

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 1999-2000

9 november 1999

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de prefinanciering van werken op gewestwegen

Vraag om uitleg van de heer Dirk Holemans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de bekendmaking en de timing van het gratis openbaar vervoer voor 65-plussers

Vraag om uitleg van de heer Didier Ramoudt tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de privatisering van de luchthavens Oostende en Antwerpen

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over gratis openbaar vervoer voor Vlaamse ambtenaren

Vraag om uitleg van de heer Jul Van Aperen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aanleg van veilige fietspaden in de Antwerpse Kempen

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 9 november 1999

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 15.49 uur.*

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de prefinanciering van werken op gewestwegen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwe tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de prefinanciering van werken op gewestwegen.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het zal u misschien verwonderen dat ik een vraag stel die is geïnspireerd door een situatie in Limburg. Het schepencollege van de stad Bree heeft aan de administratie Wegen en Verkeer van het Vlaams Gewest een voorstel gedaan over de prefinanciering van wegenwerken in het centrum van Opieter.

Ik ken de lokale situatie niet, dus ga ik daar niet op in. Ik weet wel dat vele gemeentebesturen al vaker met dat idee hebben gespeeld, omdat ze vaak met dezelfde problemen worden geconfronteerd. In de gemeente is er een onveilig punt op een gewestweg, waar prioritaire investeringen in de verkeersveiligheid moeten gebeuren. De gemeenten spitsen zich vaak jarenlang toe op lokale veiligheidsproblemen, terwijl de lokale gewestweg niet zo gunstig geklasseerd is volgens de prioriteiten in het kader van de objectieveerbare behoeften. Daarom wordt dit project op de lange baan geschoven.

In de vorige regeerperiode hebben we in de commissie ad hoc voor Mobiliteit veel voorstellen gedaan. Een van de voorstellen was dat de gemeenten het recht zouden krijgen om wegenwerken op gewestwegen in de gemeente te prefinancieren, zonder dat de prioriteitenbepaling, verbonden aan de objectieve behoefteanalyse, zou worden doorbroken. Anders heeft dit geen zin meer. Een dergelijke mogelijkheid tot prefinanciering zou de gemeenten toelaten om de komende jaren forse stappen vooruit te zetten inzake verkeersveiligheid. Op die wijze zouden ze de ambitieuze doelstellingen over verkeersveiligheid van de commissie ad hoc voor Mobiliteit realiseren.

In het regeerakkoord staat ook dat door een gezamenlijke aanpak op alle beleidsniveaus het aantal verkeersslachtoffers moet verminderen. De prefinanciering is een middel om dit te realiseren.

Ik heb jammer genoeg vastgesteld dat de administratie Wegen en Verkeer het voorstel van de stad Bree heeft afgewezen. De redenering was dat men hierdoor te veel werk zou krijgen, waartegen het personeelsbestand niet zou zijn opgewassen.

Ondersteunt u het idee om gemeenten toe te laten een inhaalbeweging inzake verkeersonveiligheid op gewestwegen te prefinancieren ? Daar is het aantal verkeersslachtoffers immers veel groter dan op gemeentewegen. Bent u bereid om de administratie Wegen en Verkeer desnoods tijdelijk te versterken, of eventueel een deel van de taken uit te besteden, om aan dit idee gestalte te geven ? Kunnen voorstellen tot prefinanciering leiden tot een herschikking van de prioritaire bepalingen op basis van de objectieve behoefteanalyses ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de minister, dit is een erg belangrijke vraag. Op de begroting van het Vlaams Infrastructuur Fonds (VIF) wordt voor

Stevaert

het jaar 2000 een budget van 1 miljard frank voorgesteld. De omschrijving van het begrotingsartikel luidt : "investeringssubsidies aan de lokale overheden ter ondersteuning van het fiets- en doortochtenbeleid en schoolomgeving van het Vlaams Gewest, en daaraan verbonden kosten voor onteigeningen, aankopen in der minne en specifieke studies."

Dit krediet heeft tot doel de administratie Wegen en Verkeer te ondersteunen, en biedt aan gemeenten de mogelijkheid om bepaalde investeringsdossiers van de administratie Wegen en Verkeer zelf uit te werken. Het Vlaams Gewest draagt daarbij 80 percent van de kosten. Uiteraard zal deze werkwijze pas kunnen worden toegepast na de goedkeuring van de begroting 2000 door het Vlaams Parlement.

Voor uw tweede vraag kan ik u meedelen dat de werkwijze, zoals in punt 1 geschetst, tot doel heeft om de administratie Wegen en Verkeer te versterken waardoor een belangrijke inhaalbeweging voor de aanleg van fietspaden vanuit praktisch oogpunt realiseerbaar wordt. Er is dus geen sprake van prefinanciering.

