

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



Zitting 2000-2001

19 oktober 2000

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de intenties van de Vlaamse overheid inzake steunmaatregelen voor dakisolatie

Vraag om uitleg van de heer Jacky Maes tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het aankoopbeleid van zeeverende duinen

Interpellatie 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 het nieuwe beheerscontract van de federale overheid met de NMBS en de inbreng terzake van de Vlaamse overheid

Met redenen omklede moties

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Donderdag 19 oktober 2000

WAARNEMEND VOORZITTER : De heer Johan Malcorps

– *De interpellatie wordt gehouden om 10.14 uur.*

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de intenties van de Vlaamse overheid inzake steunmaatregelen voor dakisolatie

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Glorieux tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de intenties van de Vlaamse overheid inzake steunmaatregelen voor dakisolatie.

De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, op dit moment loopt de maand van de energiebesparing waarbij een groot aantal instanties initiatieven nemen ter bevordering van een rationeel energiebeleid. Eén van de initiatieven die mijn aandacht heeft getrokken, is die van de energie-intercommunale Interelectra en de provincie Limburg. De bedoeling is tussen 1 oktober 2000 en 31 januari 2001 een speciale premie tot 5000 frank te geven voor dakisolatie.

In het licht van de recente gebeurtenissen in verband met de stijgende brandstofprijzen, komt deze maatregel zeker niet te vroeg. Hij komt bovendien tegemoet aan een groot aantal andere bezorgdheden op het vlak van het milieu en sociale verzuchtingen. Het terugdringen van de energiefactuur kan door middel van die isolatie extra worden gestimuleerd. Dit is zeker nodig. België scoort zeer slecht op het vlak van isolatie. Van de EU-landen staan we op het niveau van Griekenland en Portugal, lan-

den uit het Middellands-Zeegebied. Rekening houdende met ons klimaat zou men echter kunnen verwachten dat we veel beter zouden scoren.

Uit recent onderzoek van onder andere het WTCB en Sint-Lucas blijkt bovendien dat de zwakke normen in ons land op het vlak van isolatie op de koop toe zelfs niet worden gerespecteerd. Nauwelijks 13 percent van de eengezinswoningen en 31 percent van de appartementsgebouwen haalt de reeds zeer lage K55-norm.

Er zijn voldoende voorbeelden uit het buitenland die aantonen dat een strengere norm technisch perfect haalbaar is. Een woning met een isolatiepeil K30 heeft bijvoorbeeld slechts de helft aan verwarmingsvermogen nodig van een woning met een isolatiepeil K55. Er is dus nog heel wat werk aan de winkel.

Een dergelijke investering is ook heel rendabel op zeer korte termijn. Interelectra heeft zelf berekend dat een investering in dakisolatie met een laag van 12 centimeter rotswol op 2 à 3 jaar wordt teruggevoerd. Vanaf dan wordt er gedurende vele tientallen jaren jaarlijks een winst van 10.000 frank gemaakt doordat de energiefactuur daalt.

– *Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter, treedt als voorzitter op*

Mijnheer de minister, in welke mate overweegt de Vlaamse regering, in navolging van de provincie Limburg, dergelijke steunmaatregelen ter bevordering van een rationeel energiebeleid te nemen ? Overweegt de Vlaamse steunmaatregelen om de isolatiegraad van gebouwen te verbeteren ? Zo ja, welke ? Zo nee, waarom niet ? Welke maatregelen zal men nemen om het bestaande isolatiedecreet beter te doen naleven en om het eventueel te verstrengen ? Indien de bestaande – zwakke – norm niet eens wordt nageleefd, dan moet men

Glorieux

maatregelen treffen ten opzichte van de bouwheer, de architecten en de bouwondernemingen.

Wanneer treden de meer omvattende energieprestatienormen, die eigenlijk op termijn de beperktere isolatienormen moeten vervangen, in voege? Ik heb vernomen dat de eerste voorbereidende studie klaar is. Mensen van het WTCB hebben enkele dagen geleden op een studiedag in Hasselt gemeld dat wordt begonnen met een tweede onderzoek. De resultaten daarvan zouden echter pas over 2 jaar beschikbaar zijn. De definitieve regelgeving zou dan nog eens 2 jaar op zich laten wachten.

Mijnheer de minister, ik hoop dat u me enige duidelijkheid kunt verschaffen over de exacte agenda van de energieprestatierегeling. Moet dit alles zo lang duren?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, geachte collega's, zoals reeds gesteld in mijn beleidsnota Energie 1999-2004, vormt de vermindering van het energieverbruik in de residentiële sector in 2004 ten opzichte van 1998 een belangrijke REG-doelstelling. Het invoeren van een energieprestatierегelgeving, de zogenaamde EPR, voor nieuwbouw van gebouwen en kantoren is één van de strategische projecten die bovenvermelde REG-doelstelling moet invullen.

In het decreet houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening, goedgekeurd op 18 mei 1999, is reeds in de mogelijkheid tot het invoeren van algemene energetische prestatie-eisen voorzien. Als niet voldaan is aan de regels van de prestatie-eisen evenals aan de regels voor de thermische isolatie, de ventilatievoorzieningen en de minimale eisen voor het binnenklimaat, zoals vastgesteld door de Vlaamse regering, kan de overheid een stedenbouwkundige toelating weigeren.

Als voorbereiding op de uitwerking van een EPR liep tot medio 2000 de beleidsondersteunende onderzoekopdracht Epigoon, wat staat voor Energieprestatie in Gebouwen : Onderzoek van ervaringen en Ontwikkeling van voorstellen voor Normering in Vlaanderen. Het project had als doel, uitgaande van ervaringen in het buitenland en in het bijzonder Nederland, een concept uit te werken voor een energieprestatienormering in gebouwen, zowel voor woon- als voor niet-woongebouwen. Zo'n concept moet toelaten om eisen te stellen voor een maximaal toegelaten energiegebruik,

waarbij rekening wordt gehouden met alle energiegebruikers – ruimteverwarming, koeling, verlichting, ventilatie, warmwaterbereiding en andere functies – en waarbij ook garanties worden geboden voor de handhaving van minimale prestaties op het vlak van thermisch comfort in winter en in zomer, en luchtkwaliteit.

