkt hij zich tot het verzekeringstechnisch onderzoek van het dossier.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Beslissing van de Belgische Wielrijdersbond en maatregelen om het Vlaamse dopingdecreet aan te passen

De voorzitter: Aan de orde zijn de samengevoegde actuele vragen van de heer De Reuse tot de heer Anciaux, Vlaams minister van Cultuur, Jeugd, Sport en Brussel, over de mogelijke gevolgen van de beslissing van de Belgische Wielrijdersbond om af te stappen van een eigen dopingrechtspraak, en van de heer Caron tot minister Anciaux over maatregelen om het Vlaamse dopingdecreet aan te passen aan de afspraken van het Wereld Anti-Doping Agentschap.

De heer Herman De Reuse: De laatste dagen was er beroering in de Vlaamse wielersportwereld rond de rechtspraak betreffende doping.

In Vlaanderen is er inzake doping geen gelijkheid tussen de verschillende sporters. Ten tijde van minister Vanhengel werd er voor de wielersport immers een uitzondering gemaakt. Niet de Vlaamse Gemeenschap zou als rechtbank optreden, maar de Belgische wielerbond. Indien men tegen een beslissing van de wielerbond beroep wil aantekenen, moet men naar het TAS in Lausanne, wat problemen oplevert voor sporters en wielerbond.

Bovendien verwijst de internationale wielerveding naar de verklaring van Kopenhagen die door België werd goedgekeurd, wat impliceert dat de WADA-code in de eigen rechtspraak moet worden geïntegreerd. Dat betekent dat beroep alleen mogelijk is bij de TAS in Lausanne. Zo niet loopt België het risico een aantal belangrijke wielerevenementen te verliezen.

Inzake doping moeten alle sporters in Vlaanderen gelijk behandeld worden. De UCI zal haar houding niet herzien. Welke oplossing ziet de minister? Is hij bereid te bemiddelen tussen de BWB en de UCI?

De heer Bart Caron: In de wielersport is er blijkbaar een probleem met de beroepsprocedure in dopingzaken. Nochtans was de wielerbond enkele jaren geleden vragende partij om de vervolging van doping binnen de bond zelf te organiseren. Daarmee was hij een uitzondering in de Vlaamse sportwereld. Nu wil de bond blijkbaar van die situatie af.

Waar wil de wielerbond naartoe? Meent hij dat er binnen de Vlaamse Gemeenschap een meer coherente procedure wenselijk is? Wat zijn de gevolgen op internationaal vlak? Is er een aanpassing van het decreet nodig of is de wielerbond zelf verantwoordelijk? We moeten in ons land op een volwassen manier omgaan met de dopingbestrijding in het wielrennen.

Minister Bert Anciaux: Er was al overleg met de wielerbond, vandaag volgt er een tweede. Enerzijds moeten we gaan naar een correcte procedure, gelijk voor alle sporten, waarin de rechten op verdediging gewaarborgd zijn, en anderzijds moeten we de internationale manifestaties kunnen behouden. Een open oorlog met UCI is dus uit den boze, maar ik mag me ook niet blootstellen aan kritiek op de tuchtprocedures.

Er bestaat zeker een oplossing. De verklaring van Kopenhagen heeft niets te maken met het erkennen van de procedure van de wielerbond. In de beleidsnota staat duidelijk dat we ons volledig willen aanpassen aan de WADA-code. Dat zullen we systematisch en versneld doen.

Toch is er in de WADA-code onduidelijkheid over het TAS in Lausanne: mij lijkt het perfect mogelijk om naast de drie normale stappen in de procedure –eerste aanleg, beroep bij de disciplinaire commissie, en de Raad van State – ook in de extra mogelijkheid van het TAS te voorzien. Daardoor zou beantwoord worden aan de WADA-code die we hoe dan ook helemaal in onze eigen regelgeving zullen opnemen. De situatie kan vergeleken worden met de stappen in de burgerlijke rechtspraak: eerste aanleg, beroep, cassatie, en ten slotte de mogelijkheid tot internationale procedures. In die logica is een alles overkoepelend geheel van tuchtprocedures in overeenstemming met het WADA perfect mogelijk. We zullen de WADA-code dus systematisch opnemen in onze eigen regelgeving.

Volgens mij schaadt de mogelijkheid onmiddellijk na eerste aanleg naar het TAS te gaan, de rechten van verdediging niet. Uiteraard vind ik het recht op verdediging belangrijk. Maar ik wil niet mee aansturen op straffeloosheid van dopinggebruik door verwarring te schoppen.

We moeten naar duidelijke regels voor iedereen, met waarborg van de rechten van de verdediging. Ze mogen uiteraard niet in strijd zijn met de WADA-code, zodat de internationale manifestaties gevrijwaard kunnen blijven.

De heer Herman De Reuse: Ik deel uw visie geheel. Ik wens u veel succes bij de onderhandelingen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Gevolgen voor de lokale besturen van het federaal akkoord in de social-profitsector

De voorzitter: Aan de orde is de actuele vraag van de heer Verfaillie tot de heer Keulen, Vlaams minister van Binnenlands Bestuur, Stedenbeleid, Wonen en Inburgering, over de gevolgen voor de lokale besturen van het federaal akkoord in de social-profitsector.

De heer Jan Verfaillie: Het federale zorgakkoord heeft, op het niveau van de lokale besturen, rechtstreekse en onrechtstreekse gevolgen. De onthaalbediende van het rusthuis valt bijvoorbeeld onder het akkoord, terwijl dat voor de onthaalbedienden van andere gemeentelijke of OCMW-diensten niet het geval is. Daardoor wordt een ongelijkheid gecreëerd tussen mensen die dezelfde soort job uitoefenen. Het probleem zal zich vooral voordoen bij het technisch, onderhouds- en administratief personeel. In het nieuwe gemeentedecreet wordt gestreefd naar een integratie van het OCMW en de gemeenten. Als we bedenken dat de gemeenten en de OCMW's samen 139.982 mensen tewerkstellen zou het federaal akkoord wel eens een cascade aan financiële gevolgen voor de lokale besturen kunnen teweegbrengen. Daarbij moeten we bedenken dat de gemeenten het al niet gemakkelijk hebben.

Kan de minister het effect op de lokale besturen inschatten? Zal hij de gemeenten richtlijnen geven en begeleiden?

Minister Marino Keulen: De onderhandelingen met de non-profitsector zullen vanaf mei ook op het lokale niveau gevoerd worden. Daarbij zullen drie partijen betrokken worden: de Vlaamse Regering, een vertegenwoordiging van de lokale en regionale besturen, en de vakbonden. Ik zou het voorbarig vinden daar nu al uitspraken over te doen. Uiteraard baart de betaalbaarheid me grote zorgen. Maar laten we de besprekingen afwachten.

De heer Jan Verfaillie: Ik stel vast dat we op dezelfde golflengte zitten.

De voorzitter: He incident is gesloten.

BELEIDSNOTA'S

Energie en Natuurlijke Rijkdommen 2004-2009

Bespreking

De voorzitter: Aan de orde is de beleidsnota Energie en Natuurlijke Rijkdommen 2004-2009, ingediend door de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur.

Volgens artikel 73, punt 5, eerste lid van het Reglement wordt de bespreking gehouden op basis van de met redenen omklede moties die tot besluit van de in commissie besproken beleidsnota zijn ingediend.

De bespreking is geopend.

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

Namens Vlaams Belang dring ik aan op meer bevoegdheden voor Vlaanderen. Tijdens de besprekingen bleek dat wij deze vraag met de minister delen.

Vlaanderen zou zelf zijn tarieven voor stroomdistributie moeten kunnen vastleggen. De federale energieheffingen, onder meer de Eliaheffing, zetten een domper op de Vlaamse investeringswil.

Wij willen de minister steunen in zijn zoektocht naar de betaalbaarheid van de energie die nodig is voor de concurrentiepositie van onze bedrijven. Anderzijds wil Vlaams Belang milieuvriendelijke energieproductie stimuleren. Maar groene stroom heeft ook zijn prijs, en die ligt heel wat hoger dan we tot nog toe aannamen.

Voorstanders van windenergie stellen dat dat de goedkoopste energiebron is. Nochtans illustreert het project van C-power op de Thorntonbank dat windenergie niet zonder subsidies kan. Is dit project ondanks de subsidies rendabel?

Vlaams Belang heeft grote vragen bij de beslissing van de vorige Vlaamse Regering om kernenergie aan de kant te schuiven. Het getuigt niet van gezond verstand en realiteitszin. Als we de kerncentrales sluiten, worden we te afhankelijk van invoer. We moeten het voornemen om kernenergie te laten varen dringend herbekijken.

Dit is een vrij realistische beleidsnota. Wij hadden de regionalisering van het energiebeleid als prioriteit naar voren geschoven. Onze voorstellen zijn te afhankelijk van het federale niveau. Het Vlaams Beleid geeft minister Peeters het voordeel van de twijfel. (*Applaus bij VB*)

De heer Carl Decaluwe: Het Vlaamse energiebeleid staat voor een aantal uitdagingen. Minister Peeters moet het beleid van zijn voorganger voortzetten en tegelijk enkele problemen rechtzetten. Ten tweede zal hij enkele problemen als gevolg van de liberalisering moeten wegwerken. Ten slotte heeft Vlaanderen weinig ruimte voor een eigen beleid. Het Vlaamse beleid is al te afhankelijk van andere politieke niveaus. We moeten nog enorme inspanningen leveren om de Kyoto-norm te halen. We hebben achterstand, maar we mogen ons niet blind staren op de cijfers. Elk afzonderlijk beleidsdomein moet de Kyoto-norm halen.

We zijn het eens met minister Peeters' voornemen om eerst en vooral energie te besparen door rationeel gebruik vooraleer ons te concentreren op duurzame energie.

CD&V is noch voorstander van kernenergie noch tegenstander van windenergie. Ik hoop dat we een eerlijk debat kunnen voeren over de toekomst van onze stroomproductie. De beleidsnota bevat enkele ramingen over het potentieel van hernieuwbare energie. Gezien de cijfers kunnen we minister Peeters eigenlijk niets kwalijk nemen.

Medio 2003 werd de energiemarkt geliberaliseerd. Dat heeft niet de gewachte resultaten opgeleverd. In die context pleit CD&V voor een gegarandeerd opvangnet voor de beschermde en opgezegde klanten. De openbare dienstverplichtingen moeten efficiënter.

Deze beleidsnota is een realistische en stevige basis om de uitdagingen aan te gaan. We schenken minister Peeters ons vertrouwen.

De heer Marc van den Abeelen: De lijvige beleidsnota bevat een interessante analyse. De beleidsnota is gebaseerd op een realistische visie. Het beleid staat in het teken van continuïteit. Uiteraard blijven enkele bijstellingen mogelijk.

Over de liberalisering van de energiemarkt wordt veel verteld. Ik wil enkele positieve aspecten ervan benadrukken. Volgens de VREG heeft de liberalisering ertoe geleid dat de energieprijs voor huishoudelijke en kleine afnemers is gedaald. De liberalisering heeft een gunstig effect op de prijs. Alleen is niet elke gebruiker zich daar bewust van. Belangrijk is dat de afnemer een actieve keuze maakt. In elk distributiegebied is er minstens één leverancier die goedkoper is dan de standaardleverancier. Minister Peeters zou een campagne moeten starten om de mensen daarop te wijzen.