De subsidies waarvan sprake kunnen voor de volgende doeleinden worden gebruikt. Ten eerste zijn er de fietspadenprojecten die een gemeente als prioritair beschouwt, niettegenstaande zij nog niet voorkomen in het indicatief driejarenprogramma van het Vlaams Gewest. De prioriteit op lokaal niveau kan bijvoorbeeld blijken uit de opmaak van een gemeentelijk mobiliteitsplan. In dit geval volgt de gemeente de studie en de uitvoering van het project op met een subsidiëring door het Vlaams Gewest ten belope van 80 percent. In dit specifieke geval is de behoefteanalyse of de noodzaak van het project op Vlaams niveau van secundair belang ten opzichte van de noodzaak op het lokale niveau. De modaliteiten zitten vervat in een nieuwe bijakte bij de mobiliteitsconvenants.

Ten tweede is er de uitvoering van projecten die voorkomen in het driejarenprogramma van de administratie Wegen en Verkeer. Dit programma is opgesteld volgens de behoefteanalyse. De manier waarop de projecten die op het programma staan, worden gefinancierd of uitgewerkt, beïnvloedt de behoefteanalyse zeker niet. Het Vlaams Gewest draagt in voorkomend geval dan ook de volledige kostprijs voor de werken. In voorkomend geval treedt de gemeente dus in de plaats van het gewest om het gewest te ondersteunen. Voor projecten die

voorkomen op het indicatief driejarenprogramma zal de nieuwe subsidiëringsegregeling echter eerder uitzonderlijk worden toegepast. Er mag immers geen sprake zijn van een systematische uitbesteding van één van de kerntaken van het Vlaams Gewest naar de lagere overheid.

Zoals reeds gesteld, treedt deze regeling pas in werking nadat het parlement de begroting heeft goedgekeurd en nadat de Vlaamse regering de nieuwe bijakte heeft goedgekeurd.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Ik had bij het doorbladeren van de begroting al gemerkt dat er een miljard frank extra wordt uitgetrokken voor de gemeenten om de schoolomgeving te ondersteunen. Tegelijk is ook de begroting van het fysisch programma met een miljard frank verminderd. We zullen deze discussie echter tijdens de begrotingsbesprekingen voeren.

Het idee van de stad Bree was dat de gemeente en het gewest elk de helft zouden dragen van een globale investering van bijvoorbeeld 100 miljoen frank. Het probleem is dan wel dat die 50 miljoen frank niet is geprogrammeerd. Het voorstel van Bree was om dit in een keer te doen, waarna het gewest het aandeel van de gemeente later zou terugbetalen. Dat is een andere vorm van subsidiëring. U spreekt over een 80/20-subsidiëring, hier gaat het over prefinanciering.

Mijn concrete vraag was wat uw mening was over prefinanciering.

Minister Steve Stevaert : Prefinanciering is een heel ander instrument, waaraan nog een aantal andere nadelen zijn verbonden. Dit subsidiëringssysteem kan een sprong voorwaarts zijn. Wij weten niet wat de inspectie van Financiën over prefinanciering zal zeggen. Via dit systeem moeten we onze eigen administratie niet afbouwen. Ze blijft doen wat ze in het verleden deed.

Als een gemeente een aanbod doet om zelf fietspaden te realiseren in het kader van het meerjarenprogramma en we gaan daarmee akkoord, dan geven we 100 percent subsidie. In Vlaanderen zijn er ook heel wat prioritaire fietspaden, die echter niet superprioritair zijn in het kader van de objectieve behoefteanalyse. In dit geval financieren we voor 80 percent. De lokale overheid kan dan sneller het fietspad realiseren, zonder dat we de objectieve behoefteanalyse doorkruisen of het objectieve beleid verlaten. Ik steek ook niet onder stoelen

Stevaert

of banken dat we op dat moment ook 20 percent nieuwe middelen genereren.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Dirk Holemans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de bekendmaking en de timing van het gratis openbaar vervoer voor 65-plussers

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Holemans tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de bekendmaking en de timing van het gratis openbaar vervoer voor 65-plussers.

De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Mijnheer de minister, u weet dat ik het openbaar vervoer in Vlaanderen en in Gent aandachtig volg, en daarom spreek ik u daarvoor regelmatig aan. Wat ons onlangs bezighield, was de vraag wanneer het gratis openbaar vervoer voor 65-plussers zou worden ingevoerd in Gent en de gemeenten rond Gent. Het verbaast me dat de reeks data in een krant verscheen, zonder de criteria erbij. Bovendien stelde de Gentse schepen dat hij dit alles ook via hetzelfde krantenartikel had moeten vernemen.