Het project, onder leiding van het Wetenschappelijk en Technisch Centrum voor het Bouwbedrijf, liep in nauw overleg met alle betrokken beroepssectoren. Een energieprestatierегelgeving bepaalt een minimaal prestatieniveau. De projectpartners hebben in eerste instantie een aantal rekenprocedures voor de energieprestatiebepaling uitgewerkt. In de loop van het project werd echter duidelijk dat de specifieke rekenprocedures wel een cruciale rol spelen maar slechts een beperkt onderdeel vormen van een geheel pakket aan maatregelen die voor het welslagen van een EPR tot stand moeten worden gebracht.

Het project heeft daarom ook alle begeleidende maatregelen bepaald die voor de implementatie van een EPR noodzakelijk zijn. De voornaamste bijkomende aspecten die in het kader van het project in rekening werden gebracht, zijn : aandacht voor de prestaties, niet alleen van het ontwerp maar ook van uitvoering, ondersteuning door ontwerpgerichte software, vereenvoudigde procedures voor eenvoudige projecten, toegang en beschikbaarheid van betrouwbare product- en systeemdata en een wettelijk kader voor een efficiënte controle op de naleving van de reglementering.

Op basis van de resultaten van deze studie zullen de nodige uitvoeringsbesluiten worden uitgewerkt. Tussen de goedkeuring van de nieuwe regelgeving door de Vlaamse regering en de effectieve inwerkingtreding ervan dient in minstens één jaar te worden voorzien voor de bekendmaking, opleiding, sensibilisering, enzovoort, teneinde de bouwsector vertrouwd te maken met de nieuwe procedures. De EPR zou in het najaar van 2002 van kracht worden.

De nieuwe EPR zal het huidige isolatiedecreet vervangen. Voor kleine projecten met zeer klassieke technieken, in het bijzonder de individuele woningbouw, is in een vereenvoudigde benadering voorzien, waarbij het toetsen van het energieprestatiepeil in hoofdzaak vertaald wordt naar het toetsen van het K-peil en/of maximale K-waarden van de individuele wandelementen, en minimumrendementen van verwarmingsinstallaties en warmwaterproductie.

Stevaert

Het uitwerken van steunmaatregelen om het isolatiepeil van gebouwen te verbeteren en de controle op de naleving van de reglementering te verhogen, valt daarom volledig binnen het kader van de nieuwe EPR. Het is niet opportuun om premies louter en alleen te verlenen om aan wettelijke opgelegde normen te voldoen. In het kader van de EPR moet men daarom veeleer in budgetten voorzien voor andere zaken. Dit kan gaan om opleidingen, in nauw overleg met de beroepsverenigingen. Het concept van de EPR is voor de Vlaamse bouwsector totaal nieuw en vereist een degelijke opleiding. Ook de begeleiding, onder andere door de ontwikkeling van ondersteunende software en sensibiliseringcampagnes bij het grote publiek en de betrokken sectoren, horen daarbij. We denken eveneens aan de sensibilisering en begeleiding van de bevoegde gemeentelijke ambtenaren, en aan informatie- en studiedagen.

Momenteel voert de administratie jaarlijks tussen de 450 en 500 werfcontroles uit. Daaruit blijkt dat de huidige verplichtingen onvoldoende in de sector zijn doorgedrongen. Zowel de interne als de externe belanghebbenden geven als belangrijkste knelpunt het gebrek aan mankracht aan om de effectiviteit van de controles te kunnen verhogen. De betrokken administratie heeft, mede naar aanleiding van de implementatie van de EPR, een voorstel ingediend om per provincie 1 ambtenaar voltijds aan te werven.

Iedere vorm van controle wordt over het algemeen als repressief ervaren. De Vlaming tracht altijd de controles zoveel mogelijk te ontwijken. Het proces van de controle op de naleving van de bestaande reglementering en de nieuwe EPR zal in de toekomst worden hertekend in functie van een meer adviserende rol van de overheid.

De opdracht van de nieuwe ambtenaren is drieledig. Dit houdt het uitvoeren van steekproefsgewijze controles op de werven in. Streefcijfer hierbij is 700 controles op jaarbasis. Hun taak bestaat er ook in de bevoegde gemeentelijke ambtenaren inzake de problematiek te sensibiliseren. Door de sensibilisering van de gemeenteambtenaren zal de administratieve controle van de isolatieformulieren op termijn ook kunnen worden afgebouwd, waardoor meer tijd kan worden besteed aan steekproefsgewijze controles.

Ten slotte moeten ze ook zorgen voor de sensibilisering van en overleg met de bouwpartners. Vanuit de overtuiging dat de bouwheren en de architecten,

omwille van het financieel en milieuvoordeel, vatbaar zijn voor het realiseren van een nieuwbouw die in overeenstemming is met de reglementering, zal een verdere sensibilisering en frequent overleg met de betrokkenen tot duidelijke resultaten leiden.

De voorzitter : De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitvoerig antwoord. We wachten allemaal met ongeduld op de energieprestatienormen. Het heeft weinig zin om over isolatienormen te praten als de meeromvattende normen er snel aankomen. Indien ze echter op zich laten wachten, dan is het wel zinvol om voorlopig een verstrenging van de isolatienormen in te voeren. Dit moet dan uiteraard hand in hand gaan met een beter handhavingsbeleid.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jacky Maes tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het aankoopbeleid van zeeverende duinen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Maes tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het aankoopbeleid van zeeverende duinen.

De heer Maes heeft het woord.

De heer Jacky Maes : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, de duinen vormen een zeer belangrijk element in een duurzaam kustbeheer. Nu de gemeenten in de kuststreek zich opmaken voor een nieuwe zittingsperiode is het belangrijk dat alle partners in die streek hun verantwoordelijkheid opnemen.

Het voorbije jaar werden op dit vlak belangrijke projecten afgewerkt, terwijl andere in uitvoering zijn. Denken we maar aan de schaderegeling van het duinendecreet en de belangrijke stappen die werden gezet voor een actief aankoopbeleid in de duinen. De jongste jaren hebben aangetoond dat de overheid ook in de kustzone knopen kan en

Maes

durft doorhakken voor natuurbehoud en een duurzame leefomgeving.

