

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



Zitting 1999-2000

11 januari 2000

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie van de heer Jan Laurys tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, en tot mevrouw Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, over de inbesteding van de rattenbestrijding door de Vlaamse overheid

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie en tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over mobiliteitsinvesteringen

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het aanleggen van rondes op expresswegen

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 11 januari 2000

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De interpellatie wordt gehouden om 14.01 uur.*

Interpellatie van de heer Jan Laurys tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, en tot mevrouw Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, over de inbesteding van de rattenbestrijding door de Vlaamse overheid

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Laurys tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, en tot mevrouw Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, over de inbesteding van de rattenbestrijding door de Vlaamse overheid.

De heer Laurys heeft het woord.

De heer Jan Laurys : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het dossier is ondertussen voldoende bekend. Deze vraag dateert van vroeger, maar werd omwille van de begrotingsperikelen uitgesteld. Op 9 december 1999 heeft de vakbond al een actie ondernomen op de kabinetten van ministers Stevaert, Dua en Dewael om zijn standpunt hierover kenbaar te maken. Ook in de pers werd hier nogal wat aandacht aan besteed. Bovendien heeft elk Vlaams parlementslid een persmap gekregen van de Algemene Belgische Schoonmaak- en Ontsmettingsunie, die eveneens een actie heeft ondernomen. Daarom zal ik mijn toelichting bondig houden.

Ik schets kort de voorgeschiedenis. Tot nu toe werden bij de bestrijding van ratten – de waterrat, de muskusrat en de bruine rat – zeven partners betrokken. Vier ervan – Aminal, de administratie Waterwegen, de dienst voor Scheepvaart en NV Zee-

kanaal – hebben dit altijd uitbesteed aan een privé-maatschappij. Op 18 december 1998 heeft de vorige regering beslist een nieuwe aanbesteding uit te schrijven om die werken toe te wijzen aan een privé-firma. Er werd een lastenboek met strenge normen vastgelegd. Bovendien werd een resultaatverbintenis opgelegd aan de firma's. Er werd zelfs in boetes voorzien indien de normen niet werden gehaald. Een tiental bedrijven heeft zich ingeschreven, waarvan er drie de strenge selectie- en gunningscriteria hebben overleefd.

Op 8 juni 1999 heeft de vorige Vlaamse regering beslist om de rattenbestrijding te deprivatiseren, en om 52 rattenvangers in dienst te nemen. Het hoofdargument voor de deprivatisering was het feit dat de aanbesteding zou hebben uitgewezen dat de kostprijs bijna het dubbele was van rattenbestrijding in eigen beheer. Het zou gaan om 380 miljoen frank bij de privé-sector en 152 miljoen frank in eigen beheer.

Die berekening wordt nog altijd betwist, niet alleen door de ondernemingen maar ook door de werknemers en de inspectie van Financiën, die daar een vernietigend advies over heeft geschreven. Ze zegt over de aanbesteding : 'Het is alsof men eerst in een garage de prijs van een Porsche vraagt, en daarna van zijn buurman een tien jaar oude Lada overneemt.' Wat werd gevraagd en wat de overheid uiteindelijk zal doen, zijn twee niet te vergelijken zaken. Zo zou de resultaatverbintenis de prijs doen stijgen, want de ondernemingen rekenen dit risico door in de prijsofferte. De overheid zelf wordt echter niet belast door die resultaatverbintenis. Er is ook een boete verbonden aan het niet-halen van de norm : één rattenvanger per veertig kilometer waterwegen zou voldoende zijn. Uiteindelijk bleek dat dit niet voldoende is. De inspectie van Financiën had al gezegd dat dit onmogelijk was.

Ondertussen zouden er al 25 mensen meer zijn aangeworven. De kostprijs komt daardoor volgens

Laurys

de berekeningen van de werkgevers nu al op 273 miljoen frank. Dat is meer dan het bedrag van de laagste bieder, die 251,8 miljoen frank had geboden. De berekening is gebaseerd op de cijfers van de heer Thomas van de afdeling Water van Aminal, die ervan uitgaat dat de kostprijs voor één rattenvanger 3,5 miljoen frank per jaar bedraagt, alle kosten inbegrepen.

De berekening van de werkgevers is nog anders. Zij gaan uit van een kostprijs van 266 miljoen frank in eigen beheer, tegenover de laagste inschrijving van 251,8 miljoen frank. De laagste privé-bieder zou dus uiteindelijk goedkoper zijn dan de kostprijs in eigen beheer.

Bovendien spelen nog andere argumenten een rol. Bij de voorbereiding van de aanbesteding heeft professor Bouckaert van de KUL in opdracht van Aminal een onderzoek uitgevoerd. Die stelde dat de rattenbestrijding het best zou gebeuren door overheidspersoneel en privé-ondernemingen samen, en dat het een goede zaak is dat geen van beiden een monopolie krijgt.

Bovendien is dit een eigenaardige beslissing als we zien dat de overheid op andere terreinen overgaat tot outsourcing. Ik denk onder meer aan bewakingsopdrachten. Hier gaat men tegen deze normale tendens in.