Daarnaast pleit ik ervoor om de meest eenvoudige middelen te gebruiken opdat 65-plussers zich zouden kunnen identificeren op bus en tram. Het meest eenvoudige middel lijkt me de identiteitskaart. De huidige methode lijkt me niet de meest efficiënte, als ik zie welke middelen en mensen nu worden ingezet om al deze mensen zo snel mogelijk aan hun buspasje te helpen.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, iedereen weet dat de minister een uitstekend communicator is. Als het echter over de communicatie gaat over de invoering van dergelijke maatregelen – we zullen hierop ook nog kunnen ingaan tijdens de begrotingsbesprekingen – blijken er toch problemen op te duiken.

Ik werd daar onlangs zelf mee geconfronteerd. Veel gemeentebesturen weten pas sinds kort en via de media wanneer deze maatregel bij hen van toepassing zal worden. Het ergste is dat sommige bejaarden in de gemeenten waar de maatregel al wordt toegepast al een pasje hebben gehaald. Ze menen ten onrechte dat dit pasje in een andere stad ook geldig is, wat soms tot heftige discussies leidt. Soms moest de buschauffeur zeggen dat het pasje op die plaats nog niet geldig was.

Waarom is men er niet in geslaagd, desnoods met een paar maanden uitstel, om dit pasje per provincie of desnoods in heel Vlaanderen ineens in te voeren ? Mensen van De Lijn zeggen mij dat dit technisch mogelijk was. Welke criteria werden gebruikt waardoor de niet-gelijktijdige invoering kan worden verklaard ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, de communicatie met de gemeentebesturen en de Vlaamse parlementsleden over de beleidsopties verloopt via meerdere kanalen, onder meer via de VVSG en de campagne 'Op 1 Lijn'.

De invoering van het gratis openbaar vervoer voor 65-plussers is reeds langer onderwerp van gesprek tussen het kabinet en de gemeentebesturen. Oorspronkelijk keurde de raad van bestuur van De Lijn het systeem goed waarbij de gemeenten voor alle inwoners boven de 65 jaar gratis openbaar vervoer konden aanbieden. De gemeenten betaalden daarvoor 100 frank per inwoner. Een twintigtal gemeenten maakten tot nu toe hiervan reeds gebruik.

Mijnheer Decaluwe, het is niet zo dat dit per gemeente verschilt. Het systeem is gelijk voor alle inwoners van de gemeenten die in dit systeem zijn gestapt. Op dat vlak is er dus geen probleem.

Bij het opstellen van het nieuwe regeerakkoord werd overeengekomen om voor bepaalde doelgroepen, waaronder 65-plussers, gratis openbaar vervoer aan te bieden. De invoering hiervan, ten voordele van bijna 1 miljoen Vlamingen, kan alleen maar gebeuren volgens een strak schema, gespreid over een periode van tien maanden, omwille van technische en materiële redenen.

De volgorde van de invoering is logisch. Eerst komen de gemeenten aan de beurt die reeds een systeem van derde betaler hebben aanvaard, daarna, volgens de datum van ondertekening, de gemeenten die een mobiliteitsconvenant hebben afgesloten, en ten slotte de overige gemeenten.

Stevaert

Het verwondert mij dat de Vlaamse Vervoersmaatschappij tegen u andere zaken zegt dan tegen mij. Ik had dit liever in één keer ingevoerd, maar zij stelde een gespreide invoering voor. Die gespreide invoering is dus zeker mijn voorstel niet. Vertel mij wie dit beweert en ik zal er contact mee opnemen. Het lijkt me echter geen goed voorstel om de invoering een paar maanden uit te stellen.

De Lijn opteert voor registratie, controle en evaluatie. Het systeem 'netabonnement 65+' zorgt voor een snellere ontwaarding dan de andere vervoerbewijzen. Ik had dezelfde analyse gemaakt als de heer Holemans, maar technici en specialisten hebben mij bezworen dat hun systeem beter is. Als nederig minister leg ik mij daarbij neer.

De waarde van een jaarabonnement dat kan worden gebruikt op alle geregelde diensten, met inbegrip van de sneldiensten van De Lijn, bedraagt 33.740 frank. De waarde van een jaarabonnement zonder die sneldiensten bedraagt 29.400 frank. De 65-plussers krijgen een abonnement dat ook toegang verleent tot de sneldiensten van de VVM.

Door de beheersgegevens zal De Lijn perfect kunnen nagaan waar en wanneer er gebruik wordt gemaakt van haar aanbod. Op deze manier kan het aanbod eventueel worden bijgestuurd en verbeterd. Dit is ook de bedoeling.

Het verplaatsingsgedrag van 65-plussers is eerder te situeren in de daluren. Steekproeven zijn De Lijn uiteraard bekend, maar leveren te weinig directe informatie op over de bezettingsgraad en het gebruik van het aanbod. Ontwaarding daarentegen geeft directe informatie over het voertuig en de rit. Het tonen van de identiteitskaart veronderstelt dat de chauffeur de geboortedatum op elke identiteitskaart dient te controleren, wat meer tijdverlies veroorzaakt dan het gebruik van meerdere ontwaardingsapparaten op een voertuig.