Nu zijn duinen niet alleen belangrijk voor de natuur, we vinden ook dat er slechts een toekomst is voor het kusttoerisme als we erin slagen onze kust op een kwalitatieve en duurzame manier uit te bouwen. De duinen, het strand en de zee vormen de basis voor ons kusttoerisme en zorgen voor een belangrijk aandeel in de tewerkstelling aan de kust. Minister Dua heeft 70 miljoen frank gereserveerd voor de aankoop van duingebieden, in het kader van de aankoop van waardevolle natuurgebieden. De provincie West-Vlaanderen heeft de voorbije twee jaar in haar begroting voorzien in 20 miljoen frank voor de verwerving van duingebieden. U, mijnheer de minister, beschikt dan weer over 50 miljoen frank uit de Vlaamse begroting voor de aankoop van zeeuerende duinen.

Deze budgetten zijn belangrijk voor de beveiliging van het achterland, van ons toerisme en van onze tewerkstelling. Zeewerende duinen hebben een speciale functie : hoewel de kust op heel wat plaatsen beveiligd is door dijken en andere constructies zijn het aan een groot deel van de kust alleen nog duinen die het achterland beveiligen. Tussen Bredene en De Haan is er momenteel nog 20 meter aan duinen : dat is de enige beveiliging voor de polders erachter. De duinen kalven elk jaar aanzienlijk af. We houden ons hart vast voor de komende winter. Er is bewezen dat de opspuitingen op het strand om de duinen te beveiligen niet volstaan. Zelfs het Deense systeem dat men heeft uitgetoetst leverde niet op wat men ervan verwachtte. De aankoop van zeeuerende duinen is dus niet alleen belangrijk voor toerisme en tewerkstelling, maar ook en vooral voor de veiligheid.

Mijnheer de minister, welke oppervlakte aan zeeuerende duinen werd via uw begrotingspost van Openbare Werken aangekocht ? Waar zijn die gelegen ? Wie coördineert deze aankopen ? Is er overleg terzake met minister Dua en de provincie ? Wat is uw visie op het aankoopbeleid, en zijn er plannen om dit al dan niet verder te integreren in het algemene kustbeleid van Openbare Werken ? Is er voldoende personeel om de aangekochte duingebieden te beheren ? Zo niet, wat zijn de mogelijkheden om dit tekort te verhelpen ? Het beheren van de duinen is immers minstens even belangrijk als de aankoop ervan.

De voorzitter : Mevrouw Declercq heeft het woord.

Mevrouw Veerle Declercq : Ik sluit me aan bij de vragen van de heer Maes.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, geachte leden, recent werden nog geen zeeuerende duinen aangekocht via de begrotingspost Openbare Werken. Wel heb ik op 6 juli 2000 het ministerieel besluit ondertekend voor de onteigening te algemene nutte – namelijk voor de kustverdediging – en bij hoogdringendheid van de zeeuerende duinen op het grondgebied van Middelkerke-Westende, gesitueerd ten westen van de Strandlaan tussen de Koninklijke Baan en het strand. Hier zijn de campings Cosmos en Cristal Palace gelegen. Het besluit werd op 8 september jongstleden betekend aan de eigenaars. De mogelijkheid bestaat echter wel dat de eigenaars dit besluit nog aanvechten bij de Raad van State.

De aankopen worden gecoördineerd door de taakgroep van de interkabinettenstuurgroep Geïntegreerd Kustzonebeheer. In deze taakgroep zetelen vertegenwoordigers van de administraties die de kust beheren. Wanneer nodig pleegt deze taakgroep gezamenlijk overleg met andere administraties en sectoren.

Mijn visie over het aankoopbeleid van de zeeuerende duinen werd onder meer uiteengezet tijdens het symposium 'Een aankoopbeleid voor de kustduinen' van 19 april 1997 te Oostende. In het bijzonder ondersteun ik ten volle het Verwervingsplan voor de Vlaamse kustduinen, dat werd opgesteld in opdracht van Aminal. In het budget van mijn departement werd in 1999 een bedrag van 40 miljoen frank vastgelegd voor de aankoop van zeeuerende duinen. Voor dit jaar wordt in eenzelfde bedrag voorzien. Het krediet van 1999 moet toelaten de voornoemde zeeuerende duinen op het grondgebied van Middelkerke-Westende te verwerven. Het krediet van 2000 moet toelaten het Home Fabiola te Oostende en de errond gelegen duingrond te verwerven en het home af te breken. Dat lijkt me belangrijk nieuws. Indien het hiervoor door mijn departement vastgelegde budget onvoldoende zou blijken, bestaat er een afspraak van mijn departement met Aminal voor een kostenverdeling. In de toekomst zal jaarlijks worden geëvalueerd, in functie van de stand van de verwervingsdossiers, welk bedrag moet worden gereserveerd voor nieuwe verwervingen van zeeuerende duinen.

Mijn departement oefent haar taken in de kustzone strikt uit in overeenstemming met de principes van geïntegreerd kustzonebeheer. De AWZ, afde-

Stevaert

ling Waterwegen Kust is trouwens projectleider voor Vlaanderen van het Europese Terra-project, dat onder meer de opstelling van een plan voor het geïntegreerd kustzonebeheer voor de Vlaamse kust beoogt. De provincie West-Vlaanderen is projectcoördinator van dit project. De projectbegeleiding gebeurt door een stuurgroep met daarin vertegenwoordigers van de federale, regionale en provinciale administraties die bevoegdheden hebben in de kustzone zetelen.

Mijn departement beheert ongeveer 350 hectare aan zeewerende duinen. Het personeel van de districten Kust West en Kust Oost van de AWZ, afdeling Waterwegen Kust oefent het dagelijkse toezicht uit op deze duinen. Het aantal beschikbare personeelsleden voor deze taak is in principe voldoende. Wel werd het natuurbeheer van bijzonder waardevolle strand- en duingebieden door de AWZ overgedragen aan de natuurverenigingen – dan gaat het over de Paelsteenpanne, de Zandpanne, de Fonteintjes, de Salamanderput en de Schapenweide – of aan Aminoal-afdeling Natuur, in het geval van de Baai van Heist en de IJzermond. Onder de begeleiding van stuurgroepen waarin de federale, gewestelijke, provinciale en gemeentelijke administraties en wanneer nodig ook de lokale belangengroepen zetelen, worden gebiedsvisies en inrichtingsplannen voor de zeewerende duinen opgesteld.