Ook rijst de vraag of de rattenvangers die in eigen beheer of in overheidsdienst werken, alleen mogen blijven opereren. Er is immers een probleem met het algemeen reglement op de arbeidsbescherming. Er zou ondertussen al een dodelijk ongeval zijn gebeurd. De vraag is of dat de kostprijs in de toekomst nog hoger zal maken. Terwijl tewerkstelling een prioriteit van de huidige regering is, gaan er door de rattenverdelging in eigen beheer 75 tewerkstellingsplaatsen voor laaggeschoolden verloren.

Is de overheid bij het overnemen van deze opdracht trouwens niet gebonden door de Europese richtlijn, die bij ons werd vertaald in de collectieve arbeidsovereenkomst 32? Volgens die CAO moeten de rechten en plichten van de overgenomen werknemers worden gerespecteerd. Zij moeten worden overgenomen conform de arbeidsvoorwaarden die golden bij hun vorige werkgever.

Hoeveel rattenvangers zijn er momenteel in dienst? Klopt het dat de 52 oorspronkelijk aangevonden rattenvangers niet volstaan om de op-

dracht in eigen beheer uit te voeren? Als er bijkomende aanwervingen werden gedaan, is het budget dan hoger dan de prijsofferte van de privé-ondernemingen?

Kunnen de werknemers met behoud van rechten en plichten van de arbeidsovereenkomst worden overgenomen door de overheid? Welke rechten en plichten heeft de Vlaamse overheid dan ten opzichte van de werknemers die werden ontslagen bij de betrokken firma's, die waarschijnlijk zullen moeten sluiten ingevolge de overname in eigen beheer?

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het is in Vlaanderen nooit stil geweest rond het rattendossier. Ik herinner me de vroegere discussies. Ook in de pers kwam het onderwerp geregeld ter sprake. Het gaat immers om relatief belangrijke bedragen. De waterwegen die worden aangetast door muskusratten, spreken overigens tot de verbeelding. Er was in dit dossier steeds sprake van lobbying aan beide kanten, van beïnvloeding en van onzuivere kwesties. Dat is altijd blijven hangen. We hebben een uitgebreid rapport ontvangen van de Algemene Belgische Schoonmaak- en Ontsmettingsunie. Zonder daar een opinie over te willen uitspreken, wil ik graag enkele aanvullende vragen stellen.

Ik ben ervan overtuigd dat de gemeenten beschikken over een goede taakverdeling inzake onbevaarbare waterlopen. In West-Vlaanderen werken de gemeentelijke rattenverdelgers samen. Er werd ook een brochure gemaakt. In dit rapport worden zij beschuldigd van een gebrek aan efficiëntie, en wordt gesproken over de noodzaak aan een toezicht op het gebruik van giftige lokazen. Wat klopt daarvan?

Over deze vraag heeft de vorige regering inderdaad al een beslissing genomen. Heeft de nieuwe regering deze beslissing uitdrukkelijk hernomen?

De sector heeft een voorstel tot consensus gedaan. Voor sommige argumenten moeten we toch gevoelig zijn. We zullen aandachtig luisteren naar uw reactie daarop. Als er een voorstel wordt gedaan, dan moet daar tenminste een antwoord op komen. Het voorstel staat op bladzijde 16 van het dossier. Er wordt voorgesteld te voorzien in een overgangperiode, in plaats van in een abrupte deprivatisering. Tijdens die periode zou dan worden gewerkt met een soort van partnerschap. Verder wordt voorgesteld dat een controleteam wordt opgericht, dat de begeleiding van de gemeenten wordt uitgevoerd

Loones

door de afdeling Water, en dat een overlegorgaan wordt opgericht waarbij de verschillende administraties, de gemeenten en de provincies worden betrokken. Wat is uw mening over dat voorstel ? Heeft dit nog een kans ? Wat is uw antwoord op de aangevoerde argumenten ?

De voorzitter : Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ook ik heb enkele bijkomende vragen. De ingreep van de overheid in deze sector zal immers niet alleen gevolgen hebben voor het milieu, maar ook voor de betrokken firma's.

Klopt het dat, in de prijsofferte die werd uitgeschreven voor de bestrijding van ratten, de privé-ondernemingen werden verplicht de rattenvangers per twee te laten werken, terwijl de overheid zijn 52 rattenvangers elk afzonderlijk op pad zou sturen ? Klopt het dat de overheid de ratten zou bestrijden met gifstoffen ? Welke gifstoffen zouden dan worden gebruikt ? Heeft dat implicaties voor het milieu ? Is het inderdaad zo dat de overheid zou overgaan tot de verkoop van de vellen van de muskusratten ?

Professor Bouckaert van de KUL stelt in zijn studie dat er 87 rattenvangers nodig zijn. De overheid zou momenteel beschikken over 52 rattenvangers.

Een merkwaardige vaststelling is dat Aminal sinds september 1996 geen steun meer verleent aan de gemeenten en provincies. De verstrekte steun betrof zowel de administratie als de aanpak van het rattenvangen. Deze steun werd plots stopgezet. Twee jaar later wordt de regering, onder druk van Aminal, ertoe aangezet een nieuwe aanbesteding uit te schrijven. Wat was daarvoor de reden ? Waren er klachten van de betrokken firma's, of dacht Aminal over meer werkingsmiddelen te kunnen beschikken door het in eigen beheer nemen van de rattenbestrijding ?