De heer Holemans heeft dezelfde vraag ook al in het verleden gesteld, waarop ik toen iets minder gedetailleerd heb geantwoord. De Lijn zegt dat dit de beste, snelste en meest efficiënte manier is.

De voorzitter : De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Ik dank de minister voor zijn gedetailleerd antwoord. Ik vind toch dat De Lijn een beetje heeft gefaald op het vlak van de communicatie met de gemeenten. Als een schepen van Gent verklaart – en ik geloof hem – dat hij dit

via de krant heeft vernomen, dan is dat een vervelende situatie.

Inzake het ontwaardingssysteem hoop ik dat we niet naar een situatie evolueren waarbij de omvang en de mogelijkheden van het computersysteem de opties en mogelijkheden van het openbarevervoersysteem zullen bepalen en eventueel beknotten. Dat zou ik ten zeerste betreuren.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Didier Ramoudt tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de privatisering van de luchthavens Oostende en Antwerpen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Ramoudt tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de privatisering van de luchthavens Oostende en Antwerpen.

De heer Ramoudt heeft het woord.

De heer Didier Ramoudt : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, over de luchthavens van Oostende en Antwerpen is het laatste woord zeker nog niet gesproken in dit parlement. We zullen daar nog uitvoerige debatten over hebben. Als voorbereiding op die debatten vind ik het echter nuttig om een en ander te vernemen van de minister over de personeelsleden die in dienst van de overheid werken op de luchthaven.

Op 29 september werd een omzendbrief gestuurd naar dit personeel. Deze brief geeft enerzijds een duidelijke kijk op de zaken en komt vrij eerlijk over. Anderzijds heeft de brief een zekere mate van ongerustheid verwekt bij de mensen die daar zijn tewerkgesteld, omwille van de uitleg die erin worden gegeven. Niet iedereen begrijpt een zin of zinsnede zoals wij dat doen.

Ik wil een aantal citaten uit de brief belichten. De secretaris-generaal schrijft : 'Voor het ogenblik is de situatie de volgende : op 1 september 1999 werden de offertes geopend voor het in concessie geven van het beheer van de luchthavens Oostende en Antwerpen. Het gaat hier om zeer omvangrijke documenten en om voorstellen die zeer ingrijpend

Ramoudt

kunnen zijn. Ze vergen een diepgaand onderzoek, waarvoor verschillende maanden zijn uitgetrokken.' De brief vervolgt : 'Uiteindelijk zal het Vlaams Parlement de wijziging van de beheersvorm moeten goedkeuren en zal de Vlaamse regering een beslissing moeten nemen over de toewijzing van de opdracht en over voorwaarden tegen dewelke een private concessiehouder voor de exploitatie zou kunnen instaan.'

En dan komt het : 'Het personeelsaspect zal hierbij een belangrijk onderdeel vormen. Het ligt zeker niet in de bedoeling dat bij een omschakeling naar een andere beheersvorm personeelsleden werkloos zouden worden.' Dat is al een geruststelling. Ik citeer verder : 'Statutaire personeelsleden hebben uit hoofde van hun statuut vastheid van betrekking bij het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Daar waar zij niet meer zouden terecht kunnen bij de nieuwe vennootschap of hier geen betrekking zouden wensen, kunnen zij hier rekenen op een andere functie bij het ministerie. Ook voor de contractuele personeelsleden die niet door de toekomstige beheerder worden opgenomen, wil de Vlaamse overheid een billijke regeling uitwerken.'

Mijnheer de minister, we hebben dit al eerder gehoord. In onze streek hebben we immers ervaringen met de RMT. Toen werd immers gelijkaardige taal gesproken. Het is misschien wel waar dat mensen niet werkloos worden, maar het is nog maar de vraag waar ze nadien dan wel worden tewerkgesteld. In verband met deze omzendbrief heb ik dus een aantal vragen.

Wat is de stand van zaken inzake de afhandeling van de privatiseringsdossiers van Antwerpen en Oostende ? Wanneer meent u dat deze dossiers zullen worden afgehandeld ? Over hoeveel en welke personeelsleden gaat het ? Ik heb die vraag schriftelijk gesteld, dus ik neem aan dat u de gegevens hebt van zowel statutairen als contractuelen. Welke voorwaarden zullen worden opgenomen in de concessiecontracten om een maximale tewerkstelling van het huidige personeel, zowel statutair als contractueel, te vrijwaren ? Wat moeten we verstaan onder een billijke oplossing voor zij die eventueel uit de boot vallen ?

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik wil me hier kort bij aansluiten. Dit is reeds de vierde vraag over de luchthaven van Oostende op de korte tijd dat ik in dit parlement

mag zetelen. Uit uw antwoorden heb ik vooral gehouden dat het parlement nog zou worden geraadpleegd over de concessieprocedure.