De prijzen voor de grote en middelgrote verbruikers zijn onveranderd gebleven of zelfs gestegen. De elektriciteitsproductie is te sterk gemonopoliseerd. We moeten de veiling van virtuele capaciteit daarom opdrijven. Ook de elektriciteitslevering is gemonopoliseerd in het marktsegment van meer dan 10 gigawatt per jaar. In dit segment moeten we maatregelen nemen die de concurrentie bevorderen.

Er valt heel wat te zeggen voor alternatieve energie. Warmtekrachtkoppeling lijkt de investeringen en subsidies waard. Velen zijn echter bereid om te kiezen voor windenergie. De VLD heeft daarover toch zijn twijfels. Denemarken betaalt immers een hoge prijs voor het feit dat het aan de top staat inzake windenergie. Zonder subsidies zou windenergie sowieso te duur zijn. In Nederland zou de groene energie zonder subsidie drie keer zo duur zijn dan de zogenaamde grijze energie. Daarbij komt nog dat er geen enkele klassieke centrale kan worden gesloten omdat die een tekort moeten opvangen. Windparken in zee zijn verder heel

onbetrouwbaar. Hoe meer windenergie, hoe labiel het elektriciteitsnet en hoe groter kans op black-outs. Naast Denemarken begint trouwens ook Duitsland te twijfelen aan windenergie.

De VLD pleit ervoor de inspanningen inzake hernieuwbare energie te behouden, maar die moeten doordacht en op de meest kostenefficiënte manier gebeuren. Na Pasen start het debat over kernenergie. Dat moet een open debat worden zonder taboes en vooringenomenheid. Daarbij moet de weg worden gevolgd van het belonen en aanmoedigen in plaats van het opleggen van taksen en straffen. De VLD zal daarop toezien. *(Applaus bij CD&V, VLD-Vivant, sp-a-spirit en N-VA)*

De heer Bart Martens: Op vlak van energie staan we voor grote uitdagingen. De Vlaamse economie is heel energie-intensief en is een gemakkelijke speelbal van de schommelingen op de energiemarkt. We moeten ons daarvoor wapenen en alternatieven zoeken voor de eindigende energiebronnen. Verder staan we ook voor de uitdaging van de opwarming van de aarde.

Met het energiebeleid komt het erop aan om energie te besparen. Er moet een driesporenbeleid worden gevoerd: energie besparen, inzetten op hernieuwbare energiebronnen en fossiele brandstoffen efficiënt aanwenden. Wat de energiebesparing betreft zijn er een aantal hinderpalen waarop de beleidsnota geen antwoord biedt. Zo staat de CREG niet langer toe dat de kosten van te veel bespaarde energie bovenop de wettelijke energiebesparingsdoelstellingen worden doorgerekend in de distributienettarieven. Dat is spijtig omdat veel distributienetbeheerders de premies op het vlak van energiebesparing gaan terugschroeven. Uit een analyse van de administratie blijkt dat de REG-actieplannen veel meer energiebesparing hebben opgeleverd dan vooropgesteld aan de helft van de oorspronkelijk geraamde kostprijs. We mogen dat niet weggooien. Energiebesparing in eigen land creëert bijkomend comfort en extra jobs. We dienen de volgende jaren na te gaan in hoeverre we de REG-inspanningen kunnen instandhouden.

Verder staat er in de nota niets over het systeem van de derde betaler. Dat voorziet erin dat investeringen worden geprefinancierd en dat gezinnen pas moeten terugbetalen als de energiefactuur daalt. Ik hoop dat de minister snel werk wil maken van dat systeem.

Wat betreft de hernieuwbare energie ben ik het niet eens met de stelling van de heer van den Abeelen dat windenergie zeer duur is. Het potentieel is zeer hoog en bovendien wordt windenergie snel goedkoper. De laatste tien jaar is de kostprijs gehalveerd. Uit een studie in het Verenigd Koninkrijk blijkt dat windenergie tegen 2020 de goedkoopste energie zal zijn. Er moet dan ook massaal in windenergie worden geïnvesteerd. We mogen die boot niet missen.

De gevolgen van de vrijmaking van de markt worden soms overschat. Volgens de VREG-rapporten heeft de vrijmaking de prijzen doen dalen, maar het kan nog beter. We moeten verder gaan. Niet alleen de federale overheid maar ook de Vlaamse heeft nog heel wat werk voor de boeg. Zo moet er werk worden gemaakt van de scheiding tussen de belangen van de leveranciers en producenten en die van de netbeheerders. *(Applaus bij CD&V, VLD-Vivant, sp-a-spirit en N-VA)*

De heer Eloi Glorieux: Ons land bengelt achteraan inzake rationeel energiegebruik (REG), hernieuwbare energiebronnen en warmtekrachtkoppeling (WKK). De beleidsnota en de recente uitlatingen van de minister beloven geen beterschap. Blijkbaar beseft de regering niet dat een economische koppositie enkel mogelijk is als de ontwikkelingen duurzaam zijn. Energie biedt de mogelijkheid tot duurzame ontwikkeling en de creatie van een heleboel kwaliteitsvolle banen.

Het uitgangspunt van de beleidsnota is dat het energiebeleid de kortetermijnwinst van de economie niet mag aantasten, daarbij worden de kansen op langere termijn miskent. De beleidsnota bevat geen nieuwe maatregelen voor REG, hernieuwbare energie en WKK. Aan het huidige ritme zal de doelstelling om in 2010 25 procent van de stroom uit hernieuwbare energiebronnen of WKK op te wekken niet gehaald worden. Misschien is dat wel de bedoeling van de regering om kernenergie naar voren te schuiven. De bouw en exploitatie van nieuwe kernreactoren kost meer en is minder efficiënt dan duurzame energieopwekking gecombineerd met maatregelen voor REG.

Zal de minister het Windkracht-10-project, gelanceerd door een regeringspartij, realiseren? De kloof tussen de huidige realisaties en de stabilisatie-doelstelling en de uiteindelijke Kyoto-doelstellingen blijft enorm groot.

Desalniettemin wil de minister vooral dat Vlaanderen zowel in Europese als in Belgische context geen overmatige lasten moet dragen.

De beleidsbrief maakt de bevindingen van het Intergouvernementeel panel van Klimaatdeskundigen van de VN ondergeschikt aan het oordeel van aandeelhouders van de klassieke energiebedrijven. Nu niet handelen zal de kosten echter alleen maar doen stijgen.

Uranium en fossiele brandstoffen worden duurder en schaarser. Daarom moet vandaag gekozen worden voor een duurzaam energiebeleid, gebaseerd op het reduceren van het verbruik, het optimaliseren van de echte hernieuwbare productiemethodes, het aanwenden van de meest performante technologie. Pas dan kunnen in 2025 de kerncentrales gesloten worden, blijft de CO₂-uitstoot binnen de perken en wordt de energievoorziening gewaarborgd. Dat is geen technische zaak, slechts een kwestie van politieke keuzes.

Er zijn nog tal van rendabele energiebesparingsmaatregelen in de industrie, de dienstensector en de huishoudens mogelijk. Toch worden er geen nieuwe stimulansen gegeven. De minister spreekt, allicht namens de regering, over de hernieuwbare energiebronnen als een hype. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de maatregelen totnogtoe investeringen in hernieuwbare energie eerder ontmoedigen dan bevorderen.

Energie besparen primeert inderdaad op het opwekken van groene stroom. Maar de minister hangt daar geen maatregelen aan vast en vergeet een deel van het verhaal, namelijk dat groene stroom primeert op vuile stroom.

Het productiemonopolie van Electrabel is meer dan de dienstverplichtingen de oorzaak voor de hoge prijzen. De minister wil de prijs echter laag houden door geen nieuwe dienstverplichtingen in te voeren, maar dringt niet voldoende aan bij de federale overheid op een vrijmaking van de productiemarkt.

Kortom, de beleidsnota draait de ontwikkeling van een Vlaams duurzaam energiebeleid terug. De kansen voor een echt duurzaam energiebeleid worden niet benut. (*Applaus bij Groen!*)

Minister Kris Peeters: Er is in Vlaanderen een kloof tussen de productie en het verbruik. De afspraken van Kyoto moeten nagekomen worden. Het is evident dat de streefcijfers uit het regeerakkoord over hernieuwbare energiebronnen gehaald moeten worden. Een gedragen en coherent eco-energiebeleid moet die drie bekommernissen waarmaken.

Het energiebeleid wordt belemmerd door de bevoegdheidsverdeling. De beleidsnota en het regeerakkoord vragen dan ook om een bevoegdheidsherverdeling.

We moeten nagaan hoe de productiefaciliteiten en de importcapaciteit kunnen worden verhoogd. Garanties van het federale niveau zijn noodzakelijk.

De liberalisering van de elektriciteitsmarkt vergt een regulering op verschillende terreinen. Ook het ecologische aspect moet daarbij worden betrokken. Het debat over de prijzen moet eigenlijk nog worden opgestart.

Voor de openbardienstverplichting voor gezinnen en bedrijven zullen er bijkomende maatregelen worden genomen.

De beleidsnota omvat verschillende maatregelen op het vlak van rationeel energiegebruik, onder meer de energieprestatienormen. Deze regering zal de beslissingen van de vorige regeerperiode uitvoeren. Ook de derdepartijfinanciering is opgenomen in de beleidsnota.

Er is een evaluatie aan de gang over de problematiek van de netbeheerders en over de REG-actieplannen. We zullen bijsturen waar nodig.

Hernieuwbare energie moet worden gestimuleerd op een realistische wijze. Op alle vlakken moet vooruitgang worden geboekt en dus niet alleen op het vlak van windenergie en biomassa.

Overleg met de producenten, de netbeheerders en de gebruikers is noodzakelijk, niet alleen over energievoorziening, maar ook over rationeel energiegebruik en nieuwe energiebronnen. Ik kijk uit naar de hoorzittingen in de commissie. (*Applaus bij CD&V, VLD-Vivant, sp-a-spirit, en N-VA*)

De voorzitter: De bespreking is gesloten.

We zullen straks de hoofdelijke stemmingen over de met redenen omklede moties houden.

Openbare Werken 2004-2009

Bespreking

De voorzitter: Aan de orde is de beleidsnota Openbare Werken 2004-2009, ingediend door de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur.

Volgens artikel 73, punt 5, eerste lid van het Reglement wordt de bespreking gehouden op basis van de met redenen omklede moties die tot besluit van de in commissie besproken beleidsnota zijn ingediend.

De bespreking is geopend.

De heer Jan Peumans, verslaggever: De commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie heeft twee vergaderingen besteed aan de bespreking van deze beleidsnota. De commissie kwam tot het besluit dat Vlaanderen de logistieke draaischijf van Europa moet blijven. Tegelijkertijd moet er aandacht zijn voor alternatieve vervoersmodi en voor de zwakke weggebruikers.

De nota bestaat uit drie delen. Een eerste deel betreft de investeringen voor alle weggebruikers, met extra aandacht voor de opvang van de daarmee gepaard gaande hinder. Een tweede deel betreft de economische knooppunten en poorten en in het bijzonder de missing links. Een laatste deel betreft het multifunctionele karakter van openbare werken en de daarmee gepaard gaande financiering.