Tot slot vraag ik me af welke concrete opdracht Aminal zal vervullen in het kader van de rattenbestrijding. Zal Aminal de hulpverlening opnieuw opstarten aan de gemeente- en provinciebesturen voor de rattenbestrijding op waterlopen van tweede en derde categorie die in 1996 was stopgezet ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, sta mij toe de vragen in omgekeerde volgorde te beantwoorden.

Wat mevrouw Van den Eynde verklaarde in verband met het per twee werken, klopt niet. Ook wat het gebruik van gif betreft kan ik haar geruststellen : ook en zelfs vooral door de mensen die in overheidsdienst werken moeten de strengste ecologische normen worden nageleefd.

Op de vraag van de heer Loones met betrekking tot de gemeente- en provinciebesturen, wil ik nogmaals herhalen dat ik maar gedeeltelijk bevoegd ben voor het rattenbestrijdingsdossier. Bij de vorige regering lag die bevoegdheid bij mezelf en bij de heer Kelchtermans, terwijl in de huidige regering die bevoegdheid berust bij mezelf en mevrouw Dua. Ik ben uiteraard bereid uw verhaal, dat teruggaat tot 1996, na te trekken, maar ik kan mij niet ontdoen van de indruk dat het een eenzijdig verhaal is.

Ik kan ook niet antwoorden op de vraag of Aminal die begeleiding al dan niet moet uitvoeren en of dit wel wenselijk is. Mijn eerste indruk is eigenlijk een positief vooroordeel waarover ik met mijn collega in de regering moet overleggen. Het kan in ieder geval niet de bedoeling zijn dat de overheid dwingend optreedt ten aanzien van de lokale besturen. U mag trouwens niet vergeten dat soms met gemengde modellen wordt gewerkt. In de ene regio wordt dit aan de privé-sector overgelaten, terwijl dit in de andere regio volledig in eigen beheer wordt genomen. Wij zijn er in ieder geval van overtuigd dat eigen beheer goedkoper uitvalt en efficiënter verloopt. Dit is trouwens de motivatie die achter deze beslissing schuilt. Men probeert daar een ideologisch debat over te openen, maar daar zie ik de grond niet van in. In andere landen, zoals Nederland, is outsourcing reeds lang ingeburgerd. Daar verloopt het overheidsbeheer reeds lang tot ieders algemene voldoening en met goede resultaten.

De heer Laurys had het over 75 arbeidsplaatsen die verloren gaan. Dit is een eenzijdige voorstelling van de feiten. Immers, het verloren gaan van 75 arbeidsplaatsen en het tegelijkertijd duurder worden zou op een grote contradictie wijzen en blijk geven van een slecht beheer van de middelen, waardoor de rekening niet langer zou kloppen.

Conform de beslissing van de Vlaamse regering van 8 juni 1999 zijn er 47 contractuele rattenbestrijders van rang D1 aangeworven. Zij zijn ondertussen tewerkgesteld bij de afdeling Water van Ami-

Stevaert

nal. Die beslissing van 8 juni wordt ten volle geëerbiedigd. Het is niet omdat er ondertussen een nieuwe regering is aangetreden, dat op de beslissingen van de vroegere regering moet worden teruggekomen of dat die in twijfel moeten worden getrokken.

Die 47 nieuwe rattenvangers vervoegen de 29 rattenvangers die reeds in dienst waren. Dit contingent volstaat voor de uitvoering van de rattenbestrijdingsopdrachten op de waterlopen van eerste categorie en op de bevaarbare waterwegen, zoals omschreven in de 8 percelen waarvoor in 1999 een offertevraag werd gehouden, alsook voor uitvoering van de rattenbestrijdingsopdrachten in het Leiebekken, het Demerbekken in de provincie Limburg en het Maasbekken in de provincie Antwerpen. Voor deze drie laatste percelen werd reeds vroeger door Aminoal beslist de rattenbestrijdingsopdrachten op de waterlopen in beheer bij het Vlaams Gewest, in eigen beheer uit te voeren.

De bijkomende rattenvangers, met name 14 van niveau D en één van niveau C, die nog door Aminoal zullen worden aangeworven, zullen worden ingezet in de drie resterende percelen van Aminoal, namelijk Kluizen, Bellebeek en Velpe en Gete, waar tot 15 januari 2000 de rattenbestrijding nog door privé-dienstverleners werd uitgevoerd voor een jaarlijks bedrag van 82 miljoen frank. Het budget van de overheid zal door de beslissing tot uitvoering van de bestrijding in eigen beheer het budget van de privé-dienstverleners niet overstijgen.

De Europese richtlijn 77/187 van 14 februari 1977 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende het behoud van de werknemers bij overgang van ondernemingen, vestigingen of onderdelen daarvan is wel degelijk van toepassing op de overgang van ondernemingen, vestigingen of onderdelen daarvan op een andere ondernemer ten gevolge van een overdracht krachtens overeenkomst of fusie. Deze richtlijn werd dus ten volle gerespecteerd.