Voor de toekomst wordt ook gedacht aan een nauwere samenwerking met de provincie West-Vlaanderen inzake het beheer van de zeewerende duinen. De coördinatie van het beheer van de zeewerende duinen en in het bijzonder het toezicht met betrekking tot het aspect van de kustverdediging dient evenwel steeds bij de AWZ te blijven, gezien de belangrijke rol die de zeewerende duinen spelen in de bescherming van de Vlaamse kust tegen de zee. Dan gaat het dus over het veiligheidsaspect.

De voorzitter : De heer Maes heeft het woord.

De heer Jacky Maes : Ik wil even reageren met betrekking tot de gronden waarop Cristal Palace en Cosmos zijn gelegen. Dit is inderdaad een van die stroken waar er geen dijken zijn, waar dus slechts de duinen de verdediging vormen. Binnenkort doemt daar de problematiek van de campings op : zo is Cosmos het symbooldossier bij uitstek aan de kust.

Het verheugt me dat Home Fabiola wordt afgebroken. Dat is immers ook een symbooldossier. Zo

wordt getoond dat men werk maakt van de aankoop van zeewerende duinen. We volgen dit dus op de voet, maar we zijn tevreden dat het in gunstige zin evolueert.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Interpellatie 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 het nieuwe beheerscontract van de federale overheid met de NMBS en de inbreng terzake van de Vlaamse overheid

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Decaluwe tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het nieuwe beheerscontract van de federale overheid met de NMBS en de inbreng terzake van de Vlaamse overheid.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, hoewel het verzoek tot deze interpellatie reeds een tijdje geleden werd ingediend is het onderwerp ervan toch bijzonder actueel. Lezen we slechts de krant van vandaag : 'Laat Vlaanderen zich inpakken door Isabelle Durant en de PS ?' De timing kon dus niet beter.

Zoals de meeste leden – en zeker de minister – weten wordt er momenteel gewerkt aan een nieuwe beheersovereenkomst tussen de federale overheid en de NMBS. Normaliter zou deze overeenkomst van kracht moeten worden vanaf 2002. Ondertussen wordt er ook volop gewerkt aan een investeringsprogramma voor 10 jaar, dat in werking zou moeten treden op 1 januari 2001. Minister Durant tracht beide aan elkaar te koppelen.

Via de media zijn we ondertussen ingelicht over enorm veel nieuwe projecten. We hebben kennisgemaakt met talrijke investeringsprogramma's. Samen opgeteld zouden die niet gaan over miljoenen of honderden miljoenen, maar over tientallen miljarden, zowel voor Vlaanderen als voor Wallonië. Er worden telkens nieuwe studies gemaakt over nieuwe infrastructuren en zelfs over het heropenen van lijnen. Dat is erg positief, maar ander-

Decaluwe

zijds moeten we voor ogen houden wat minister Durant dit weekend slechts uit de brand heeft kunnen slepen. Het gaat over 10 miljard frank voor 10 jaar : dat is 1 miljard frank extra per jaar.

De heer Jos Bex : Het gaat over 55 miljard frank over 10 jaar.

De heer Johan Malcorps : 1 miljard frank cumulatief.

De heer Carl Decaluwe : Zelfs als men zo rekent gaat het nog niet over spectaculaire sommen. Het gaat over nog geen 2 miljard frank per jaar. Als we dan de kilometers spoorwegen en het aantal tunnels in ogenschouw nemen, is dit weinig. De problematiek van Antwerpen alleen al is goed voor 28 miljard frank. Dat is een enorm grote som.

Iedereen weet eveneens dat de investeringen in beide landsgedeelten worden verdeeld volgens een 60-40-verhouding, iets waarover het voornoemde artikel in feite handelt. Ik trap een open deur in als ik zeg dat de HST-investeringen in principe afzonderlijk worden gefinancierd. Ik zeg wel : in principe. Met de HST-lijn tussen Antwerpen en Nederland wordt immers meer dan 5,8 miljard frank uit de Vlaamse pot gehaald. Ook voor het GEN rond Brussel heeft de federale regering voorzien in een afzonderlijk budget. Nochtans worden er reeds investeringen voor het GEN in Vlaanderen uitgevoerd binnen de 60-40-verdeling. Met andere woorden, Vlaanderen wordt nogmaals gerold ten opzichte van Wallonië. Dat is ook deels de mening van een aantal onafhankelijke experts. Zij vragen zich af of we niet meer alert moeten zijn. Ze vragen of het nog noodzakelijk is dat er een apart fonds wordt gecreëerd, want zoals het er nu naar uitziet zullen we tweemaal moeten betalen.

Er staan een aantal belangrijke investeringen op het programma die de Vlaams-Waalse tegenstellingen volledig overstijgen. Dan heb ik het over de problematiek van de ontsluiting van de luchthaven van Zaventem, de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven en de tweede spoortunnel voor het goederenvervoer onder de Schelde. Deze investeringen zijn niet louter lokaal : ze komen de hele economie van dit land ten goede.

Dit alles weten we wel al een tijdje, en het wordt vandaag ook nog eens blootgelegd in de media. Daarom keurden we in het verleden in dit parlement unaniem een met redenen omklede motie goed, die was ingediend door mezelf en de heren

Loones, Malcorps, Van Aperen en Voorhamme. In deze resolutie pleitten we ervoor de 60-40-verhouding te vervangen door een volledig onderbouwde objectivering van de spoorweginvesteringen, ingebed in de totaalproblematiek van de mobiliteit. Onze Vlaamse minister van Mobiliteit heeft terzake zelfs al een aantal sterkere uitspraken gedaan, waar ik achter sta. Zo werd er een afgevaardigd bestuurder voor Vlaanderen gevraagd. Daartoe werden een aantal dreigementen geuit, maar ik heb niet de indruk dat die zoveel indruk maken, niet op de NMBS, maar zeker ook niet op minister Durant.

Ten tweede vonden we het in die motie enorm belangrijk dat we regionale beheersovereenkomsten zouden kunnen afsluiten. Ten derde vroegen we een betere vertegenwoordiging en betrokkenheid van de gewesten in het spoorwegbeleid.