De heer Glorieux zag heel wat lovenswaardige doelstellingen in de beleidsnota, maar miste de concrete uitwerking. Daarvoor rekent hij op de beleidsbrieven. Mevrouw De Ridder beschouwt de beleidsnota als een ambitieus plan, maar meent dat niet alles realiseerbaar is. De beleidskeuzes en de financiering ervan blijven onduidelijk, bijvoorbeeld inzake de missing links. De heer Lauwers vroeg aandacht voor het elektronisch verkeersbeheer. De heer Frans Peeters had het over de missing links en over de overdracht van wegen tussen de gemeente, de provincie en het Vlaams Gewest.

Het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen blijft een belangrijk referentiepunt. De minister wil een meerwaarde geven aan het feit dat Vlaanderen logistiek centrum is. Hij wil een derde van de missing links realiseren in het kader van de meerjarenbegroting. Hij zal extra aandacht besteden aan het achterstallig onderhoud van de bestaande wegen. Er is nood aan een meerjarenbegroting met de bijbehorende financiële middelen. Er moet werk worden gemaakt van de leesbaarheid van de wegensignalisatie en van verkeersveiligheid.

Naar aanleiding van de bespreking werden twee met redenen omklede moties ingediend, een door de heren Glorieux en Daems en een door de heren Frans Peeters, van den Abeelen, Bart Martens, mezelf en de heer Lauwers. (*Applaus bij CD&V, VLD-Vivant, sp-a-spirit, Groen! en N-VA*)

De heer Jan Penris: Mijn fractie heeft bewust geen motie ingediend omdat de beleidsnota van minister Peeters volgens ons evenwichtig was.

Over het algemeen is het beleid van deze minister niet slecht. Minister Peeters is een rechtse rakker die bij het begin van deze regeerperiode terecht het voordeel van de twijfel heeft gekregen van mijn fractie.

De vele goede voornemens in de beleidsnota moeten echter nog worden gerealiseerd. Daarom zullen we de minister op de voet volgen.

Het is de eerste keer sinds ik in het parlement zit, dat een minister van Openbare Werken zich zo positief

toont over de havens en de Vlaamse regionale luchthavens. Deze minister heeft zijn liefdesverklaring voor de poorten van Vlaanderen in beleidsvoornemens omgezet.

Daar zullen we hem op beoordelen. We rekenen er dus op dat de minister werk maakt van de ontsluiting van het hinterland van de haven van Zeebrugge, van een tweede sluis in Terneuzen en van hinterlandverbindingen voor de haven van Gent en dat hij een verdieping van de Schelde realiseert, niet tot 13,1 meter, maar tot meer dan 14 meter.

De heer Jos Stassen: Gaat de heer Penris de minister ook afrekenen op het feit of hij in het Waasland al dan niet de grote ring Kallo-Haasdonk aanlegt waarvoor hij zo pleit in Antwerpen? Of zegt hij in Brussel iets anders dan in Antwerpen?

De heer Jan Penris: Neen, daarop gaan we de minister niet afrekenen. Over de grote ring zullen we het op een ander moment hebben. We gaan de minister wel afrekenen op het openstellen van de IJzeren Rijn.

Zal de minister de IJzeren Rijn openstellen, een tweede sluis op linkeroever en de Liefkenshoekspoortunnel realiseren? Zal hij voor bijkomende getijdedokken voor de containers zorgen?

In al deze dossiers wordt de minister gegijzeld door vroegere besluiten, de Nederlandse overheid, de linkervleugel van dit parlement of de federale overheid. Vroegere besluiten kunnen herzien worden; voor het probleem met de Nederlandse overheid hebben wij alternatieve onderhandelingstechnieken aangereikt. De problemen met de linkervleugel kunnen opgelost worden door een wisselmeerderheid, en de onzalige federale structuur hoeft voor ons niet langer: laat België barsten. Vlaanderen is sterk genoeg om ook dat soort dingen zelf aan te kunnen. (*Applaus bij VB*)

De heer Frans Peeters: De beleidsnota Openbare Werken getuigt van een gezonde visie op de transportsystemen in Vlaanderen. De wil om het evenwicht te herstellen tussen investering in transport voor iedereen en investering in economische knooppunten is toe te juichen.

CD&V poneerde als eerste het STOP-principe om het aantal verkeersslachtoffers te doen dalen. Dat aantal tegen 2010 te halveren is een ambitieus doel, maar een absolute noodzaak. Het stelt een samenwerking tussen alle bestuursniveaus voorop. Voor de lokale besturen zijn de mobiliteitsconvenanten hiervoor een goed instrument, hoewel de werking ervan moet worden verbeterd.

Om de bereikbaarheid van Vlaanderen te vrijwaren, een essentiële voorwaarde voor een gezonde economie en tewerkstelling, dringt een capaciteitsverhoging van de hoofdtransportnetten zich op. Het wegwerken van een derde van de missing links is ambitieus maar rechtmatig. Nochtans zal dit het congestieprobleem niet volledig oplossen. Een dynamisch verkeersbeheer, de uitbouw van hoogtechnologische transportsystemen en een planmatig onderhoud van de transportinfrastructuur behoren tot onze prioriteiten.

De continuïteit in het wegwerken van gevaarlijke punten verdient alle lof: meer dan 800 dienen er de komende jaren te verdwijnen. Toch moeten we oppassen voor een al te groot optimisme. Te veel studies doorkruisen elkaar; dit zorgt voor extra kosten en verwarring.

Wij zijn blij met de nodige middelen voor fietspaden en doortochten: zij zullen de verkeersveiligheid en – leefbaarheid ten goede komen.

Het ambitieuze plan van de minister houdt uiteraard veel wegenwerken in. Daarom zijn wij ook blij met de bijzondere aandacht voor Minder Hinder. Wij rekenen erop dat ook hier de intenties concreet zullen worden.

Niet alleen de investeringen in wegen, maar ook de investering in economische knooppunten en poorten zijn belangrijk. Een toekomstgerichte en economisch verantwoorde toegankelijkheid van de zeehavens moet dan ook een prioriteit worden. Tegelijk pleiten wij voor een uitbouw van de hinterlandverbindingen, met aandacht voor een geleidelijke verschuiving naar spoor- en waterwegen. Goed overleg met de federale regering is daarvoor van cruciaal belang.

Wij pleiten voor een verantwoorde bevoegdheidsherschikking die het de gewesten mogelijk maakt een meer coherente en consistente vervoerspolitiek te voeren.

Het siert de minister dat hij in de beleidsnota aandacht heeft voor het multifunctionele karakter van onze wegen en waterwegen. Ecologische inpassing van transportinfrastructuur, duurzame en milieuvriendelijke inrichtings-, onderhouds- en beheerswerken zijn geen ijdele woorden maar krijgen een concrete plaats.

De beleidsnota is ambitieus maar evenwichtig. De haalbaarheid en betaalbaarheid zullen afhangen van de beschikbare middelen en van nieuwe, creatieve en innovatieve financieringstechnieken of inkomsten.

He echte werk moet natuurlijk nog beginnen. Daarvoor mag de minister op de volle steun van CD&V rekenen.

De heer Marc van den Abeelen: Net zoals tijdens de vorige regeerperiode wil de VLD inzake openbare werken twee sporen volgen: bereikbaarheid bevorderen en verkeersveiligheid verhogen.

De start van het masterplan Antwerpen was een belangrijke stap om de belangrijkste verkeersknoop in Vlaanderen te ontwarren. De voorbije weken hebben we belangrijke vorderingen gemaakt. Het gevaar bestaat dat Vlaanderen niet klaar is voor de verkeersstroom die zal ontstaan van zodra het Deurganckdok in gebruik wordt genomen. De VLD vraagt bijzondere aandacht voor de verkeersafwikkeling op de Linkerscheldeoever. Ik zal blijven aandringen op een spoorwegverbinding door de Liefkenshoektunnel.

Er zijn nog heel wat vragen over de verdieping van de Schelde, maar dit weekend mogen we naar verluidt een doorbraak verwachten. De verdieping van de Schelde moet een prioriteit zijn vanwege het belang ervan voor Antwerpen, Gent en heel Vlaanderen. We rekenen op een snelle beslissing in dit dossier.

Wij vragen opnieuw om enkele van de cruciale missing links te realiseren. Ik pleit voor de aanleg van een bepaalde missing link in mijn regio. We moeten daarover discussiëren op basis van objectieve en technische argumenten.

We moeten voortdurend aandacht schenken aan het structurele wegenonderhoud. We moeten de inspanningen die enkele jaren geleden zijn begonnen voortzetten want structureel onderhoud verhoogt de veiligheid en vermindert de files. Het beperkte budget noopt tot efficiëntie. Een beslissing nemen in een infrastructuurdossier is niet eenvoudig. Wij moeten echter dossiers uitvoeren in plaats van ze te bestuderen. Wij pleiten in die context voor alternatieve financiering. PPS is een bruikbare formule.

Niet alleen structureel onderhoud verhoogt de verkeersveiligheid, herinrichting ook. Veilige wegen en een verhoogde pakkans zijn de instrumenten bij uitstek om de veiligheid te verhogen, niet abnormaal hoge boetes. We moeten wegen zodanig inrichten dat de automobilist automatisch aan de meest aangepaste snelheid rijdt.

Minister Peeters heeft in zijn beleidsnota op een pragmatische manier aandacht voor al deze aspecten. Het is niet eenvoudig om iedereen tevreden te stellen, maar dat mag ons niet beletten zo efficiënt mogelijk te blijven handelen. Ik roep minister Peeters en minister Van Brempt op nauw met elkaar samen te werken. Wij zullen de met redenen omklede motie van de meerderheid goedkeuren. (*Applaus bij CD&V, VLD-Vivant, sp-a-spirit en N-VA*)

De heer Herman Lauwers: De met redenen omklede motie over de beleidsnota Openbare Werken is ondertekend door dezelfde parlementsleden als die over de beleidsnota Mobiliteit. Beide documenten kunnen en moeten samen gelezen worden. Het is niet onzinnig daarop te wijzen omdat velen ten onrechte een tegenstelling zien tussen de infrastructurele of economische benadering en de gedragsbenadering of ecologische benadering van mobiliteit. Ook als we het hebben over economisch verkeer, zijn gedragswijzigingen nodig. Het gedrag wijzigen vereist infrastructurele ingrepen.

Als Vlaanderen een logistieke poort wil zijn, zullen er altijd veel vrachtwagens over onze wegen rijden. Missing links wegwerken en spitstroken aanleggen zal dat niet veranderen. Ook onze economie heeft met andere woorden ook baat bij zo veel mogelijk openbaar personenvervoer.

De met redenen omklede moties zijn nog heel algemeen. De echte discussie zal bijvoorbeeld gaan over de vraag welke missing links we moeten wegwerken. Het is eigen aan het onderwerp dat de beleidsnota's nog vaag zijn. Er wordt immers veel gebruik gemaakt van regeringsbeslissingen, convenants enzovoort. Het gaat immers om uitvoerend beleid waarbij veel verschillende niveaus betrokken zijn. Daardoor ontstaat wrevel in het parlement waar men de indruk krijgt dat veel aan de controle ontsnapt.