Er werd hier nu een zeer gedetailleerde vraag gesteld over het personeel. Ik vind het wel fijn dat er af en toe fragmentair informatie wordt verstuurd, maar we moeten er rekening mee houden dat de betrokkenen en de sector dit alles zeer nauwgezet volgen. Ieder bericht wordt beschouwd als definitief. In onze gemeente vragen bijvoorbeeld mensen of er nog een vacante functie van preventieambtenaar is. Ze kennen immers een collega-preventieambtenaar die van de RMT komt. We moeten weliswaar een open beleid voeren, maar moeten ook beducht zijn voor het effect van onze verklaringen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, ik dank de beide vraagstellers. Ik dank de heer Loones ook voor zijn suggestie. Ondanks de communicatieve gaven die de heer Decaluwe me toedicht zeg ik uitzonderlijk weinig over dit dossier. Iedereen vraagt me daar altijd allerlei dingen over.

De offertes voor de concessie van de luchthavens van Antwerpen en Oostende worden thans door de Participatiemaatschappij Vlaanderen onderzocht. Het onderzoeksverslag wordt begin november verwacht. Dit zal vervolgens door de administratie en binnen de Vlaamse regering worden geëvalueerd. De uiterste datum van afhandeling van deze dossiers is eind maart 2000. Maar het is de bedoeling om op het einde van dit jaar de knopen door te hakken in dit dossier. Eind maart vervalt immers de geldigheid van de ingediende offertes.

Op de luchthavens zijn er een aantal personeelsleden van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap werkzaam. In de luchthaven van Antwerpen gaat het over 21 statutairen en 47 contractuelen. In de luchthaven van Oostende gaat het over 69 statutairen en 43 contractuelen. In totaal gaat het dus over 180 personen.

In het lastenboek werden geen specifieke voorwaarden opgenomen. Aan de inschrijvers werd gevraagd zelf voorstellen te doen, die zullen worden beoordeeld. Het uitgangspunt van de concessie was echter de verdere ontwikkeling van de luchthavens, wat ook het behoud en de uitbreiding van de werkgelegenheid impliceert. De regeling voor de contractuele personeelsleden is afhankelijk van de voorstellen van de inschrijvers op de offerteaanvraag en van de overeenkomst die terzake kan worden bereikt.

Stevaert

Ik denk dat het gevaarlijk is om nu verder vooruit te lopen in dit dossier. Ik ken de gevoeligheden van het dossier van de RMT. Dat was echter een federaal dossier, terwijl dit een Vlaams dossier is. In het verleden was er reeds het dossier-Imalso. Maar dan lopen we al vooruit, en mogelijk op een niet-correcte wijze. We pakken deze dossiers volledig anders aan.

De voorzitter : De heer Ramoudt heeft het woord.

De heer Didier Ramoudt : Ik dank de minister voor de statistische gegevens. Dat is echter eigenlijk ook alles wat ik heb gekregen.

Ik vind het wat vreemd dat u zegt de voorstellen van de indieners te zullen afwachten, terwijl u hierover geen specifieke voorwaarden hebt opgenomen in het concessiecontract. Hoe kan men dan in godsnaam verwachten dat de indieners voorstellen indienen over het personeel, terwijl dit niet werd gevraagd ? Deze vraag blijft me in elk geval bezighouden.

Het is een publiek geheim dat er maar één indiener is die conform de aanbesteding heeft gewerkt. We moeten de knoop doorhakken voor 31 december. Maar er is maar één indiener, en daar bent u gelukkig mee.

Minister Steve Stevaert : Ik weet niet met wat ik gelukkig zou zijn. Ik wil niet op de gebeurtenissen vooruitlopen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over gratis openbaar vervoer voor Vlaamse ambtenaren

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Keulen tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over gratis openbaar vervoer voor Vlaamse ambtenaren.

De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik wil enige verduidelijking over de controle op en de doelmatigheid van een reeds genomen maatregel. Tijdens de voorbije zittingsperiode hebt u beslist om alle ambtenaren van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap gratis openbaar vervoer te laten genieten voor het woon-werkverkeer. Dat is een goede maatregel, want zo bestrijdt men de vervoersarmoede en de files.

Volgens krantenartikels zou ondertussen ongeveer de helft van de Vlaamse ambtenaren over zo een abonnement van de NMBS, De Lijn of de MIVB beschikken. In die artikels maakt men ook gewag van het opvallende feit dat men niet weet of de aanschaf van zo een abonnement ook effectief wordt gebruikt. In een artikel lees ik : 'Aangezien het abonnement toch gratis is, wordt vermoed dat er nogal wat ambtenaren zijn die een abonnement op zak hebben, maar zich toch regelmatig met de wagen verplaatsen.' Het kan toch niet de bedoeling zijn dat de gemeenschap de kosten draagt voor de aanschaf van gratis abonnementen die in de praktijk niet of weinig worden gebruikt ?