Een van de grote voordelen van de samenstelling van de Senaat is dat er ook een aantal gemeenschapssenatoren in zetelen die een aantal elementen trachten te toetsen van wat hier werd goedgekeurd. De heer Caluwé heeft in de Senaat die elementen dus voorgelegd aan minister Durant. Tot zijn eigen verbazing was het antwoord op de drie unaniem door het Vlaams Parlement naar voor gebrachte punten telkens neen. Nochtans werden deze punten goedgekeurd door partijen die niet alleen hier, maar ook aan de overkant de dienst uitmaken, op de Volksunie na. Minister Durant zei dat ze niet over de 60-40 verhoudingen wilde discussiëren, want de vorige regering had dat vastgelegd, en ze zou daar niets aan veranderen. Vanuit haar Waalse reflex kan ik dat natuurlijk bijzonder goed begrijpen.

De minister verzet zich ook uitdrukkelijk tegen de opname van vertegenwoordigers van de gewesten in de raad van bestuur van de NMBS, omdat dit enkel maar de politisering van de NMBS zou vergroten – alsof er nu niet aan politiek wordt gedaan in de raad van bestuur van de NMBS. Belangrijk is ook dat zij niets wil weten van regionale beheersovereenkomsten. De NMBS en het spoorwegbeleid zijn federaal en blijven federaal, en het Vlaams Gewest en de andere gewesten moeten zich daar niet al te veel om bekommeren. We kunnen dus zeggen dat het Vlaams Parlement nul op het rekest heeft gekregen.

Wij hadden ook een ambitie om aanvullend spoorvervoer te organiseren. Dit kwam aan bod in het Vlaams regeerakkoord. Men zei de mogelijkheid te zullen onderzoeken om spoorvervoer te organiseren ter aanvulling van het huidige NMBS-aanbod. Dat lijkt me zeer positief, mijnheer de minister,

Decaluwe

maar uit de verklaringen van minister Durant, zoals opgetekend in de officiële parlementaire stukken, blijkt daar totaal geen interesse voor te bestaan.

Belangrijk is daarbij dat de Vlaamse administratie ondertussen aan het langverwachte mobiliteitsplan werkt, dat we volgens uw verklaringen begin volgend jaar in het parlement zullen bespreken. Het mobiliteitsplan moet naar onze mening een alomvattend plan zijn waarin de verschillende mobiliteitsproblemen en -actoren op een geïntegreerde manier worden aangepakt. Er moet mijns inziens worden vertrokken vanuit een multimodale vervoers- en verkeersvisie met oog voor alle mogelijke vervoermiddelen. Het is evident dat in het mobiliteitsplan ook uitspraken zullen moeten worden gedaan over het spoor, maar nogmaals, in principe hebben wij daar niks over te vertellen – tenzij minister Durant zou voorstellen om regelmatig overleg te plegen. Ik heb echter niet de indruk dat op dit vlak enige vooruitgang wordt geboekt. Wij staan achter de verklaringen van onze Vlaamse minister, maar stellen vast dat ze blijkbaar niet zwaar door wegen. Betreffende het kijk- en luistergeld hebben de verklaringen van de minister wel zwaar door gewogen, maar in dit geval niet.

Op basis van ervaringen uit het verleden stel ik vast dat de federale overheid ons het investeringsprogramma wel toont, en dat we het kunnen nalezen, maar dat er van werkelijke participatie weinig of niets in huis komt. Ik moet eerlijk zeggen dat dit omgekeerd ook voor een deel zo was. Bij de opmaak van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen in de vorige legislatuur hebben we een hiërarchie opgesteld voor de spoorweginfrastructuur. De kritiek van de NMBS was toen dat dit zonder nauw overleg met haar slechts een theoretisch model kon opleveren. Vanuit de NMBS bestaat er dus een zekere aversie voor ons.

In het licht van het Vlaams mobiliteitsplan, de extra middelen die vrijkomen en het GEN, waarvoor belangrijke investeringen zullen worden gedaan, breekt voor Vlaanderen het uur van de waarheid aan om een effectieve inbreng te krijgen. Mijnheer de minister, daarom heb ik u vier concrete vragen gesteld. Ik had graag vernomen of ze al werden besproken met uw federale collega's, wat de repliek erop is, of men bereid is op deze vragen in te gaan en of er reeds over werd gesproken in het Overlegcomité – ik kan me immers indenken dat men ook in Wallonië met vragen zit. Misschien – wie weet – kan men deze vragen ook ter tafel

bringen bij een voortzetting van de gesprekken in Terhulpen, van regering tot regering.

Ten tweede : wordt de Vlaamse overheid voldoende betrokken bij de opmaak van het nieuwe beheerscontract met de NMBS ? Dit houdt meer in dan enkel documenten nalezen en voldongen feiten vaststellen. Welke stappen hebt u in dit verband reeds genomen ?

Ten derde : wanneer moet de Vlaamse regering haar advies over het beheerscontract aan de federale regering overmaken, ook wat betreft het investeringsprogramma ? Is reeds duidelijk wat hiervoor onze inhoudelijke tendensen zullen zijn ?

Ten vierde : kan de minister bekendmaken wanneer het Vlaams Mobiliteitsplan uiteindelijk aan het parlement zal worden voorgelegd, en wat de verdere concrete timing is ?

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, meneer de minister, collega's, ik denk dat de probleemstelling van de heer Decaluwe inderdaad interessant en noodzakelijk is. We staan voor enorme uitdagingen, ook op Vlaams niveau. Er komt een Vlaams mobiliteitsplan en ongeveer tegelijkertijd zal er ook een federaal mobiliteitsplan worden voorgesteld. Dat laatste zou de eerstkomende weken verschijnen en is een soort witboek inzake mobiliteit, een beetje dezelfde oefening die wij in het Vlaams Parlement gedaan hebben met de Commissie Mobiliteit, om te zien waar we de volgende twintig jaar voor staan. Het zijn alleszins belangrijke uitdagingen. Ik denk dat met de federale regeringsverklaring van eergisteren al belangrijke keuzes zijn gemaakt, maar naar mijn gevoel is dit nog niet voldoende.

De federale participatiemaatschappij voorziet in maximaal 65 miljard frank voor het GEN rond Brussel. Men kan natuurlijk over de verdeelsleutel beginnen, maar ik denk dat er toch weinig discussie over kan bestaan dat dit één van de nationale prioriteiten is. Men kan niet ontkennen dat dit ook voor Vlaanderen een belangrijke investering is, los van de vraag – die ook ik mij stel – of er geen gelijkaardige inspanningen moeten gebeuren voor de voorstadsnetten van Gent en van Antwerpen.