Zowel de Vlaamse Regering als het Vlaams Parlement hebben een grote verantwoordelijkheid bij de behandeling van dergelijke grote dossiers. Het is belangrijk dat de Vlaamse Regering duidelijk stelt welke van de bestudeerde alternatieven geweigerd zijn en wat daarvan de reden is. Het parlement mag zich niet laten verleiden om ingenieur of architect te spelen. Om zich te wapenen tegen onnodig begrip en misverstanden de overheid proactief informatie te geven over belangrijke beslissingen, convenants, alternatieven en dergelijke. Het is nuttig om na te gaan op welke manier dat kan gebeuren. Dat zou de minister alvast heel wat vragen om uitleg besparen. (*Applaus bij CD&V, VLD-Vivant, sp-a-spirit en N-VA*)

MOTIES VAN ORDE

Voorstellen tot spoedbehandeling

Mevrouw Marijke Dillen: Ik vraag de spoedbehandeling van het voorstel van resolutie van de dames Van Steenberge, Morel en mezelf over het wereldwijd waarborgen van de rechten van de vrouw naar aanleiding van het gewelddadig optreden in Turkije tegen vrouwen die manifesteerden voor meer rechten en tegen onderdrukking, seksuele uitbuiting en geweld.

De voorzitter: Ook de heer Stassen vraagt de spoedbehandeling voor het voorstel van resolutie betreffende de solidariteit met de allochtone werknemers in Vlaanderen.

We zullen ons daarover straks uitspreken voor de stemmingen.

BELEIDSNOTA'S

Openbare Werken 2004-2009

Bespreking (*Voortzetting*)

De heer Eloi Glorieux: De beleidsnota Openbare Werken bevat heel wat lovenswaardige doelstellingen, zoals onder meer het halveren van het aantal verkeersdoden, het maximaal benutten van de waterwegen en dergelijke meer. Er zijn evenwel maar weinig concrete beleidsmaatregelen om die doelstellingen te realiseren.

Zo is het de vraag hoe de visie over de uitbouw van Vlaanderen als transitland te rijmen valt met de doelstelling om de verkeerscongestie op te lossen. Vlaanderen bezit vier zeehavens en vier luchthavens. Hoe voller kan Vlaanderen nog geraken? Satellietbeelden tonen een grote vervuiling boven Vlaanderen aan. Groen! ziet liever beleidsmaatregelen om het zware vrachtverkeer uit de woonkernen te weren. De minister stelt evenwel de economische expansie voorop. De vraag is hoe men met die doelstelling het aantal doden kan halveren.

Groen! vraagt dat er bij de openbare werken prioriteit wordt gegeven aan onder meer het wegwerken van de zwarte punten, het aanleggen van bijkomende fietspaden, een betere doorstroming van het openbaar vervoer en dergelijke. We wachten de jaarlijkse beleidsbrieven af voor de concrete maatregelen. Groen! zal jaar na jaar een balans opmaken om na te gaan of er concrete vooruitgang is geboekt. We hebben ook een motie ingediend. (*Applaus bij Groen!*)

De heer Rudi Daems: De voorbije weken waren er uitgebreide en soms tumultueuze hoorzittingen over het mobiliteitsdossier Antwerpen. Die hoorzittingen waren nuttig. De BAM komt voortaan onder controle van het Rekenhof terecht en de contracten over de communicatie-uitgaven worden onderzocht. Door het tumult over

onder meer de structuur van de BAM en de maquette hebben een aantal inhoudelijke punten van het Masterplan Antwerpen echter minder aandacht gekregen. We kunnen in de commissie nog uitgebreid ingaan op dit dossier, maar ik wil een punt naar voren brengen. We zijn namelijk bezorgd dat door de zeer hoge factuur voor de Oosterweelverbinding alle andere investeringen worden geschrapt of vertraagd.

Tijdens de hoorzitting legde de BAM een tijdstabel voor over de geplande uitvoering van de werken die totaal anders was dan diegene die in de vorige regeerperiode was goedgekeurd. Daarbij worden alle flankerende, multimodale investeringen met vijf tot negen jaar vertraagd. Het gaat om een voorstel van de BAM, dat de Vlaamse Regering nog moet goedkeuren.

Verschillende politici hebben verklaard dat ze de principes van 2000 zullen respecteren, met name het bewaren van de multimodaliteit en de gelijktijdige uitvoering van de werken. We hopen dat de Vlaamse Regering in de komende weken geen vertragingen zal aanvaarden. De BAM moet haar huiswerk overdoen. *(Applaus bij Groen!)*

De heer Jan Peumans: Wat betreft de planning van de wegen en waterwegen in Vlaanderen is er een jobbeleid gevoerd. Een dossier duikt op en verdwijnt na een tijd. Denk maar aan de Noord-Zuidverbinding in de Antwerpse Kempen of de verbreding van het Albertkanaal. Ook de Liefkenshoekspoortunnel is een mooi voorbeeld: men bouwt eerst het Deurganckdok en men stelt vervolgens de vraag hoe men dat kan ontsluiten. Men komt tot de conclusie dat de Liefkenshoekspoortunnel ontbreekt, dat de bestaande spoorwegverbinding is verzadigd en dat de Oosterweelverbinding in 2010 totstandkomt.

Ik hoop dat de Vlaamse Regering werk zal maken van een gebiedsgerichte aanpak. Er is een goed ontwerpplan mobiliteit Vlaanderen maar de prioriteiten daarvan worden niet altijd gerespecteerd. De minister wil een derde van de missing links realiseren. Het valt op dat er zo goed als geen communicatie is over de uitvoering van dergelijke werken.

Ik pleit voor een decreet over de aanleg van wegen. Dat biedt meer rechtszekerheid en maakt een planmatige aanpak mogelijk. De uitvoering van de Nederlandse beslissingen wordt verzekerd door meerjarenprogramma's en een goede wettelijke onderbouw, door voldoende financiële bijstand uit een fonds en een duidelijke procedure voor de regeling van de grote projecten.

Ik ben er niet van overtuigd dat de opsplitsing in 13 Vlaamse departementen een goede zaak is. Ik pleit voor transparantie, openheid en maximale informatie over openbare werken. Dat is vooralsnog niet het geval.

De cruciale kwestie is de financiering. Hoe betalen we de bijvoorbeeld het wegwerken van de missing links en de ontsluiting van Zaventem. Eerst moet echter het achterstallig onderhoud van de bestaande wegen ingehaald worden. Voor de waterwegen en zeehavens wordt vooral gefocust op Antwerpen, hoe staat het eigenlijk met Gent?

Iedereen heeft het over alternatieve financiering. De ervaringen met publiek-private samenwerking in Vlaanderen zijn evenwel beperkt. De lakmoesproef is de Oosterweelverbinding. Er zijn nog veel onduidelijkheden over het wegvignet. Een cruciale factor voor het wegvignet zal het standpunt van Europa zijn. Zullen alleen de transeuropese netwerken in aanmerking komen? Zullen de inkomsten gebruikt kunnen worden voor investeringen in het openbaar vervoer?

Ook is nog niet duidelijk of de minister meer middelen zal kunnen verwerven uit het Financieringsfonds voor Schuldafbouw en Eenmalige Investeringsuitgaven (FFEU) of uit de Lambermontakkoorden.

N-VA steunt de beleidsnota. Niet alleen Antwerpen moet graantjes kunnen meepikken. Een financieringstabel zou al veel duidelijkheid scheppen. Het is aan de minister om te bewijzen of alternatieve financiering al dan niet een hype is. *(Applaus bij CD&V, sp-a-spirit en N-VA)*

Minister Kris Peeters: Openbare werken hebben niet alleen betrekking op wegen, maar ook op water, lucht en spoor. Het uitgangspunt van de beleidsnota is het evenwicht tussen de economische knooppunten en de zachte weggebruiker.

Een minister moet afgerekend worden op zijn daden. Ik hoop op een doorbraak in de onderhandelingen over

de uitdieping van de Westerschelde. Voor de haven van Zeebrugge zijn er al een aantal beslissingen genomen, en ook over de ontsluiting staat een en ander op stapel. De Vlaamse Regering heeft beslist om middelen vrij te maken voor de prefinanciering van de Liefkenshoekspoortunnel, maar de NMBS moet de werken uitvoeren. Wat de economische knooppunten betreft, zijn de kostenprognoses ongunstig. Een doorgedreven aanpak en creatieve financiering moeten een en ander mogelijk maken tijdens deze regeerperiode. Door het START-programma zijn er ook voor de luchthaven van Zaventem al initiatieven genomen.

Verkeersveiligheid blijft belangrijk. Dit jaar zullen ongeveer 300 van de 800 geïnventariseerde zwarte punten aanbesteed worden. Ook op dit vlak zijn concrete initiatieven nodig, de tijd van studies is voorbij. Hetzelfde geldt voor de fietspaden. Een vereenvoudigde procedure kan gemeenten stimuleren. Het STOP-principe voor de zachte weggebruiker is een belangrijk uitgangspunt.

Openbare werken en mobiliteit zijn niet te scheiden. Een integrale aanpak is belangrijk om de belangen van Vlaanderen als distributieland op een ecologische manier te vrijwaren. Door nieuwe technieken als postponed manufacturing wordt niet gefocust op de kwantiteit maar op de toegevoegde waarde.

De vraag over de problematiek van de planning is terecht. Een gebiedsgerichte aanpak is noodzakelijk. Ik zal in de commissie een meerjarenprogramma voorleggen. We moeten nadenken over een decretale onderbouw.

De BAM is een belangrijk project, niet alleen voor Antwerpen, maar voor heel Vlaanderen. Nu moeten er beslissingen worden genomen. Dit is niet alleen een investering in beton, maar ook in werkgelegenheid en welvaart. Aan de financiering ervan moet de nodige aandacht worden besteed. Het budget Openbare Werken volstaat niet.

Waar mogelijk moeten we een beroep doen op PPS-formules, we moeten werk maken van de introductie van het wegvignet en we moeten nagaan waar we de middelen voor Openbare Werken zullen vinden indien het FFEU niet verder gespijsd wordt. (*Applaus bij CD&V, VLD-Vivant, sp-a-spirit en N-VA*)

De voorzitter: De bespreking is gesloten.

Wij zullen straks de hoofdelijke stemmingen over de met redenen omklede moties houden.

Mobiliteit 2004-2009

Bespreking

De voorzitter: Aan de orde is de beleidsnota Mobiliteit 2004-2009, ingediend door mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen.

Volgens artikel 73, punt 5, eerste lid van het Reglement wordt de bespreking gehouden op basis van de met redenen omklede moties die tot besluit van de in commissie besproken beleidsnota zijn ingediend.

De bespreking is geopend.

De heer Frans Peeters, verslaggever: Ik verwijs naar het schriftelijke verslag.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: De burger wordt dagelijks geconfronteerd met files, verkeersongevallen en parkeerproblemen. Deze elementen versterken de vraag naar een degelijk, financieel aantrekkelijk en veilig openbaar vervoer.

De Lijn heeft een bijzondere rol in het mobiliteitsveld en vervult daarmee een belangrijke maatschappelijke functie. De komende jaren zullen er nog belangrijke inspanningen moeten worden geleverd om aan de basismobiliteit te voldoen. Er zijn heel wat bijkomende buslijnen, maar zijn die wel allemaal rendabel? Het opnemen van bedrijventerreinen in de basismobiliteit zou bepaalde trajecten heel wat rendabeler kunnen maken.