Een aantal rattenbestrijders die voorheen bij de privé-bedrijven tewerkgesteld waren, zijn nu als contractuele rattenbestrijders in dienst zijn bij het Vlaams Gewest. Ook bij de volgende wervingen bestaat de mogelijkheid dat de nog geïnteresseerde rattenbestrijders uit deze privé-ondernemingen zich kandidaat stellen voor een indiensttreding bij de overheid als rattenvanger. Voor personeelsleden van de privé-bedrijven die niet voor aanwerving bij de overheid in aanmerking komen, wordt overleg

gepleegd met het kabinet van Werkgelegenheid om oplossingen uit te werken voor outplacement of sociale begeleiding.

De voorzitter : De heer Laurys heeft het woord.

De heer Jan Laurys : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het is echter zeer moeilijk, omdat men niet goed weet wat waarmee wordt vergeleken in dit geval.

Mijn fundamentele vraag is eigenlijk nog niet beantwoord : is het nu goedkoper om dit in eigen beheer te doen, en hoeveel goedkoper ? Welke bedragen worden hier op geplakt ? Ik noteer dat er oorspronkelijk 47 mensen in dienst zijn genomen, en dat er nog 15 bij zullen komen, en dat de kostprijs in eigen beheer nog lager zou liggen dan de regeling met de privé-sector. Zijn daar berekeningen over gemaakt ? Kunnen we daarover beschikken ?

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mijnheer de minister, ik begriip dat het huidige beleid wordt voortgezet. Het had misschien anders gekund, met nieuwe besprekingen aan de hand van de opmerkingen vanuit de sector. Ik maak echter uit uw stilzwijgen als antwoord op mijn vraag op dat het voorstel om samen een consensusoplossing uit te werken niet meer haalbaar is.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Dat klopt, mijnheer Loones. De beslissing is genomen, en we komen daar niet op terug. Mijnheer Laurys, ik verbind me ertoe u de cijfers ter beschikking stellen. Uw teloefening is correct. Er zijn 47 bijkomende aanwervingen, en 15 daarbovenop. Als we die berekening maken, komt dat neer op een winst ten voordele van de overheid. Er waren reeds 29 rattenvangers in dienst. Dat is de situatie.

De voorzitter : Voor alle duidelijkheid, moeten we dus de volgende som maken : 47 plus 15 plus 29 ?

Minister Steve Stevaert : 47 plus 15. De rest moet niet worden gerekend.

De voorzitter : De vraag is : werken er 47 plus 15 plus 29 aan de rattenbestrijding ? Als dat zo is, dan moet men de kostprijs toch op basis daarvan berekenen ?

Minister Steve Stevaert : Neen, dat klopt niet. Wat in aanbesteding is gegeven, moet men vergelijken. Men moet geen appels met citroenen vergelijken. Ik merk tevens op dat het document dat de parlementsleden hebben gekregen van de sector afkomstig is, en trouwens niet aan mij ter beschikking werd gesteld. Het zou natuurlijk interessanter zijn geweest had ik dat document op voorhand gekregen. Men moet dus de correcte dingen met elkaar vergelijken, kijken wat de prijs is en of daar winst in zit voor de overheid.

De heer Jan Laurys : Dat was net mijn vraag. Ik veronderstel dat die 29 mensen niet worden tewerkgesteld op percelen waarvoor een aanbesteding bij de privé-sector is gebeurd. Als de rekening wordt gemaakt, moet men nagaan hoeveel mensen er nu werken op die percelen waarvoor een privé-aanbesteding is gebeurd, en hoeveel dat kost. Ik stel vast dat het dan gaat over 47 plus 15. Of worden die 29 overgeheveld ?

Minister Steve Stevaert : We zullen u een verklarende nota sturen, waarin dat allemaal mooi staat aangegeven. Dan kunt u de vergelijking maken.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie en tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over mobiliteitsinvesteringen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Malcorps tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie en tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over mobiliteitsinvesteringen.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, vorig jaar mochten we via de pers vernemen dat u samen met minister Van Mechelen een plan klaar hebt om nieuwe middelen vrij te maken voor mobiliteitsinvesteringen in Antwerpen en Gent. De participatie van het Vlaams Gewest in de GIMV zou worden gereduceerd van

70 tot 51 percent, en later zelfs verder tot een minderheidsparticipatie.

Deze eerste beweging, met name het verzilveren van een aandeel van bijna 20 percent, zou ongeveer 10 miljard frank opleveren. Met dit geld zou een privaat-publieke samenwerking worden opgestart zodat de fileproblemen in Antwerpen en Gent kunnen worden aangepakt. Men denkt daarbij in eerste instantie aan het sluiten van de kleine ring in Antwerpen. Dat project op zich zal echter al een slordige 15 miljard frank kosten, zodat dit beginbedrag meteen opgesoupeerd zou zijn.