Er werd voor de komende tien jaar 55 miljard frank uitgetrokken voor het investeringsprogramma dat zal worden geïntegreerd met de beheersovereenkomst. Dat is van belang om de zaken op elkaar af te stemmen. We krijgen dan een federaal

Malcorps

mobilitieitsplan dat hopelijk wordt gecoördineerd met het Vlaamse, een beheerscontract en een investeringsprogramma voor de komende tien jaar. 55 miljard frank is veel, maar ook weinig. We kunnen daarmee niet aan alle behoeften voldoen. Denk maar aan de zaken die in Antwerpen moeten worden gerealiseerd, aan de ontsluiting van Zaventem, enzovoort. We staan voor immense uitdagingen.

De grootste uitdaging is nog wel : hoe zorgen we ervoor dat niet heel België – of Vlaanderen – vastloopt. De trein, tram en bus moeten een volwaardig alternatief worden voor de auto. Dit bedrag is aanzienlijk, maar onvoldoende. Op Vlaams niveau moeten we die stap eigenlijk nog zetten. Dat moet worden besproken bij de discussie over de meerjarenplanning van De Lijn. Zullen we een gelijksoortige inspanning leveren ? We moeten alleszins een bedrag in die orde van grootte uittrekken om uit de mobiliteitsimpasse te geraken. Er zitten mogelijkheden in. We moeten nu bespreken over welke lijnen het nu concreet gaat, en of er meer geld naar Wallonië gaat. Overigens woont minister Durant in Schaarbeek, wat niet precies in Wallonië ligt. Dat zijn kleinzielige opmerkingen. We moeten met zijn allen streven naar grotere inspanningen.

Ik maak me ook zorgen. Wat zal dit concreet betekenen, vooral als we milieuvriendelijk te werk willen gaan ? De spoorontsluiting van Antwerpen staat op het lijstje van minister Durant op de eerste plaats onder goederenvervoer. Dan volgt de IJzeren Rijn. Het staat op papier, maar we weten niet wat het concreet wordt.

Volgens Agalev is er 20 miljard frank extra per jaar nodig. Daar zitten we nog ver van. We moeten nagaan of we met dit bedrag rond komen, en zo niet, waar we bijkomende middelen halen. De UMTS-licenties worden nu gebruikt, wat leidt tot een soort van PPS-structuur op federaal niveau. Ik ben het er volledig mee eens dat het spoorwegbeleid en de investeringen een belangrijk aandachtspunt moeten vormen in het Vlaams mobiliteitsplan, want we kunnen ons niet alleen met de Vlaamse fietsers en trams bezighouden. We mogen niet proberen elkaar vliegen af te vangen.

Laat ons die plannen op elkaar afstemmen. Volgens de timing zou dat mogelijk zijn. Ik betreurt dat men probeert de gewesten te weren als het over het medebeheer van de NMBS gaat. Samenwerkingsakkoorden en een gezamenlijke strategie zijn aangewezen. De gewesten moeten daarin een vol-

waardige partner zijn. Ik sta nog altijd achter de desbetreffende resolutie die ik tijdens de vorige legislatuur mee heb ondertekend.

De voorzitter : De heer Bex heeft het woord.

De heer Jos Bex : De NMBS heeft 570 miljard frank gevraagd en krijgt er slechts 330 voor de realisatie van haar tienjarenplan. Wat mij daarin het meest verontrust, is wie de keuzes zal maken. Ik lees dat de NMBS met deze middelen voor 2008 geen enkel groot infrastructuurwerk kan aanvaarten, noch de ontsluiting van Antwerpen kan realiseren. Voor het GEN heeft ze 180 miljard frank nodig, terwijl ze er 65 krijgt. Alle federale beloftes over de ontsluiting van Zaventem dreigen naar het tweede plan te verschuiven.

Ik sluit me aan bij de vraagsteller. Het interesseert me hoegenaamd niet of er links of rechts van de taalgrens een kilometer meer of minder wordt aangelegd. Er moet worden ingegrepen op plaatsen waar mobiliteitsproblemen zijn. Ik vrees enkel dat de politici niet de keuzes zullen maken, maar wel de top van de NMBS.

De voorzitter : De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts : Het is algemeen geweten dat een groot deel van de raad van bestuur van de NMBS bestaat uit rabiate anti-Vlamingen. De Vlaamse politici worden zelfs gewaarschuwd dat ze uiterst alert moeten blijven, zo niet zullen ze in het investeringsprogramma 2001-2010 niet krijgen waar ze recht op hebben. In de Gazet van Antwerpen lezen we zelfs dat een gerespecteerd Vlaams minister zoals de heer Stevaert niet ziet dat hij door zijn federale collega, minister Durant, wordt ingepakt. Het Vlaams Blok heeft altijd gepleit voor de federalisering van de spoorwegen als deel van een algemeen mobiliteitplan. Het verheugt me dat steeds meer partijen dit onderschrijven.

Mijnheer de minister, welke initiatieven zult u nemen of hebt u al genomen om ervoor te zorgen dat deze bevoegdheid wordt overgeheveld naar de Vlaamse overheid ?

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer : Ik ondervind aan den lijve dat het mobiliteitsprobleem intussen voor heel Vlaanderen geldt. Ik sta letterlijk in de file van Zoersel tot voor de deur van het parlement. Het heeft geen zin om de trein te nemen, want de bus staat van Zoersel tot aan het station van Berchem in de file. Het nachtelijk akkoord leidde 'in de ochtendmist' tot een aftrek van 6

Demeester-De Meyer

frank per kilometer met een maximum van 50 kilometer. Dat haalt niets uit, want dat is precies het forfaitaire bedrag. Dit is een doekje voor het bloeden. Dit is werkelijk onwezenlijk, mijnheer Voorhamme, het zijn maatregelen die in praktijk niets veranderen.