Wat is de kostprijs van de beslissing om alle Vlaamse ambtenaren de mogelijkheid te bieden een gratis abonnement aan te schaffen ? Beschikt u over cijfers ? Hoeveel nieuwe gebruikers heeft deze maatregel opgeleverd ? En ten slotte : hoe wil men in de toekomst het verband onderzoeken tussen de aanschaf van zo een abonnement en het effectief gebruik ervan ?

Minister Steve Stevaert : De kostprijs van deze beslissing van het sectoraal akkoord 1997-1998 is geraamd op 65 miljoen frank jaarlijks voor de diensten van de Vlaamse regering – dat is : het ministerie en de vijf wetenschappelijke instellingen. De cijfers voor 1999 zijn nog niet volledig gekend. De facturen van de vervoersmaatschappijen worden met wat vertraging opgestuurd, en een algemeen beeld van de definitieve kostprijs is pas in maart 2000 mogelijk.

Over het aantal gebruikers van de NMBS is er een tussentijdse evaluatie gebeurd, aan de hand van een vergelijking van het aantal gebruikers op 10 februari 1999 en op 6 september 1999. In die periode is er sprake van een stijging met 20,6 percent. Ongeveer 700 personeelsleden van het ministerie en 350 personeelsleden van de negen VOI's die zijn aangesloten bij het derdebetalersysteem zijn overgestapt naar het openbaar vervoer. Voor de andere VOI's zijn nog geen concrete cijfers gekend. Maar

Stevaert

niets doet vermoeden dat de evolutie er anders zou zijn.

In februari 1999 hadden 437 personeelsleden van het ministerie een abonnement van De Lijn ; in juli 1999 waren er dat 849, of bijna een verdubbeling. In februari 1999 hadden 113 personeelsleden van het ministerie een abonnement van de MIVB ; in juli 1999 waren er dat 206, of een stijging met 82,3 procent.

De personeelsleden die vanaf 1 april 1999 een attest voor het bekomen van zo een abonnement aanvragen, moeten een verklaring op erewoord invullen. Daarin verklaren ze dat ze voor de verplaatsing van de woning naar het werk op regelmatige wijze gebruik maken van het openbaar vervoer. Omdat het gaat om een verklaring op erewoord, kunnen valse verklaringen worden bestraft. De personeelsleden is erop gewezen dat valse verklaringen aanleiding kunnen geven tot strafrechtelijke vervolging. De aandacht van de personeelschefs is gevestigd op eventuele misbruiken, maar tot vandaag heb ik in dat verband niets vernomen.

De heer Marino Keulen : Wat bedoelt men met 'op regelmatige wijze' ? Is daarop een cijfer geplakt ? Kan dat bijvoorbeeld gaan om 60 procent ? Of is dat meer ?

Minister Steve Stevaert : Die term is niet in cijfers vertaald. Ik ben echter wel bereid om dat te doen als de noodzaak zich zou voordoen. Ik schrik er wel voor terug om al te bureaucratisch te werk te gaan. Ook vroeger werd het abonnementsgeld gedeeltelijk terugbetaald, en was men evenmin zeker over het effect daarvan. De experts gingen er toen van uit dat die maatregel zou leiden tot een stijging met 1 of 2 procent. Tenslotte bleek dat de stijging veel groter was. Dat heeft uiteraard ook te maken met de goede locatie van een aantal gebouwen en dergelijke. Tot besluit wil ik zeggen dat we in dit geval mogen spreken van een succes, weze het dat we de cijfers moeten relativiseren.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jul Van Aperen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit,

Openbare Werken en Energie, over de aanleg van veilige fietspaden in de Antwerpse Kempen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Van Aperen tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aanleg van veilige fietspaden in de Antwerpse Kempen.

De heer Van Aperen heeft het woord.

De heer Jul Van Aperen : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, in de Septemberverklaring is veel aandacht besteed aan de verbetering van de verkeersveiligheid in Vlaanderen. Zo is onder meer voorzien in 'een belangrijke budgettaire inspanning voor de heraanleg van doortochten en afgescheiden fietspaden' voor het woon-werk- en schoolverkeer. In de Noorderkempen zijn er al vele acties gevoerd voor de aanleg van veilige fietspaden. Dat is onder meer in de omgeving van Hoogstraten het geval. Daar gaan elke dag zesduizend kinderen naar school.