Verder denkt men aan het financieren van tunnels onder de Singel of een parkeergarage en tunnel onder de Leien. Recent las ik in de krant dat er ook wordt gedacht aan de ondertunneling van de kruispunten aan de Boomsesteenweg door middel van deze financieringswijze. Men baseert zich daarbij op voorstellen van de Antwerpse gouverneur Paulus, waarbij blijkbaar wordt verwezen naar de staten-generaal die de gouverneur voorziet, maar waar Vlaamse parlementsleden uitdrukkelijk niet worden uitgenodigd. Opmerkelijk is in elk geval dat in het kader van die staten-generaal en de genoemde voorstellen voor privaat-publieke samenwerking enkel autoweginfrastructuur in aanmerking schijnt te komen voor alternatieve financiering.

Dit staat haaks op afspraken die werden gemaakt in verband met het Vlaams mobiliteitsplan. Zoals reeds herhaaldelijk was gezegd in deze commissie zou begin 2001 moeten blijken welke ontbrekende schakels er moeten worden ingevuld, onder andere rond het Antwerpse, om de bereikbaarheid van de stad en de haven te verzekeren. Dit kunnen ontbrekende autoschakels zijn – daar is iedereen het over eens -, maar het kunnen ook ontbrekende tram- of spoorlijnen, fietsassen of waterwegen zijn. Bij de begrotingsbespreking werd dit door iedereen – ook door u en door de VLD-fractie – bevestigd. Bovendien worden ook investeringen opgenoemd die nu zijn ingeschreven op het normale meerjareninvesteringsprogramma. Ik denk bijvoorbeeld aan de investeringen in verband met de Singel. Hierdoor neemt de onduidelijkheid nog toe.

Daarom wou ik de volgende vragen stellen aan de ministers Stevaert en Van Mechelen. Klopt het dat een verzilvering van de aandelen van de GIMV wordt overwogen en dat dit geld zal worden toegewezen aan mobiliteitsinvesteringen, meer in het bijzonder aan het opstarten van een publiek-privé samenwerking ?

Malcorps

Wordt een vermindering van de participatie van het Vlaams Gewest beneden de 51 percent ook overwogen ?

Is er al zicht op het vervolg van het verhaal ? Met 10 miljard frank alleen zijn we er natuurlijk nog lang niet. Als de verkoop van de GIMV-aandelen nu al in de pers wordt gelanceerd, betekent dit dan dat de lopende studies nu zijn afgerond ? Is er al zicht op mogelijke partners voor zo een publiek-private samenwerking ? Zal de 10 miljard frank van de GIMV sowieso ook zonder verdere inbreng van de privé-sector voor mobiliteitsinvesteringen worden ingezet ?

Aan welke investeringen wordt nu eigenlijk gedacht ? Gaat het enkel om investeringen in Antwerpen en Gent, en over welke verhouding tussen die beide steden gaat het dan ? Komen ook andere dan auto-investeringen eventueel in aanmerking ? Wordt voor de concrete toewijzing van middelen gewacht op het Vlaams mobiliteitsplan, of is er bijvoorbeeld via de Antwerpse provinciegouverneur toch een soort parallelle besluitvorming bezig ?

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mevrouw de voorzitter, met twee aspecten van de vraag van de heer Malcorps ben ik het volledig eens. Het gaat dan over de besteding van de gelden die van de GIMV zouden komen. Er is sprake van 10 miljard frank. Op basis van alles wat in de pers verschijnt, kan ook ik niet anders dan de indruk krijgen dat die gelden al vijf keer zijn besteed. Men kan in het Antwerpse of het Gentse geen project opnoemen of men verwijst voor de financiering ervan naar de gelden van de GIMV. Het sluiten van de kleine ring, de werken aan de Singel, de A12 : al die werken zullen zagezgd met die kredieten worden gefinancierd.

Een snelle optelsom leert dat er wel degelijk prioriteiten moeten worden gesteld. De heer Malcorps heeft dat terecht opgemerkt. Als de minister telkens beweert dat er middelen voorhanden zijn, geeft hij veel mensen eigenlijk valse hoop. Er zal dus onvermijdelijk een terugslag komen als blijkt dat die financiering niet mogelijk is. Misschien beschikt de minister over een vorm van toverkracht om de beschikbare gelden te vermenigvuldigen en zo elk investeringsdossier te financieren. Als dat het geval is, wil ik hem echt wel vragen hoe hij dat doet. Als hij daarin slaagt, zullen we zeker proberen om hem heilig te laten verklaren.

De heer Malcorps heeft ook al naar de volgende vraag verwezen. Wat is nu eigenlijk het statuut van de gesprekken die de gouverneur hierover voert ? Ik kan enkel zien dat hij dat doet als medewerker van de minister, maar dat uiteindelijk de politieke verantwoordelijkheid toch bij de minister ligt. Eventuele keuzes die uit de gesprekken voortvloeien, behoren tot de verantwoordelijkheid van de minister. In die voorbereiding doet men jammer genoeg op geen enkele wijze een beroep op parlementsleden. Welke keuze maakt u eigenlijk ? Wat is het statuut ? Gaat het hier louter om een voorbereiding ? In dat geval is het de politieke verantwoordelijkheid van de minister. In het andere geval kan het ook gaan om een beslissing die wordt genomen in de staten-generaal, en die de minister uitvoert zonder zelf een keuze te maken.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, ik zal eerst antwoorden op de opmerkingen van de heer Caluwé. Ik dank hem dat hij mij heilig wil verklaren. Ik ben echter al tevreden indien hij mij zalig zou verklaren. Een zaligverklaring komt immers voor een heiligverklaring.