Ik wil er even de cijfers bij halen. Daar zit het echte beleid achter verstopt. Er moeten keuzes worden gemaakt. Dat liedje heb ik altijd gezongen als minister, maar ik blijf het zingen als oppositielid. Het geld voor het tienjarenplan van de NMBS stijgt van 271 naar 326 miljard frank. Dat maakt een verschil van 55 miljard frank, of 5,5 miljard op jaarbasis. Laat ons de cijfers eens degelijk ontleden. De plannen van de NMBS kosten, naast het GEN, op dit moment 440 miljard frank. Dat maakt 179 miljard frank op tien jaar, of 17,9 miljard op jaarbasis. Dat sluit nauw aan bij het cijfer van de heer Malcorps, namelijk ongeveer 20 miljard frank op jaarbasis. Dat geld is er nu eenmaal niet, dus moet men keuzes maken. In de opsomming van de prioritaire projecten van de NMBS valt de onder-tunneling van de Schelde nu weg. Toch is die absoluut nuttig en noodzakelijk gezien de enorme transporten van en naar de haven. Ik voel me op de weg zeer onveilig omdat ik permanent omringd word door die grote en vele vrachtwagens. We worden gewoon ingesloten. We moeten daar werkelijk iets aan doen.

U beseft toch wel, mijnheer de minister, dat we naast deze sommen en met de 65 miljard frank van de federale participatiemaatschappij voor het GEN, nog veel meer geld nodig hebben ? ! De meerderheid zit te bakkeleien onder elkaar, maar ook de oppositie tegen de meerderheid omdat ze geen antwoord krijgt. Als we antwoorden krijgen, dan hoort u van mij geen gebakkelei meer, daar kunt u gerust in zijn. Twee dagen geleden vroeg ik in de plenaire vergadering welke keuze men zou maken : kijk- en luistergeld of afcentiemen. Ik kreeg geen antwoord, maar las het vandaag in de krant. Waarom houden we dan nog parlementaire vergaderingen ? Waarom staan we niet allemaal op de barricade luid te schreeuwen wat we willen ? Als we hierover in alle openheid informatie krijgen en kunnen praten, en ik verklaar dat officieel, dan kunt u van mij en mijn fractie een constructieve medewerking verwachten. Ik kan dat enkel beloven op basis van feiten, niet op basis van beloften. U mag het me niet kwalijk nemen, maar de mensen werden de jongste dagen gewoonweg bedrogen. Dat vind ik bijzonder erg.

Mijnheer de minister, wat zullen de prioriteiten zijn ? U bent voorstander van de federalisering van de NMBS. Dat is echter geen feit, het staat niet in de verklaring en het is dus nog niet voor de eerste zes jaar. Kunt u voldoende inspraak afdwingen om uw mobiliteitsplan Vlaanderen te realiseren ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, geachte collega's, ik ben waarschijnlijk de enige minister die heeft gepleit voor de regionalisering van de spoorwegen. Ik kan u wel zeggen dat ik van niemand steun heb gekregen. Ik heb in onverdachte tijden gevraagd dat ook de luchthaven van Zaventem tot de Vlaamse bevoegdheden zou horen. Men heeft dit punt verwijderd uit de resolutie van het Vlaams Parlement. Ik heb op dat vlak inspanningen geleverd. Ik werd toen noch door mijn partij noch door andere partijen gesteund.

De baas van de spoorwegen is een Vlaming. Ik neem aan dat hij een goede Vlaming is. Ik kan niet om hem heen.

In de Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie wordt het debat momenteel beheerst door de maatregelen die de federale overheid heeft genomen voor de luchthaven van Zaventem. Er is dus op dit niveau geen overleg geweest inzake de nieuwe beheersovereenkomst, noch wat het nieuwe investeringsplan van de NMBS betreft. Dit investeringsplan werd reeds meermaals aangekondigd, maar werd tot op heden nog niet geconcretiseerd, laat staan meegedeeld aan de federale regering of aan de gewestregeringen. Het is dan ook te vroeg wat dan ook naar voren te schuiven in besprekingen die nog niet zijn gestart. Er kan echter weinig twijfel over bestaan dat een investeringsplan van dergelijke omvang in eerste instantie een antwoord moet zijn op objectieve behoeften. U zult zich ook herinneren dat we wel onze standpunten hebben verduidelijkt naar aanleiding van de opmaak van de bijlagen bij de huidige beheersovereenkomst.

Het huidige beheerscontract tussen de NMBS en de federale overheid loopt af op 31 december 2001. We mogen aannemen dat er op federaal niveau nu reeds wordt nagedacht over de opmaak van de derde versie van de beheersovereenkomst. De gewesten zijn daar niet bij betrokken. Aangezien het spoorvervoer een belangrijke actor is in het mobiliteitslandschap van de gewesten, is dit niet de goede weg. Het is dan ook niet meer dan normaal dat de gewesten daarin ten volle worden gehoord en via de raad van bestuur hun rol kunnen spelen. Ik zal

Stevaert

dan ook bij minister Durant blijven aandringen dat er een vertegenwoordiging van het Vlaams Gewest in de beheersorganen van de NMBS wordt opgenomen.

Binnen de huidige institutionele context wordt het Vlaams Gewest gehoord in het kader van de betrokkenheidsprocedure voor wat het investeringsplan aangaat, niet voor wat de beheersovereenkomst betreft. Ik heb desalniettemin minister Durant schriftelijk mijn bekommernissen medege-deeld over de bijakten bij de beheersovereenkomst. Deze brief heb ik op 23 december 1999 ter beschikking gesteld van het secretariaat van deze commissie. De belangrijkste elementen van deze brief kunnen als volgt worden aangegeven : netnormering, hiërarchie van de lijnen en de stations conform het ruimtelijk structuurplan, ruimtelijke toegankelijkheid van de stations, basismobiliteit, snelheidsnormen voor het treinverkeer, stiptheid, capaciteit, afstemming van het treinverkeer op tram- en busverkeer, tariefintegratie en betere toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit.

Het Vlaams Gewest zal dan ook zijn standpunt over het investeringsplan bekendmaken aan de federale minister. De grote lijnen daarvan zijn bekend, met name wat de ontsluiting van de luchthaven van Zaventem en het Gewestelijk Expressnet aangaat.