Op 9 oktober is actie gevoerd voor de aanleg van een fietspad langs de N14 tussen Malle en Rijkvorsel. In het economische knooppunt Malle zijn ongeveer vijfduizend mensen tewerkgesteld. Elke dag lopen er 5.300 jongeren school. Ook volgens het RSV is Malle een economisch knooppunt ; het belang ervan zal dus nog toenemen. In uitvoering van een koninklijk besluit van 30 april 1968 zijn er al onteigeningen gebeurd om daar een fietspad aan te leggen. Maar tot vandaag is daarvan nog niets in huis gekomen.

Hetzelfde probleem stelt zich langs de N144, tussen Wuustwezel en Hoogstraten. Het stuk vanaf de E19 tot Hoogstraten is als primaire weg ingekleurd. Dat is mede het gevolg van de industriële activiteiten daar. Hoe zit het met de aanleg van fietspaden daar ?

Ik wil graag vernemen hoe ver het staat met de aanleg van een fietspad langs de N14.

En hoever staat het met de aanleg van een veilig fietspad langs de N144 tussen Wuustwezel en Hoogstraten ?

En hoe zit het met de baan van Brasschaat naar Essen ? Dat is een vrij smalle, gevaarlijke weg, waarover veel doorgaand vrachtverkeer rijdt. Langs die baan is er geen fietspad. Bestaan er plannen om er alsnog een aan te leggen ?

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Deze discussie zullen we naar aanleiding van de begrotingsbesprekingen nog wel eens voeren. Vroeger is er over de objectievebehoefteanalyse al gediscussieerd in de commissie voor Openbare Werken. Naar aanleiding van de vraag van de heer Decaluwe is gezegd dat ook op gemeentelijk niveau initiatieven kunnen worden genomen om de zaken te versnellen. En het is goed dat er een aparte berekening wordt gemaakt van hoeveel geld er wordt besteed aan door-tochten, en hoeveel aan fietspaden. Maar de vraag moet in essentie wel worden gesteld.

Hoeveel doden, hoeveel verkeersslachtoffers moeten er nog vallen ? Kunnen we er niet voor zorgen dat het budget voldoende groot is om binnen vier of vijf jaar alle zwarte punten, zeker op gewestwegen en op gevaarlijke doortochten, weg te werken ? We kunnen niet blijven uitgaan van een objectieve behoefteanalyse waarbij we eerst meten hoeveel doden er zijn gevallen en in functie van dat cijfer het dossier al dan niet voorrang geven. Kunnen we geen planning maken om op een bepaalde termijn alle levensgevaarlijke punten weg te werken ? In het noorden van Antwerpen is dit een zeer pijnlijke situatie, maar het probleem doet zich op veel plaatsen in Vlaanderen voor.

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : De heer Decaluwe daagt mij uit, maar men kan niet anders dan dit voorstel steunen. Ik wil toch een kleine aanvulling maken. We willen allemaal zoveel mogelijk fietspaden aanleggen. Niet alleen het gewest speelt daarin een rol, maar ook de gemeenten.

Mijnheer de minister, u kunt hier misschien bij helpen. Voor dit dossier krijgen we geen bouwvergunning – ik weet dat dit niet meer tot uw bevoegdheid behoort – omdat die zeer mooie weg door een prachtig natuurdomein loopt. Er is dus een conflict tussen twee prioritaire bezorgdheden : een waardevolle wegberm enerzijds, de verkeersveiligheid anderzijds. Men wil niet afwijken van het negatieve advies van Aminal. Als het onze zorg is meer fietspaden aan te leggen, dan moeten men niet alleen meer middelen uittrekken, maar moet men ook de moeilijke punten onderzoeken in dergelijke conflicten.

Ik erger mij daar dood aan. Er moet toch iemand een beslissing kunnen nemen. Iedereen heeft zijn standpunt, maar er wordt niets beslist. De administratie loopt op dit punt mank, maar de goege-

meente begrijpt dit niet. Mijnheer de minister, kunt u niet coördinerend optreden vanuit uw fietspadenbeleid ?

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer : Het is niet de eerste keer dat daarrond acties worden gevoerd in deze regio, vooral in de streek Malle-Brecht. Het fietspad van Malle naar Brecht heeft al in het fysisch programma gestaan van 1999. De weg is nog altijd niet gerealiseerd. Dit is geen kwestie van centen, maar van prioriteiten.

Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, voor de provincie Antwerpen zijn in totaal 73 projecten geïnventariseerd en geëvalueerd. De fietspaden waarnaar u verwijst werden opgenomen in deze behoefteanalyse en op basis van een aantal objectieve parameters als volgt gerangschikt. De N14 kreeg de 33ste plaats, de N144 de 41ste plaats, de N117 kreeg voor de eerste fase tussen Brasschaat en Kalmthout de 65ste plaats, voor de tweede fase tussen Kalmthout en Essen de 68ste plaats.