Het openbaar vervoer zou prioritair moeten gericht zijn op het woon-werk-en woon-schoolverkeer. Wanneer mogen we de eerste resultaten verwachten van een degelijk potentieelonderzoek?

Gezien de verschillende bezettingsgraden is het logisch dat De Lijn op bepaalde trajecten kleinere bussen inzet. Het getuigt ook van verantwoordelijkheidszin tegenover het milieu. De overheid moet haar wagenpark echter ook aan de milieunormen onderwerpen. Op dit vlak scoort De Lijn ondermaats. Slechts een kleine minderheid van de bussen is uitgerust met een roetfilter en daar komt in de nabije toekomst geen verbetering in.

In de beleidsnota vind ik weinig terug over de aanpak van de veiligheidsproblematiek op trams en bussen. Daarbij denken we aan vandalisme, beledigingen, fysiek geweld, zwartrijden en diefstallen. De vorige minister kondigde een daling van het aantal agressiegevallen aan, maar dat wordt door de meest recente cijfers tegengesproken.

De minister wil het openbaar vervoer de komende jaren verder promoten en aantrekkelijk te maken. Dan moet ze ook iets doen aan de veiligheid, want dit probleem doet afbreuk aan de kwaliteit van het openbaar vervoer. (*Applaus bij VB*)

De heer Johan Sauwens: CD&V is voorstander van een planmatig verkeersbeleid waarbij veiligheid, leefbaarheid en een goede bereikbaarheid prioritair zijn.

We hebben zopas een aantal vragen gesteld aan minister Peeters, en nu is minister Van Brempt aan de beurt. Aan de bevoegdheidsverdeling valt niets te veranderen. De twee ministers hadden wel samen één enkele beleidsnota kunnen opstellen.

We hebben de indruk dat deze beleidsnota onvoldragen is. Mijn fractie zou graag meewerken aan een Vlaams mobiliteitsbeleid met concrete stappenplannen binnen een haalbaar budgettair kader.

De voorbije jaren werd het beeld gecreëerd dat het mobiliteitsprobleem kan worden opgelost door het versterken van het openbaar vervoer. De cijfers tonen echter aan dat slechts 2,5 procent van de verplaatsingen in Vlaanderen gebeuren met bus, tram of metro, tegen 62 procent met de auto en 2 procent met de trein. De overige verplaatsingen gebeuren te voet of met de fiets. De beschikbare middelen moeten dus afgewogen worden besteed, rekening houdend met de doelstellingen.

Als we ons alleen richten op het openbaar vervoer, dat een zeer klein segment van de vervoersmarkt vertegenwoordigt, zal men veel geld investeren zonder de beleidsdoelstellingen te realiseren. We moeten ons afvragen of het ongebreidelde gebruik van belastingsgeld voor De Lijn kan worden voortgezet. In 1999 bedroeg de dotatie aan De Lijn 310 miljoen euro.

In 2005 bedragen de dotaties 657 miljoen euro, dat is dus een verdubbeling. Desondanks daalden de eigen ontvangsten van De Lijn, zodat de dekkingscoëfficiënt van 30 procent in 1997 daalde naar 14,1 procent in 2005. Hoeveel middelen zal men moeten bijsterven om dit beleid verder te kunnen schragen? In 2004 werden middelen voor het onderhoud van de wegen weggehaald om aan De Lijn te geven. Het wordt hoog tijd de uitvoering van het decreet basismobiliteit en de dotaties aan De Lijn te evalueren en eventueel bij te sturen.

Vlaanderen moet de ambitie hebben de regisseur te zijn van het echte mobiliteitsbeleid. Daartoe is samenwerking met de NMBS, de Vlaamse gemeenten en de bedrijfswereld nodig. Het beleid moet wetenschappelijk ondersteund worden en de Vlaamse mobiliteitscel moet eindelijk uitgebouwd worden om op niveau te kunnen meepraten. We weten veel te weinig wat de effecten zijn van bepaalde genomen of te nemen maatregelen.

Onze fractie vraagt ook duidelijkheid over de realisatie van het Pegasusplan, het Spartacusplan en het gewestelijke expresnet Brussel. Het zijn essentiële dossiers omdat men hoogwaardige verbindingen nodig heeft voor het aanmoedigen van het gebruik van het openbaar vervoer. De minister heeft de gewoonte uit de vorige regeerperiode overgenomen: ze kondigt de dingen groots aan, maar er wordt bitter weinig gerealiseerd.

Wij willen heel concrete stappenplannen, in overleg met minister Peeters. Zij moeten op korte termijn een antwoord bieden op de grote mobiliteitsvragen in Vlaanderen.

Mevrouw Annick De Ridder: Wij zijn blij dat de minister de multidisciplinaire aanpak van de voorbije regeerperiode voortzet.

VLD is al jaren voorstander van een realistisch mobiliteitsbeleid en van een consistent beleid voor verkeersveiligheid.

Een beleid is realistisch als het ambitie aan bescheidenheid koppelt: geen enkele overheid zal in staat zijn het fileprobleem volledig weg te werken of het verkeer slachtoffervrij te maken. Wel moeten ze zo veel mogelijk beperkt worden. Daartoe is een multidisciplinaire aanpak nodig. Ook communicatie speelt daarbij een belangrijke rol: het moet voor de burger duidelijk zijn dat de overheid niet alles kan, maar dat een groot deel van de verantwoordelijkheid bij hemzelf ligt. Er is nog veel werk aan de winkel; bewustmaking is daarbij een essentiële stap.

Ook bereikbaarheid en verkeersveiligheid zijn belangrijke punten. Een goede mobiliteit is cruciaal voor onze economie. Er moet dan ook dringend aan maatregelen gewerkt worden die de mobiliteit weer vlotter maken, die de files wegwerken en de veiligheid verhogen. Wij zijn blij dat de minister achter deze visie staat. Zij maakt werk van het stimuleren van alternatieven voor de auto. Toch willen wij pleiten voor een genuanceerd discours. Hoewel de auto heel wat nadelen met zich meebrengt, willen wij de gebruikers ervan niet stigmatiseren. Het overgrote deel onder hen rijdt immers niet voor het plezier maar uit noodzaak.

Wij vragen absolute prioriteit voor het verhogen van de verkeersveiligheid. De veiligheid steunt op de driepoot infrastructuur, vervoersmiddel en mentaliteit. De infrastructuur heeft het meeste impact; goed wegenonderhoud is primordiaal. Daarnaast moet er voldoende aandacht zijn voor de zwakke weggebruiker: investering in fietspaden en oversteekplaatsen is een must. Op het vlak van de mentaliteit kan de overheid optreden via reglementering, maar dat is tot op heden een federale materie.

VLD blijft voorstander van een homogeen bevoegdheidspakket. Wij steunen de minister hiervoor ten volle in haar beleidsopties. VLD vindt voldoende van haar eigen aandachtspunten in deze beleidsnota terug. Zij zal de nota en de bijhorende motie dan ook goedkeuren. (*Applaus bij CD&V, VLD-Vivant, sp-a-spirit en N-VA*)

De heer Flor Koninckx: In haar beleidsnota Mobiliteit plaatst de minister vijf punten centraal: mobiliteitsgarantie, het wegwerken van de missing links, leefbaarheid, milieulast en verkeersveiligheid. Voor dit laatste punt sluit zij zich aan bij het Witboek van de Europese Unie en van de Belgische Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid: het aantal slechtoffers moet tegen 2010 gehalveerd worden. Vlaanderen kan en moet echter beter doen: het ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen heeft als streefdoel een slachtoffervrij verkeerssysteem. Dat mag niet uit het oog verloren worden.

Maar we zijn op de goede weg: de laatste twaalf maanden was er een daling van de letselgevallen met zeven procent. Een van de hoofdoorzaken van verkeersongevallen is nog steeds onaangepaste snelheid. De Staten-Generaal stelde duidelijk dat Vlaanderen naar een lagere gemiddelde snelheid moet streven, wil het de vooropgestelde doelstelling van halvering van het aantal slachtoffers halen.

We moeten de wet aan de realiteit aanpassen: 70 kilometer per uur moet de regel worden, 90 kilometer per uur de uitzondering. Ik heb daarvoor samen met de heer Vankrunkelsven een wetsvoorstel ingediend in de Senaat.

Handhaving is essentieel. Het is belangrijk dat minister Van Brempt zal blijven investeren in onbemande camera's op gevaarlijke punten. Het voornemen om die enkel op gevaarlijke punten te plaatsen zal de maatschappelijke steun voor een streng handhavingsbeleid verhogen. De onbemande camera's hebben hun nut al bewezen.

Automobilisten die sluiproutes nemen om de spits te ontlopen brengen op veel plaatsen de veiligheid op schoolroutes in het gedrang. Tegen 1 september 2005 moet aan alle scholen een snelheidsbeperking van 30 kilometer per uur gelden. Minister Van Brempt wil daarvoor gebruik maken van variabele signalisatie.

Volgens mij is dat de enige redelijke oplossing. Flitspalen moeten de veiligheid helpen waarborgen.

De geplande investeringen in hoogtechnologische flitspalen stemmen mij tevreden. Digitale camera's verhogen de pakkans en maken een snelle afhandeling mogelijk.

Ik betreur dat de bevoegdheid over verkeersveiligheid zo verspreid is, maar dat mag een degelijk beleid niet in de weg staan. Ik erger me aan het feit dat de ongevallencijfers van het jaar 2002 nog niet beschikbaar zijn. Een efficiënt beleid moet gebaseerd zijn op recente cijfers.

De heer Johan Sauwens: Kloppen de cijfers van federaal minister Landuyt?

De heer Flor Koninckx: Federaal minister Landuyt citeerde cijfers van de parketten. Ze zijn niet volledig juist, maar geven wel een trend aan.

Naast cijfers verzamelen, moeten we ongevallen ook analyseren om inzicht te krijgen in de oorzaken en omstandigheden. Misschien moet Vlaanderen eens werk maken van ongevalanalyse?

Verkeersveiligheid begint bij verkeersopvoeding. Door permanente educatie van alle doelgroepen moeten we van elke weggebruiker een beter weggebruiker maken. Laat ons het onderwijs niet uit het oog verliezen. Verkeersopvoeding is een eindterm van het secundair onderwijs, maar in de praktijk komt er niet veel van terecht. Overleg met minister Vandenbroucke zal de verkeersopvoeding ten goede komen.

In punt 4 van de met redenen omklede motie wordt de Vlaamse Regering gevraagd de verkeersveiligheid als absolute prioriteit te beschouwen. Minister Van Brempt en minister Peeters moeten daar samen werk van maken. Mijn fractie zal meewerken aan de realisatie van deze beleidsnota.

De heer Eloi Glorieux: De beleidsnota Mobiliteit 2004-2009 bevat veel nobele doelstellingen maar weinig concrete maatregelen. Er is een kloof tussen ambities en middelen. Het Pegasusplan en het Spartacusplan zijn bijvoorbeeld niet opgenomen in de beheersovereenkomst met De Lijn.