Een belangrijk aspect van deze vraag om uitleg gaat over het statuut van de gouverneur in het kader van de staten-generaal. Ik heb daar op andere momenten al uitspraken over gedaan. Een en ander ressorteert uiteraard onder de politieke verantwoordelijkheid van de bevoegde minister en van de regering. Ik heb al toegezegd dat dit ook in het parlement nog aan de orde zal komen. Het gaat immers over een belangrijke som aan middelen. Het gaat daarbij deels om de middelen die vrijkomen wanneer de overheid terugtreedt uit de GIMV. In het regeerakkoord staat dat bij zo een verdere terugtrekking de middelen zullen worden aangewend voor de financiering van starters, het bevorderen van de omschakeling naar een duurzame economie en het verstrekken van middelen aan de overheid voor het uitvoeren van taken waar de markt in gebreke blijft.

De beurswaarde van de GIMV wordt geraamd op 65 tot 70 miljard frank. Als Alpinvest wordt overgenomen, dan stijgt de waarde van de totale portefeuille tot 94 tot 99 miljard frank. Voor op het overnamebod op Alpinvest wordt ingegaan, zal de GIMV een lening van 30 miljard frank aangaan. Daardoor zal de nettowaarde van de GIMV, nadat de overname is gebeurd, 64 tot 69 miljard frank bedragen. Als de Vlaamse overheid beslist haar aandeel terug te brengen van 70 tot 51 percent, dan zal, bij gelijkblijvende beurskoersen, het Vlaams

Stevaert

Gewest aanspraak kunnen maken op 12 tot 13 miljard frank. Er is echter nog niet beslist of dat aandeel zal worden teruggeschroefd tot 51 percent, dan wel of we minder ver zullen gaan. De bevoegde instanties moeten zich daar nog over uitspreken.

Er zijn nogal wat misvattingen over de doelstellingen, en ik richt me nu in het bijzonder tot de heren Caluwé en Malcorps. Het is niet juist dat we een beperkte opvatting hanteren over de missing links. We hebben het over een bedrag van 12 tot 13 miljard frank, maar dat zou ook veel hoger kunnen oplopen. Men mag er niet van uitgaan dat het om een uniek financieringskanaal gaat. Over de PPS-modellen zullen we het ook in de toekomst nog hebben. Het gaat om bijkomende middelen. Veronderstel even dat men een investering van 15 miljard frank overweegt. Dat betekent nog niet dat de GIMV dan de volle pot moet betalen, want er zullen ook andere financieringskanalen worden aangewend. Het is dus niet juist dat we de middelen al verschillende keren hebben uitgegeven.

Ons optreden draagt bij tot een goed bestuur, en kadert in het pact dat de Vlaamse overheid is aangegaan met de steden en de gemeenten. De lokale overheden moeten daarbij op de beste wijze worden betrokken. De gouverneur heeft daarin een rol te vervullen. We hopen dat Antwerpen ons een evenwichtig, eensluidend en duidelijk signaal geeft. Daarna zal de minister zijn verantwoordelijkheid opnemen.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de minister, die 10 miljard frank vormt een soort start- of aanvullend kapitaal. Alles zal ervan afhangen hoe de PPS in de praktijk wordt georganiseerd. Het stoort me dat men het altijd maar heeft over de investeringen ten behoeve van het autoverkeer. Ik heb altijd begrepen dat de zogenaamde missing links uit erg verschillende zaken kunnen bestaan. Ik neem aan dat mensen uit de privé-sector, die zich interesseren voor de PPS, niet automatisch denken aan sneltramlijnen. Ik herinner me nochtans dat tijdens de begrotingsbesprekingen werd gezegd dat dit toch een mogelijkheid is. Als de overheid, via de GIMV, geld ter beschikking stelt, dan moeten we ook dat soort missing links wegwerken, en niet enkel degene die te maken hebben met het autoverkeer. Ik hoop dat u het daarmee eens bent.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : De staten-generaal mag zich niet enkel buigen over de missing links die men traditioneel voor ogen had en heeft. Aan die staten-generaal nemen ook de vertegenwoordigers van de openbare vervoersmaatschappij deel. Ik heb al vernomen dat het de bedoeling is om werkelijk alles op tafel te leggen. Ook andere vervoersmodi, zoals het openbaar vervoer en het vervoer over het water, worden onderzocht. De grote omvang van de beschikbare middelen bieden een enorme kans om daar iets aan te doen. In het regeerakkoord staat overigens dat terzake een evenwicht moet worden gezocht.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het aanleggen van rotondes op expreswegen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Van den Eynde tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het aanleggen van rotondes op expreswegen.

Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, het Vlaams Gewest brengt steeds meer grote veranderingen aan expreswegen en de grote verbindingswegen tussen steden aan.