Geen van deze trajecten werd opgenomen in het indicatief driejarenprogramma 1999-2001. Een uitvoering op korte termijn kan dan ook niet in het vooruitzicht worden gesteld. Bij de opmaak van het indicatief driejarenprogramma 2000-2002 zal een actualisatie van het indicatief meerjarenprogramma worden doorgevoerd. De resultaten hiervan zullen aan het parlement worden meegedeeld naar aanleiding van de bespreking van de begroting 2000.

De vernoemde onteigeningen langs de N14 hebben enkel betrekking op de percelen waar de rooilijn vroeger reeds werd gerealiseerd. Het gaat niet om systematische innemingen die de aanleg van een fietspad mogelijk kunnen maken. Er is dan ook geen verband tussen deze onteigeningen en de geplande aanleg langs de N14.

Ten slotte wil ik verwijzen naar de nieuwe subsidie-regeling die ik voorstel. Ik ben er dieper op ingegaan bij mijn antwoord op de vraag van de heer Decaluwe. Deze nieuwe werkwijze moet toelaten om sneller over te gaan tot de aanleg van fietspaden. Na de goedkeuring van de begroting door het parlement zal de concrete uitwerking van de nieuwe regeling onder de vorm van een nieuwe bijakte bij de mobiliteitsconvenant aan de Inspectie van Financiën en aan de Vlaamse regering ter goedkeuring worden voorgelegd. Daarna kan de subsidiere-

Stevaert

geling worden toegepast om de aanleg van een aantal fietspaden versneld uit te voeren.

De aanleg van de fietspaden langs de N14 komt voor deze werkwijze zeker in aanmerking. Zodra de subsidieregeling van kracht is, zal ik de gemeentevorstellingen om hierover een overeenkomst af te sluiten.

Ik vraag met bijzondere aandrang om niet van het systeem van objectieve behoeftecriteria af te stappen. Dit zou een flater zijn.

Naast de verhoging van de middelen hebben we nieuwe financieringsinstrumenten nodig, zoals we er vandaag een aantal hebben besproken naar aanleiding van de vraag van de heer Decaluwe. Als we er in de toekomst nog nieuwe nodig zijn, zullen we ze creëren. Niet alle instrumenten die we nodig achten, kunnen echter wettelijk worden gecreëerd. Er zijn op dat vlak een aantal pijnpunten.

Om een fietspad aan te leggen, is een bouwvergunning nodig. Waar dat kan of niet kan, is een vraag die thuishoort in de commissie voor Ruimtelijke Ordening en in de commissie voor Leefmilieu. Er zijn nogal wat spanningsvelden. Collega's, let op voor een ad hoc-benadering op dat vlak, want dit zou kunnen leiden tot een escalatie van andere problemen en ongewilde en onvoorziene omstandigheden. We moeten er behoedzaam mee omspringen, want we worden geconfronteerd met een aantal decreten die het Vlaams Parlement heeft goedgekeurd.

De voorzitter : De heer Van Aperen heeft het woord.

De heer Jul Van Aperen : Het antwoord van de minister biedt weinig soelaas voor deze bijzondere regio. Bij de vele schoolgaande kinderen wil men het gebruik van de fiets promoten. In Hoogstraten en Malle zijn er 11.000 à 12.000 leerlingen. Daar komen nog 5.000 werknemers bij, die men liefst uit

de wagen en op de fiets wil krijgen. Voor 2001 zijn er echter bijna geen mogelijkheden om fietspaden aan te leggen. Dit is spijtig.

Ik zit nog niet lang genoeg in dit parlement om te weten welke objectieve criteria men hiervoor hanteert. Worden wel de juiste criteria gehanteerd? De aanwezigheid van schoolgaande jeugd is een zeer belangrijk criterium.

Minister Steve Stevaert : Ik begrijp de bekommernis van de heer Van Aperen. Er is een nieuw instrumentarium waarop gemeenten kunnen inpikken, en dat niet mag worden onderschat. Dit staat los van de objectieve behoeftecriteria en doorkruist deze ook niet.

De objectieve behoeftecriteria werden in het verleden in deze commissie al herhaaldelijk en uitgebreid toegelicht. Als men de toestand ter plaatse ziet, vraagt men zich vaak af hoe het komt dat dit geen prioriteit is. Het wetenschappelijke relaas klinkt echter meestal zeer aannemelijk.

Rekening houdend met het volume aan fietspaden dat in Vlaanderen nodig is, is een inhaaloperatie van 40 miljard frank nodig. Dit kan niet van vandaag op morgen. Er moet een groeipad worden ontwikkeld, zonder de markt te oververhitten. Men moet er ook op letten dat er geen chaos ontstaat omdat overal werken bezig zijn. Ik stel het nogal eenvoudig voor.

Ik krijg heel veel brieven met de vraag om prioriteiten te vervullen en heb er zelf als burgemeester ook gestuurd. Ik vraag me af of men dit nog een prioriteit zal vinden als 20 percent zelf moet worden bekostigd.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 16.34 uur.*