Minister Van Brempt wil wel rekening houden met de milieugevolgen van het mobiliteitsbeleid bij beleidsbeslissingen. De beleidsnota erkent dat natuur en milieu een te hoge prijs betalen voor het wegverkeer. Ik zou daar de gezondheid nog aan toevoegen. Toch mis ik concrete maatregelen. Wellicht moet ik daarvoor wachten op de beleidsnota's.

De beleidsnota zegt niet hoe de CO₂-uitstoot door het verkeer kan dalen. Hoe past het voornemen van minister Peeters om Vlaanderen uit te bouwen tot een logistieke draaischijf in de doelstelling om de verkeersleefbaarheid in Vlaanderen te vergroten?

Ik betreur dat niet meer bussen aangepast zullen worden om met milieuvriendelijke brandstof te rijden.

De doorstroming van het openbaar vervoer verbeteren is een prioritaire doelstelling. Een goede doorstroming zal meer mensen overtuigen dan een gratis ticket. Basismobiliteit is belangrijk. We moeten echter overstappen op een vraaggestuurde benadering.

Minister Van Brempt is voorstander van een wegenvignet. Groen! pleit voor een slimme kilometerheffing gebaseerd op het principe dat de vervuiler betaalt.

Wij gaan akkoord met heel wat doelstellingen, maar we missen concrete maatregelen. Dan pas kunnen we een en ander ernstig evalueren.

De heer Jan Peumans: Een interministeriële conferentie heeft op 30 maart 1999 de opdracht gegeven om tot een overeenkomst te komen over de ontwikkeling van het gewestelijk expresnet. Het heeft liefst zes jaar geduurd om tot een overeenkomst te komen, die op dit ogenblik nog niets opgeleverd heeft.

De vraag is welk tijdspad de minister zal volgen om het GEN op de sporen te zetten. We staan immers nog

nergens. Er is niets voorzien in financiële middelen.

Wat De Lijn betreft maak ik me zorgen over de basismobiliteit. Basismobiliteit is een aanbod- en geen vraagmodel. We zijn bezig met luchtvervoer: we voeren een systeem in waarop de klant op dit moment niet reageert. Er is een debat nodig over waar we met basismobiliteit naartoe willen. Verder gaat het niet op om geen tariefverhogingen door te voeren. De reiziger is bereid om te betalen voor een goed aanbod. We moeten nadenken hoe we het openbaar vervoer willen aanbieden.

De minister stelt in de beleidsnota dat er een verschuiving is naar het openbaar vervoer. We mogen daarvan geen wonderen verwachten. De vraag is of de trend zich zal doorzetten. Het onderzoek over het verplaatsingsgedrag van Vlaanderen is veel te mager. Er zijn meer ondersteunende gegevens nodig over het verplaatsingsgedrag van de Vlaming.

Het is een heel uitgebreide beleidsnota met één zwakte: de minister heeft te weinig financiële middelen. Het is geen goede zaak dat er twee ministers zijn voor openbare werken en mobiliteit. Ik hoop dat men in een goede verstandhouding een aantal zaken op het spoor kan zetten.

De minister heeft een grondige evaluatie van het mobiliteitsconvenant aangekondigd. Ik ben benieuwd door wie en wanneer die gaat gebeuren. Het mobiliteitsconvenant is een zeer nuttig instrument, maar het is belangrijk om uit de evaluatie de gepaste conclusies te trekken.

Ik maak me er zorgen over dat naast de federale regering ook de Vlaamse Regering gebruik wil maken van het verkeersboetefonds. Totnogtoe werd dat bijna uitsluitend toegewezen aan de politiezones omdat handhaving en verkeersveiligheid heel belangrijk is. In de nota staat dat de gewestelijke wegbeheerder ook gebruik wenst te maken van een deel van de middelen van het verkeersveiligheidsfonds omdat men een aantal maatregelen neemt inzake verkeersveiligheid. Dat is geen goede ontwikkeling. Het verkeersboetefonds heeft bewezen dat niet alleen de flitspalen vooral het optreden van het lokale politiekorps zeer positief is voor het reduceren van een aantal ongevallen.

Verder is het de vraag welk standpunt Vlaanderen inneemt ten aanzien van de evaluatie van de verkeerswet. Ik heb daarover nog niet veel gehoord. Het is belangrijk dat Vlaanderen ter zake een duidelijk standpunt inneemt.

Ten slotte kijk ik met spanning uit naar de resultaten van de quick scan van het wegvignet. Dan zullen we weten welk tijdspad de minister zal volgen in verband met de al dan niet invoering. We hebben de met redenen omklede motie ondertekend. Daarin staan een aantal duidelijke uitgangspunten aan de hand waarvan we de minister kunnen beoordelen op haar daden. (Applaus bij CD&V, VLD-Vivant, sp-a-spirit en N-VA)

De heer Flor Koninckx: Heeft de heer Peumans er problemen mee dat een deel van het geld naar de federale politie gaat? Dat is normaal aangezien ze een aanzienlijke inspanning levert om het verkeer op de wegen veiliger te maken.

De heer Jan Peumans: Ik ben het daarmee niet eens. De federale overheid heeft blijkbaar andere prioriteiten en geen middelen om fatsoenlijke voertuigen te kopen. De meeste centen in het verkeersveiligheidsfonds worden gerealiseerd door de lokale politie. Ik stel evenwel vast dat er twee kapers op de kust zijn: de federale en Vlaamse Regering.

De heer Jan Penris: Antwerpen heeft en blijft het moeilijk hebben met tol. We stellen evenwel vast dat de tol in opgang is, zeker om en in Antwerpen. Dat is jammer omdat dit vooral de Antwerpenaren en de klanten van de Antwerpse haven en industrie treft. Er bestaan alternatieven voor de tol onder de vorm van een wegvignet, zodat iedereen een billijke vergoeding betaalt voor het gebruik van de wegen. De minister heeft totnogtoe geen eenduidig antwoord gegeven over de al dan invoering van een wegvignet. Ik vraag dan ook opheldering. Er zijn twee juridische problemen. Zo is er de federale wetgeving die stelt dat er voor de invoering van een wegvignet voor alle voertuigen overleg nodig is met Wallonië en Brussel en verder is er op dit moment een Europees initiatief hangende.

Ik neem aan dat er al voorbereidende besprekingen met de andere regeringen gevoerd zijn en ga ervan uit dat ook daar de minister vasthoudt aan een wegeenvignet of een kilometerheffing en een péagesysteem afwijst. Over Europa hoeft de minister zich geen zorgen te maken: andere landen zoals Duitsland hebben al een billijke vergoeding ingevoerd. Ik raad de minister aan om niet te lang meer te bestuderen maar uit te voeren zodat inkomsten niet langer verloren gaan en Antwerpen geen tolheffing moet ondergaan. (*Applaus bij VB*)

Minister Kathleen Van Brempt: Ik hoop ook dat binnenkort de bevoegdheid niet langer mobiliteit maar verkeersveiligheid wordt. Ik hoop eveneens dat het de laatste keer is dat men adem verspilt aan de opsplitsing van de bevoegdheden Mobiliteit en Openbare Werken. Beide ministers zullen goed samenwerken. Dat zal ook op andere vlakken nodig zijn. Mobiliteit is immers ook essentieel voor een andere bevoegdheid van mijn collega, namelijk duurzame ontwikkeling. Om de Kyoto-norm te halen zijn duurzame keuzes inzake vervoer nodig.

De beleidsnota is allicht vaag, maar de beleidsbrieven zullen duidelijkheid scheppen. De premisse van de heer Sauwens dat er te weinig gebruik gemaakt wordt van openbaar vervoer, klopt, zijn oplossing, namelijk minder investeren is fout. Het tekort aan belangstelling heeft te maken met het aanbod, de frequentie en de doorstroming. De lokale besturen, ook onder CD&V-bestuur, klagen niet over de lege bussen maar over de vertraagde invoering van basismobiliteit. Basismobiliteit moet geëvalueerd worden, niet om de normen te verlagen maar om eventueel over te stappen op andere vervoersmodi. Lege bussen moeten immers vermeden worden.

Een derde van de gemeenten maakt gebruik van het derdebetalerssysteem. Dat bewijst hun inspanningen voor openbaar vervoer.

De heer Carl Decaluwe: CD&V wil enkel dat de overheid de beloftes over belbussen en basismobiliteit uitvoert. Natuurlijk vragen alle burgemeesters een snelle realisatie van basismobiliteit, zij betalen de factuur niet. Mijn fractie vraagt enkel dat, conform het regeerakkoord, nagegaan wordt of overheidsgeld efficiënt besteed wordt. Op te veel lijnen wordt lucht vervoerd. We moeten zoeken naar efficiënte oplossingen onder regie van De Lijn.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik neem akte van uw steun voor basismobiliteit. Basismobiliteit moet geëvalueerd worden, maar soms is er ook tijd nodig om een lijn te laten renderen.

Naast basismobiliteit starten we ook proefprojecten voor het woon-werk- en woon-schoolverkeer. De uitvoering van het Pegasus- en Spartacusplan zal nog deze regeerperiode aanvatten, maar niet voltooid worden. Ook West-Vlaanderen werkt aan een uitgebreid mobiliteitsplan.

De heer Jan Peumans: Limburg denkt dat het Spartacusplan verworven is, maar nu pas start een haalbaarheidsstudie. Dat is het paard achter de wagen spannen. Eerst moet de haalbaarheid en financierbaarheid van een plan vaststaan, pas dan kan het aangekondigd worden.

Minister Kathleen Van Brempt: Het is al enkele jaren geleden dat er voor het eerst werd gecommuniceerd over het Masterplan Antwerpen. In dergelijke gevallen moet er eerst een visie worden ontwikkeld. Spartacus is vandaag niet meer of niet minder dan een visie. De debatten over die visie moeten worden opgestart met het provinciebestuur en met de gemeentebesturen om na te gaan of er een draagvlak is. Ongetwijfeld zal het plan nog sterk worden bijgestuurd. De ruggengraat van het plan, namelijk het idee om Limburg te ontsluiten door een beter aanbod van het spoor en door de ontwikkeling van een aantal nieuwe lijnen via light rail is de ruggengraat van het plan.

De heer Johan Sauwens: Met welke middelen gaat u dat realiseren?

Minister Kathleen Van Brempt: De regering werkt aan een meerjarenbegroting. Daaruit zal blijken wat er in deze regeerperiode nog ter beschikking is voor Pegasus en Spartacus.

De heer Robert Voorhamme: De heer Sauwens doet laattunkend over de reactie van mevrouw Van Brempt, maar ik heb van de ministers Vervotte en Peeters hetzelfde antwoord gehoord.

Minister Kathleen Van Brempt: Sommige parlementsleden hebben kritische vragen gesteld bij de voorbeeldrol van De Lijn inzake milieu. Op dit vlak kunnen we redelijk trots zijn. Er zijn slechts een driehonderdtal roetfilters, maar dat heeft te maken met het feit dat de nieuwe bussen geen roetfilter meer nodig hebben. Elke nieuwe bus voldoet aan de euro-4 norm die nog niet verplicht is. Op dit ogenblik is er een bus die rijdt met plantaardige olie. Uit dit proefproject blijkt dat De Lijn technisch klaar is voor een spoedige en grootschalige overschakeling van de bussen naar plantaardige olie.