Die wijzigingen leveren niet altijd het gewenste effect op. De aanleg van kruispunten met verkeerslichten, het arceren van het wegdek en het plaatsen van paaltjes, waardoor tweetrapsbanen worden omgevormd tot ééntrapsbanen, zijn meer in trek dan de aanleg van rotondes. Nochtans maakt het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid in een van haar publicaties duidelijk dat het aanleggen van rotondes op expreswegen een oplossing is voor de zwarte punten op die wegen. De aanleg van een rotonde zorgt ervoor dat het aantal potentiële raakpunten tussen de voertuigen vermindert. Volgens de verkeersspecialisten heeft een rotonde ook een snelheidsverlagend effect, want men moet een kleine bocht nemen en voorrang verlenen. De

Van den Eynde

combinatie van beide voordelen verlaagt de kansen op ongevallen. Bovendien verlaagt men op die manier de graad van ernst van de ongevallen.

In een recente studie wordt aangetoond dat rotondes niet alleen de veiligheid verhogen, maar ook de doorstroming van het verkeer bevorderen. Rotondes die op de juiste plaats zijn aangebracht bewijzen diensten aan de verkeersveiligheid en verkeersdoorstroming. Onlangs heeft het Vlaams Gewest veiligheidsingrepen doorgevoerd op de expresweg in Kontich, ter hoogte van de Villermontstraat. Het gemeentebestuur van Kontich had daarom gevraagd, want er gebeuren veel ongevallen ter hoogte van dat kruispunt. Het gemeentebestuur heeft meermaals gevraagd om daar een rotonde aan te brengen. Het Vlaams Gewest heeft echter gekozen voor een wegversmalling, via een geschilderde arcering van het wegdek. De hoop dat de problemen zouden opgelost zijn, bleek voorbarig. Dit kruispunt is nog steeds een ongevallenkruispunt dat nu bovendien files veroorzaakt. De arcering op het kruispunt heeft tot verwarring en een versmalling geleid. De bestuurders kunnen niet meer oversteken zonder het voorsorteervak van andere bestuurders te berijden.

Het kruispunt aan de Keizershoek, 2 kilometer verderop, kreeg een grondige hervorming, maar met verkeerslichten. Het blijft eveneens een ongevallenkruispunt. De hoop dat verkeerslichten hier zouden bijdragen tot de veiligheid bleek eveneens ijdele hoop.

De politie van Kontich stuurde me een fax met ongevallencijfers. Op het kruispunt van de expresweg en de Villermontstraat had men twaalf ongevallen met gewonden en twee met stoffelijke schade. Op het kruispunt met de Keizershoek waren dat er respectievelijk negen en twee.

Heeft de afdeling Wegen en Verkeer het kruispunt bezocht vóór en na de ingreep? Waarom werd in beide gevallen niet geopteerd voor een rotonde? Waarom opteert men voor arceringen op het wegdek en het plaatsnemen van paaltjes? Zullen deze kruispunten hun huidige verkeersmaatregel onveranderd behouden? Waarom zijn er in de provincie Antwerpen zeer weinig rotondes aangelegd en in Limburg zo veel? Waarom vindt men in Vlaanderen zo weinig rotondes en in Nederland zo veel? Rotondes hebben hun verkeersveiligheid en -doorstroming al afdoende bewezen.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de ingreep op de expresweg komt ook bij mij bijzonder bevreemdend over. Het gemeentebestuur heeft terecht gesteld dat rotondes hier pasten. Het is niet duidelijk waarom men daar niet is op ingegaan. Het argument dat men te dicht bij andere kruispunten zit, overtuigt me niet. De huidige ingreep komt bij de verkeersgebruiker vreemd over. Kan men niet opnieuw een rotonde overwegen? Elke andere oplossing is zinloos.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, de administratie is ter plaatse geweest vóór en na de ingreep. Er wordt beweerd dat niet gebeurde, maar dat klopt dus niet. Bovendien vinden frequente contacten plaats tussen de rijkswacht, de gemeentepolitie en de administratie om dergelijke zaken te evalueren.

De aanleg van een rotonde is niet overal mogelijk, want er moet voldoende ruimte zijn. De configuratie van het bestaande kruispunt moet een omzetting naar een rotonde mogelijk maken. Het verkeersaanbod op de toegangswegen moet aan bepaalde eisen voldoen om een goed functionerende rotonde te kunnen aanleggen. Als er zware onteigeningen nodig zijn, kan dat de onmiddellijke aanleg van een rotonde onmogelijk maken.

In Kontich is er een onteigeningsprobleem. Voor het kruispunt aan de Villermontstraat werd op 25 november 1999 een vergadering van de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid belegd. In de commissie zitten, naast de provinciale vertegenwoordigers van het gewest, alle betrokkenen: het federale ministerie, de rijkswacht, de gemeente, de politie, de afdeling Verkeerskunde, het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, De Lijn, enzovoort. Er waren immers dringende maatregelen gevraagd voor dit kruispunt. Op die vergadering werd beslist een proefopstelling uit te voeren met markering en plooi bakens en een snelheidsbeperking in te voeren. Dit zal na een proefperiode van één jaar worden geëvalueerd. Indien nodig worden dan bijkomende verkeersmaatregelen genomen. Aan het kruispunt met de Keizershoek werd dezelfde procedure gevolgd. Er zijn inmiddels aanpassingen uitgevoerd ingevolge de evaluaties.

Net zo goed als in andere provincies worden in de provincie Antwerpen proefopstellingen uitgevoerd. Op die manier worden zware kosten vermeden als

Stevaert

na evaluatie aanpassingen nodig blijken. De proefopstelling in de Villermontstraat kan uiteraard worden aangepast. Voor het kruispunt Keizershoek is dat intussen gebeurd. De hoger genoemde Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid is onder andere voor dit doel opgericht en werkt in alle Vlaamse provincies.

In oktober 1999 waren er in de provincie Antwerpen 22 rotondes, in Limburg 53. De grootste verkeersproblemen doen zich in Antwerpen voor op zeer drukke wegen, zoals de A12. Interventies zijn daar zeer duur. In de regel is het probleem niet oplosbaar via een rotonde. In de agglomeraties kampt men met ruimtegebrek, rotondes zijn daar alleen mogelijk via dure en tijdrovende onteigeningen.

In de provincie Antwerpen gingen tot op vandaag heel wat kredieten naar grote investerings- en onderhoudswerken die samenhangen met de aanwezigheid van de haven en de vele industriële activiteiten. Het verkeersaanbod ligt in Antwerpen veel hoger dan in Limburg, en daardoor zijn rotondes niet altijd een adequate oplossing. Een voorbeeld daarvan is de rotonde aan IOK te Geel, waar het verkeersaanbod door de rotonde nauwelijks kan worden verwerkt. Zeer hoge verkeersvolumes kunnen wat de files betreft het best door verkeerslichten worden verwerkt. De verkeersveiligheid komt uiteraard op de eerste plaats.

Vlaanderen heeft in vergelijking met Nederland een heel grote achterstand weg te werken. Dit concept wordt in Nederland, en ook in Engeland, al op zeer grote schaal toegepast. In Vlaanderen zijn we er pas mee begonnen en is er sprake van een inhaaloperatie. Bovendien is de ruimtelijke ordening in Vlaanderen heel anders dan in Nederland. Het bouwen van woningen in de buurt van een kruispunt is in Vlaanderen heel gewoon, maar in Nederland niet. Naast de inhaaloperatie en de moeilijke ruimtelijke ordening kampen we ook met fileproblemen. De ene regio kon meer in infrastructuur investeren dan de andere. Dat heeft te maken met de werking van de provinciale afdelingen en de bepaling van de prioriteiten.

We moeten een positieve conclusie trekken. We mogen immers niet op het niveau van de traagste fietsen, wel op die van de snelste. Laat ons eerlijk zijn : met 22 rotondes in Antwerpen en 53 in Limburg zijn er in beide provincies veel te weinig. We komen van ver, want vroeger hadden we één rondpunt in Limburg, namelijk dat van Bokrijk.

De voorzitter : Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mijnheer de minister, ten eerste hebt u het over onteigeningen, maar voor de beide kruispunten is daar waarschijnlijk geen nood aan. Er is immers enorm veel plaats. Uw argument gaat bijgevolg niet op.

Ten tweede gebeuren op de kruispunten nog steeds heel zware ongevallen. De cijfers van 1999 bewijzen dat.

Ten derde moet een bestuurder die de overkant van de Villermontstraat wil bereiken, een verkeersovertreding begaan. De pijlen op de weg werden immers verkeerd geplaatst waardoor de bestuurders worden gedwongen overtredingen te begaan. Omdat het kruispunt erg werd versmald, moeten de bestuurders heel lang aanschuiven in de Villermontstraat voor ze het kruispunt over kunnen. Daarna komen ze tot in het centrum van Kontich in een ellenlange file terecht. De situatie van dit kruispunt moet zo snel mogelijk worden herzien. Met een proefproject van één jaar is niemand in Kontich gediend.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw Van den Eynde, u maakt een opmerking over de cijfers van 1999. Ik heb heel duidelijk gezegd dat de commissie werd geïnstalleerd op 25 november '99. De cijfers dateren van voor die periode.

Ik noteer uw enthousiasme voor onteigeningen. We zullen er later zeker nog mee worden geconfronteerd. In een federaal land vormen ze immers een heel ingewikkelde problematiek. We moeten afwachten of het parlement ervan is overtuigd dat veiligheid voorrang heeft op eigendom. Dat vormt immers de kern van de discussie.

De fileproblemen zullen het onderwerp uitmaken van een andere discussie. U zegt dat het aan de Villermontstraat aanschuiven geblazen is, maar met rotondes zal dit probleem nog groter worden.

Ik heb vertrouwen in de specialisten van de administratie en de provinciale commissies. Daarom pleit ik voor de proefprojecten waaruit we heel wat kunnen leren na evaluaties. Vroeger werden immers dikwijls investeringen gedaan die achteraf niet opportuun bleken. Ik uit hierbij helemaal geen kritiek op vorige ministers, het is enkel een vaststelling.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 14.55 uur.*