De laatste weken was de teneur van het debat over de BAM verontrustend. Het Masterplan Antwerpen is een totaalproject voor wegen, waterwegen en openbaar vervoer. Alle projecten moeten worden uitgevoerd. Het sluiten van de ring is onvoldoende om de verkeersleefbaarheid van Antwerpen te verzekeren. Het wegvignet kan niet onverwijld worden ingevoerd. We moeten er eerst zeker van zijn dat we erop vooruit gaan inzake mobiliteitssturing, verkeersveiligheid en inkomsten. Het wegvignet mag niet bovenop de bestaande verkeersbelasting komen. Het parlement zal uitgebreid worden ingelicht over de resultaten van de studie die aan de gang is.

De verkeersveiligheid is een belangrijke politieke prioriteit geworden. Er is ook een breed maatschappelijk draagvlak. Verkeersveiligheid heeft altijd te maken met sensibilisering, infrastructurele ingrepen en handhaving. In dat verband ben ik een sterke voorstander van een verdere regionalisering van het verkeersveiligheidsbeleid. Ik ben ervan overtuigd dat ik daarvoor kan rekenen op uw volledige steun. (*Applaus bij CD&V, VLD-Vivant, sp-a-spirit en N-VA*)

De voorzitter: De bespreking is gesloten.

Wij zullen straks de hoofdelijke stemming over de met redenen omklede moties houden.

VERZOEKSCHRIFTEN

Terugbetaling van onterecht geïnde heffingen op leegstand en verkrotting

Verslag

De voorzitter: Aan de orde is het verslag namens de Commissie voor Wonen, Stedelijk Beleid, Inburgering en Gelijke Kansen over het verzoekschrift over de terugbetaling van onterecht geïnde heffingen op leegstand en verkrotting.

Mevrouw Dominique Guns, verslaggever: Ik verwijs naar mijn schriftelijke verslag.

De heer Christian Verougstraete, verslaggever: Ik verwijs naar mijn schriftelijke verslag.

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

Ik zal de verzoeker hiervan in kennis stellen.

Illegale toepassing van de stedenbouwwetgeving door openbare besturen

Verslag

De voorzitter: Aan de orde is het verslag namens de Commissie voor Leefmilieu en Natuur, Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid en Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed over het verzoekschrift over de illegale toepassing van de stedenbouwwetgeving door openbare besturen.

De heer Erik Matthijs, verslaggever: Ik verwijs naar mijn schriftelijke verslag.

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

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

Ik zal de verzoeker hiervan in kennis stellen.

VOORSTELLEN VAN RESOLUTIE

Solidariteit met de allochtone werknemers in Vlaanderen

Voorstel tot spoedbehandeling

De voorzitter: Deze middag heeft de heer Stassen bij motie van orde een voorstel tot spoedbehandeling gedaan voor het voorstel van resolutie van de heer Stassen en mevrouw Vogels betreffende de solidariteit met de allochtone werknemers in Vlaanderen.

Ik stel voor deze resolutie bij hoogdringendheid naar de bevoegde commissie te sturen. (*Instemming*)

Het wereldwijd waarborgen van de rechten van de vrouw naar aanleiding van het gewelddadig optreden in Turkije tegen vrouwen

Voorstel tot spoedbehandeling

De voorzitter: Deze middag heeft mevrouw Dillen bij motie van orde een voorstel tot spoedbehandeling gedaan voor het voorstel van resolutie van de dames Dillen, Van Steenberge en Morel over het wereldwijd waarborgen van de rechten van de vrouw naar aanleiding van het gewelddadig optreden in Turkije tegen vrouwen die manifesteerden voor meer rechten en tegen onderdrukking, seksuele uitbuiting en geweld.

Ik stel voor dit voorstel van resolutie bij hoogdringendheid naar de bevoegde commissie te sturen. Indien u hiermee niet akkoord gaat, wordt het ook niet bij hoogdringendheid behandeld in de commissie.

Mevrouw Marijke Dillen: We wensen het voorstel nu toch bij hoogdringendheid te bespreken.

Geweld tegen vrouwen is wereldwijd een dagelijkse realiteit, ook in Turkije. Vorige zaterdag hebben vrouwen in Turkije vreedzaam willen manifesteren naar aanleiding van de wereldvrouwendag. De politie heeft deze betoging op gewelddadige wijze willen verhinderen. De Turkse overheid neemt het dus niet nauw met de rechten van de vrouw. De Europese Unie wil onderhandelingen starten over een eventuele toetreding van Turkije. Een van de voorwaarden was dat er werk moest gemaakt worden van de mensenrechten in het algemeen en van de vrouwenrechten in het bijzonder. De gebeurtenissen van vorig weekend liegen er echter niet om. Minister Van Brempt stelde dat Turkije nog een lange weg te gaan heeft eer het kan toetreden tot de EU. De federale regering moet het geweld tegen vrouwen in Turkije veroordelen en er bij de Europese Unie op aandringen het begin van onderhandelingen onmiddellijk stop te zetten. (*Applaus bij VB*)

– *Het voorstel tot spoedbehandeling wordt met 27 stemmen tegen 80 niet aangenomen.*

MET REDENEN OMKLEDE MOTIES

Beleidsnota Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid 2004-2009

Stemming over het amendement

De voorzitter: Aan de orde is de stemming over het amendement van de heren Wymeersch en Sintobin op de met redenen omklede motie van de heren De Meyer, Callens, Maes, Demesmaeker en Bart Martens en mevrouw Rombouts tot besluit van de in commissie besproken beleidsnota Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid 2004-2009.

– *Het amendement wordt niet aangenomen.*

Hoofdelijke stemmingen

De voorzitter: Aan de orde is de hoofdelijke stemming over de met redenen omklede motie van de heren De Meyer, Callens, Maes, Demesmaecker en Bart Martens en mevrouw Rombouts tot besluit van de in commissie besproken beleidsnota Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid 2004-2009.

De heer Ludwig Caluwé: De vijf leden die zich vorige week bij de stemmingen onthielden zullen dat ook nu weer doen. We hebben geen enkel voorbehoud ten aanzien van het gevoerde beleid, maar wij willen hiermee de wens te kennen geven dat de voorwaarden waarin dit uitmuntende beleid moet gevoerd worden, behouden blijven. Daarvoor moeten de coalitiepartners elkaar in de ogen kunnen blijven kijken en moet het regeerakkoord uitgevoerd worden. De voorbije maanden hadden wij veel begrip en geduld, maar sinds februari is er ten aanzien van de handelswijze in de Kamer een probleem. Vorige week gaven wij een eerste signaal: ons geduld raakt op.

– *De met redenen omklede motie wordt met 67 stemmen bij 37 onthoudingen aangenomen.*

De heer Jef Tavernier: Onze onthouding is natuurlijk om een totaal andere reden dan wat de heer Caluwé aangeeft. Wat in de motie van de meerderheidspartijen staat is op zich niet verkeerd, maar alle heikele punten worden uit de weg gegaan. Over de echte problemen en de randvoorwaarden wordt niets gezegd.

De heer Joris Van Hauthem: De heer Caluwé wil met zijn onthoudingen een signaal geven dat het met Brussel-Halle-Vilvoorde moet vooruitgaan. De actie van vorige week heeft totaal geen indruk gemaakt. Het is niet niks als een gewezen minister-president zijn vertrouwen in beleidsnota's opschort. Zelfs één van de ondertekenaars van de motie onthoudt zich. Toch reageert de Vlaamse Regering daar niet op.

Ondertussen poneert minister Vande Lanotte doodleuk dat de uitbreiding van het Brussels gewest met enkele randgemeenten of delen van randgemeenten niet uit te sluiten is. Ik begrijp niet dat de regering hier niet op reageert. Dit kan alleen maar betekenen dat het alleen om een symbolische reactie gaat. Volgende week staan wij hier opnieuw met een vraag naar de stand van zaken.

De heer Luc Van den Brande: Elke gebiedsuitbreiding van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is volstrekt uitgesloten. Dat is ook de mening van de minister-president. *(Applaus bij de meerderheid)*

De voorzitter: Aan de orde is de hoofdelijke stemming over de met redenen omklede motie van de heren Wymeersch en Sintobin tot besluit van de in commissie besproken beleidsnota Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid 2004-2009.

– *De met redenen omklede motie wordt met 25 stemmen tegen 78 niet aangenomen.*

Beleidsnota Duurzame Ontwikkeling 2004-2009

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Aan de orde is de hoofdelijke stemming over de met redenen omklede motie van de dames Schauvliege en Poleyn, de heer Van Nieuwkerke, mevrouw Demeulenaere, de heer Daems en mevrouw Crevits tot besluit van de in commissie besproken beleidsnota Duurzame Ontwikkeling 2004-2009.

– *De met redenen omklede motie wordt met 74 stemmen bij 30 onthoudingen aangenomen.*

Beleidsnota Leefmilieu en Natuur 2004-2009

Hoofdelijke stemmingen

De voorzitter: Aan de orde is de hoofdelijke stemming over de met redenen omklede motie van mevrouw Van den Eynde en de heren Wymeersch, Sintobin, Van Dijck en Huybrechts tot besluit van de in commissie

besproken beleidsnota Leefmilieu en Natuur 2004-2009.

– *De met redenen omklede motie wordt met 25 stemmen tegen 78 niet aangenomen.*

De voorzitter: Aan de orde is de hoofdelijke stemming over de met redenen omklede motie van de heren Matthijs, Lachaert en Bex, mevrouw Crevits, de heer Martens en mevrouw Demeulenaere tot besluit van de in commissie besproken beleidsnota Leefmilieu en Natuur 2004-2009.

Er is een amendement van de heren Tavernier en Daems.

De heer Jef Tavernier: Bij de bespreking in de commissie heeft de heer Daems gewezen op de beperking van het budget voor de aankoop van duinen. Dat maakte niet veel indruk, en de meerderheid keurde het budget van de minister goed. Achteraf kwam men tot bezinning.

Ik refereer naar de pers en naar citaten van de heer Van Nieuwkerke, waarin hij zei dat het niet goed is duinen in privé-handen te laten omdat ze niet goed onderhouden worden en niet voor het publiek toegankelijk zijn, en waarin hij pleitte voor de verhoging van het budget voor de aankoop van duinen.

Omdat wij vinden dat hij gelijk heeft, en omdat wij een terughoudendheid voelen tegenover de aankoop van bossen maar niet van duinen, dienden wij een amendement in. Het budget zou tot ten minste 4 miljoen euro moeten verhoogd worden.

De heer André Van Nieuwkerke: Ik heb van minister Peeters begrepen dat ook hij zich om de duinen bekommert. Ik ben ervan overtuigd dat wij binnen deze regeerperiode tot een akkoord tot aankopen kunnen komen. Vanuit sp-a-spirit en de huidige meerderheid zullen wij erin slagen een aantal waardevolle aankopen te doen.

De heer Jan Loones: Wij kunnen met het amendement instemmen. Een breuk in het sterke duinenbeschermingsbeleid zou te betreuren zijn. Nochtans begrijpen wij dat er op ogenblikken van budgetkrapte bespaard wordt. De dossiers tot aankoop zijn niet klaar. In de commissie zullen we hierover een breder gesprek hebben.

Wij vinden dat de beschikbare middelen niet alleen naar aankoop, maar ook naar onderhoud en beheer moeten gaan. Het is niet zo dat alle private gebieden per definitie verwaarloosd worden. Ik zal me bij het amendement niet onthouden.

De heer Jan Verfaillie: Ik sluit me aan bij de heer Loonens. Duinen lopen niet weg: wat dit jaar niet aangekocht wordt kan volgend jaar nog.

– *Het amendement wordt niet aangenomen.*

– *De met redenen omklede motie wordt met 68 stemmen tegen 6 bij 30 onthoudingen aangenomen.*

De voorzitter: Aan de orde is de hoofdelijke stemming over de met redenen omklede motie van de heer Daems tot besluit van de in commissie besproken beleidsnota Leefmilieu en Natuur 2004-2009.

– *De met redenen omklede motie wordt met 6 stemmen tegen 98 niet aangenomen.*

Beleidsnota Energie en Natuurlijke Rijkdommen 2004-2009

Hoofdelijke stemmingen

De voorzitter: Aan de orde is de hoofdelijke stemming over de met redenen omklede motie van de heren Huybrechts, Penris, Deckmyn en Van Gaever en mevrouw Bruyninckx tot besluit van de in commissie besproken beleidsnota Energie en Natuurlijke Rijkdommen 2004-2009.

- *De met redenen omklede motie wordt met 25 stemmen tegen 77 niet aangenomen.*

De voorzitter: Aan de orde is de hoofdelijke stemming over de met redenen omklede motie van de heren Decaluwe, Peumans, van den Abeelen en Martens tot besluit van de in commissie besproken beleidsnota Energie en Natuurlijke Rijkdommen 2004-2009.

- *De met redenen omklede motie wordt met 66 stemmen bij 37 onthoudingen aangenomen.*

Beleidsnota Openbare Werken 2004-2009.

Hoofdelijke stemmingen

De voorzitter: Aan de orde is de hoofdelijke stemming over de met redenen omklede motie van de heren Glorieux en Daems tot besluit van de in commissie besproken beleidsnota Openbare Werken 2004-2009.

- *De met redenen omklede motie wordt met 6 stemmen tegen 97 niet aangenomen.*

De voorzitter: Aan de orde is de hoofdelijke stemming over de met redenen omklede motie van de heren Peeters, van den Abeelen, Martens, Peumans en Lauwers tot besluit van de in commissie besproken beleidsnota Openbare Werken 2004-2009.

- *De met redenen omklede motie wordt met 68 stemmen tegen 6 bij 30 onthoudingen aangenomen.*

Beleidsnota Mobiliteit 2004-2009.

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Aan de orde is de hoofdelijke stemming over de met redenen omklede motie van de heren Lauwers, Peeters, van den Abeelen en Peumans tot besluit van de in commissie besproken beleidsnota Mobiliteit 2004-2009.

- *De met redenen omklede motie wordt met 67 stemmen tegen 6 bij 31 onthoudingen aangenomen.*

Vervangen van wachtlijsten voor personen met een handicap door een centrale registratie van zorgvragen

Hoofdelijke stemmingen

De voorzitter: Aan de orde is de hoofdelijke stemming over de met redenen omklede motie van mevrouw Vogels tot besluit van de op 22 februari 2005 door de dames Vogels en Ceysens in commissie gehouden interpellaties tot mevrouw Vervotte, Vlaams minister van Welzijn, Volksgezondheid en Gezin, over het vervangen van de wachtlijsten voor personen met een handicap door een centrale registratie van zorgvragen.

Amendement 209/2 is ingetrokken. We stemmen eerst over het amendement 209/3 van de heer Caron, mevrouw Ceysens, de heer Dehaene en de dames Gennez en Vogels.

- *Het amendement wordt aangenomen.*

- *De aldus geamendeerde met redenen omklede motie wordt met 103 stemmen bij 5 onthoudingen aangenomen.*

De voorzitter: Aan de orde is de hoofdelijke stemming over de met redenen omklede motie van de dames Dillen, Van Steenberge en Van Linter en de heren Strackx en Tack tot besluit van de op 22 februari 2005 door de dames Vogels en Ceysens in commissie gehouden interpellaties tot mevrouw Vervotte, Vlaams minister van Welzijn, Volksgezondheid en Gezin, over het vervangen van de wachtlijsten voor personen met een handicap door een centrale registratie van zorgvragen.

– *De met redenen omklede motie wordt met 28 stemmen tegen 78 niet aangenomen.*

Onduidelijkheid betreffende de bijdrage van de Vlaamse Gemeenschap aan grote cultuurprojecten

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Aan de orde is de hoofdelijke stemming over de met redenen omklede motie van de heren Penris, Marginet, Verstrepen, Arckens en Deckmyn tot besluit van de op 24 februari 2005 door de heer Penris in commissie gehouden interpellatie tot de heer Anciaux, Vlaams minister van Cultuur, Jeugd, Sport en Brussel, over de onduidelijkheid betreffende de bijdrage van de Vlaamse Gemeenschap aan grote cultuurprojecten, in het bijzonder met betrekking tot het Museum aan de Stroom-project in Antwerpen.

De heer Jan Penris: De cultuurbegroting is niet in staat om alle interessante cultuurinfrastructuurwerken te financieren, en er is zeker geen geld genoeg voor het Museum aan de Stroom (MAS) en het Muziekforum. De minister geeft toe dat er geen geld beschikbaar is op de meerjarenbegroting. Elk ingediend project heeft zijn waarde en komt voor financiering in aanmerking. Als de minister het eigen patrimonium wil behouden en het MAS en het Muziekforum wil realiseren, komt hij ten minste 55 miljoen euro tekort. Zowel Antwerpen als Gent heeft recht op een prestigeproject. De minister zal half april aan de regering bijkomende middelen vragen. In de met redenen omklede motie vragen we dat de regering de bijkomende middelen zou geven en dat ze de redenering van de minister volgt en dat dit geld bij voorrang wordt besteed aan het project dat al het verste is gevorderd, met name het MAS. Ik kijk uit naar het stemgedrag van diegenen die zeggen dat ze het dossier van het MAS mee ondersteunen en daarover veel poeha maken in de lokale pers. (*Applaus bij VB*)

De heer Jos Stassen: Omdat Vlaams Belang de stadstheaters wil droog leggen, is die partij een gevaar voor het cultuurbeleid in Vlaanderen. We zullen geen enkele motie van haar goedkeuren.

– *De met redenen omklede motie wordt met 28 stemmen tegen 79 niet aangenomen.*

Oproep van de minister om politici te weren uit amusementsprogramma's op televisie

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Aan de orde is de hoofdelijke stemming over de met redenen omklede motie van de heren Verstrepen, Marginet, Sintobin en Arckens tot besluit van de op 24 februari 2005 door de heer Verstrepen in commissie gehouden interpellatie tot de heer Bourgeois, Vlaams minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme, over de oproep van de minister om politici te weren uit amusementsprogramma's op televisie.

De heer Jurgen Verstrepen: Deze met redenen omklede motie is goed bedoeld voor iedereen. In welke televisieprogramma's mogen wij opdraven? Ik vermoed dat sommigen heel ver zouden gaan om op televisie te raken. Waar het om draait is televisie-aandacht. Niet iedereen wordt gevraagd. Er is zelfs een groot onevenwicht tussen de verschillende partijen die op televisie mogen komen.

Omdat ik voortaan wil vermijden dat andere parlementsleden zich nog moeten ergeren omdat ze niet op televisie mogen, vraag ik de omroepen meer brede en onafhankelijke politieke actualiteit te brengen. Net zoals in onze buurlanden laten we iedereen evenredig aan bod komen. We moeien ons niet met de inhoud. Televisie wordt een doorslag van democratie. Niemand kan daar tegen zijn. Elke politicus verdient aandacht, op een evenwichtige manier, zonder dwingende maatregelen. (*Applaus bij VB*)

– *De met redenen omklede motie wordt met 29 stemmen tegen 77 bij 1 onthouding niet aangenomen.*

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

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

Wij komen opnieuw bijeen op woensdag 16 maart 2005 om 10 uur en 14.30 uur. (*Instemming*)

– *De vergadering wordt gesloten om 19.42 uur.*

AANWEZIG

Erik Arckens, Thieu Boutsen, Louis Bril, Hubert Brouns, Agnes Bruyninckx, Karlos Callens, Ludwig Caluwé, Bart Caron, Patricia Ceysens, Marc Cordeel, Hilde Crevits, Rudi Daems, Norbert De Batselier, Carl Decaluwe, Johan Deckmyn, Jean-Marie Dedecker, Tom Dehaene, Kurt De Loor, Mark Demesmaeker, Marnic De Meulemeester, Stern Demeulenaere, Jos De Meyer, Herman De Reuse, Annick De Ridder, Else De Wachter, Bart De Wever, Filip Dewinter, Marijke Dillen, Vera Dua, Hilde Eeckhout, Sven Gatz, Caroline Gennez, Eloi Glorieux, Dominique Guns, Veerle Heeren, Kathleen Helsen, Margriet Hermans, Anne Marie Hoebeke, Michèle Hostekint, Pieter Huybrechts, Vera Jans, Patrick Janssens, Flor Koninckx, Patrick Lachaert, Jan Laurys, Herman Lauwers, Marcel Logist, Jan Loones, Jacky Maes, Chokri Mahassine, Werner Marginet, Bart Martens, Katleen Martens, Luc Martens, Erik Matthijs, Trees Merckx-Van Goey, Monique Moens, Marie-Rose Morel, Frans Peeters, Jan Penris, Jan Peumans, Hugo Philtjens, Sabine Poleyn, Herman Reynders, Jan Roegiers, Elke Roex, Tinne Rombouts, Ludo Sannen, Johan Sauwens, Joke Schauvliege, Etienne Schouppe, Herman Schueremans, Stefaan Sintobin, Bart Somers, Jos Stassen, Steve Stevaert, Helga Stevens, Felix Strackx, Erik Tack, Jef Tavernier, Steven Vanackere, Gilbert Van Baelen, Marc van den Abeelen, Luc Van den Brande, Marleen Van den Eynde, Koen Van den Heuvel, Vera Van der Borgh, Marleen Vanderpoorten, Kris Van Dijck, Wim Van Dijck, Christian Van Eyken, Freddy Van Gaever, Joris Van Hauthem, Monica Van Kerrebroeck, Greet Van Linter, Gracienne Van Nieuwenborgh, Luk Van Nieuwenhuysen, André Van Nieuwkerke, Karim Van Overmeire, Eric Van Rompuy, Gerda Van Steenberge, Jan Verfaillie, Francis Vermeiren, Christian Verougstraete, Rob Verreycken, Johan Verstreken, Jurgen Verstrepen, Linda Vissers, Mieke Vogels, Robert Voorhamme, John Vrancken, Paul Wille, Frans Wymeersch.

AFWEZIG MET KENNISGEVING

Jos Bex, Gilbert Bossuyt, Jaak Gabriels, Roland Van Goethem: gezondheidsredenen

Stefaan De Clerck, Miet Smet: buitenslands;

Cathy Berx, An Michiels, Dany Vandenbossche: ambtsverplichtingen.

AFWEZIG ZONDER KENNISGEVING

Anissa Temsamani, Jul Van Aperen.