Het Vlaamse mobiliteitsplan zal, conform de regeringsverklaring aan het Vlaams Parlement, worden voorgelegd tijdens het voorjaar van 2001. De verdere timing zal daar uiteraard in worden toege-licht.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de minister, uw antwoord ontgoochelt me enigszins. Tijdens het weekend heeft de federale regering voorstellen gedaan om de statuten van de NMBS en de samenstelling van de raad van bestuur te wijzigen en heeft die voorstellen blijkbaar ook aanvaard. Ik heb navraag gedaan, en u hebt wel uw eisen gesteld inzake het kijk- en luistergeld. Als minister vice-president en als Vlaams minister van Mobiliteit hebt u dit weekend inzake de NMBS echter geen voorstellen gedaan. Ik heb daar toch niets over gehoord. Het was toch een uitgelezen moment om de unanieme eis van het Vlaams Parlement door te drukken en een zetel op te nemen in de raad van bestuur om zo beter geïnformeerd te worden. Mijnheer de minister, u hebt hieraan verzaakt.

U hebt ook gezegd dat het investeringsprogramma nog niet is voorgelegd aan de federale regering en zeker niet aan de Vlaamse regering. Binnen het Vlaams mobiliteitsplan, dat over een aantal maanden zal worden besproken, kan het toch niet zo moeilijk zijn om onze prioriteiten voor te leggen en te bepalen wat wij willen verdedigen binnen de NMBS via de bekende kanalen. Het zou interessant zijn onze standpunten openbaar te maken. Liggen onze prioriteiten bij het goederenverkeer of bij de reizigers ? Wat is uw mening ? Ik hoor daar weinig over. Ik wil hier nu niet de discussie voeren over de lijnen op zich.

De heer Malcorps heeft gezegd dat Agalev echt niet wakker ligt van de verhoudingen tussen Wallonië en Vlaanderen. Bij mij is dat wel het geval. Men moet geen grote studies laten uitvoeren om te weten dat de fileproblemen in Vlaanderen veel groter zijn dan in Wallonië. We pleiten er gewoon voor de verhouding te vervangen via een objectieve behoefteanalyse in het kader van een mobiliteitsplan. Mijnheer Malcorps, u zegt dat het op geen kilometer aankomt. We moeten wat dat betreft een harde houding aannemen.

De voorzitter : De heer Bex heeft het woord.

De heer Jos Bex : Mijnheer de minister, u zegt terecht dat u als enige de federalisering van Zaventem en de spoorwegen hebt bepleit. Nu is het moment om daar met zijn allen achter te staan en er opnieuw een pleidooi voor te houden.

Het klopt inderdaad dat een Vlaming de leiding heeft over de NMBS, maar zijn hart ligt bij het goederen- en niet bij reizigersvervoer. We moeten ons dan ook afvragen of die Vlaming het hart wel op de goede plaats heeft voor de problemen inzake mobiliteit.

Ik zou willen weten of er een verborgen agenda bestaat. Waarmee is men bezig ? Wat zijn de intenties van andere echelons voor de toekomst van Zaventem ? Heeft men bij de volledige mobiliteitsproblematiek voldoende aandacht gehad voor de nodige investeringen in het openbaar vervoer ? Als ik vaststel welke maatregelen men treft om het autovervoer te ontraden, dan is dat veel te weinig. Het heeft niet veel zin te praten over de miljarden die men tekort komt voor nieuwe infrastructuur en nieuwe spoorwegen, als men tegelijkertijd het gebruik van de auto niet ontraadt.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Ik lig uiteraard ook wakker van die verdeelsleutel. De discussie gaat vooral over het geheel van de investeringen. De 55 miljard frank voor de komende 10 jaar zal te weinig zijn. De discussie is hiermee dan ook niet gesloten. Er is een belangrijke aanzet gegeven. We zullen het debat echter verder moeten voeren. Inzake het goederenvervoer zijn er in Antwerpen een aantal manifeste behoeften. Dat is ook niet toevallig. Met de budgettaire middelen die nu beschikbaar zijn, is de discussie pas geopend. We moeten zoeken naar oplossingen. Ook voor alle Vlaamse investeringsbehoeften hebben we nog geen oplossing gevonden. We spreken wel over PPS. Op federaal vlak zal er ook iets moeten worden gedaan.

We kunnen de zaken oplossen door ze zoveel mogelijk op elkaar af te stellen. We hebben het dan over een Vlaams en een federaal mobiliteitsplan waarbij we nagaan wat er nodig is. Persoonlijk ben ik er geen tegenstander van dat ook op het Vlaamse niveau inzake spoorinvesteringen een en ander kan gebeuren. Op dit moment valt de NMBS onder federale bevoegdheid. Inspanningen die men daar moet doen, moeten we nu ook weer niet naar het Vlaams niveau trekken. De discussie moet in eerste instantie daar worden gevoerd. We kunnen daarna nagaan of de gewesten aanvullend en in overleg en via een samenwerkingsovereenkomst kunnen bijspringen. De oplossingen moeten op federaal niveau worden gezocht. Het is duidelijk dat we daar nog niet uit zijn.

Mevrouw de voorzitter, u had het over de beruchte 6 frank per kilometer voor een traject van maximaal 25 kilometer. Er is een vast bedrag uitgetrokken, namelijk 2,5 miljard frank. Dat is niet niks. Als zou blijken dat de 25 kilometer niet veel oplevert, dan is afgesproken dat de afstand wordt opgetrokken tot 50 kilometer per traject. Indien men dat doet, dan is de regeling wel relevant. We hebben het daarbij over carpooling en openbaar vervoer. Ik kan ook zeggen dat de Fietsersbond wel zal zeggen dat de maatregel voldoende is.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer : Mijnheer de minister, uw antwoord is hoopgevend. Als we spreken over een termijn van 10 en 20 jaar, dan zal de NMBS ook wel een keer gefederaliseerd worden. Ik ben daar niet bang voor, ik durf op lange termijn te denken. Wat me wel een beetje ontgoochelt, is dat we niet concreet weten waar we aan toe zijn. U zegt dat u niet werd betrokken bij de voorbereiding van de beheersovereenkomst. Ze moet worden herzien voor het eind van 2001. Is er een mogelijkheid om minstens betrokken te worden bij deze beheersovereenkomst ? De fileproble-

men doen zich voor 80 à 90 percent in Vlaanderen en Brussel voor.

We moeten Vlaanderen niet uitspelen tegen Wallonië. De problemen doen zich voor in Vlaanderen. Ik hoor nooit dat er files zijn in Wallonië. We horen de informatie dagelijks op de radio. De Vlaamse economie wordt daardoor afgeremd. Men zou bijna gaan denken dat dit een bewuste politiek is. Dat durf ik echter niet te veronderstellen.

Mijnheer de minister, ik kijk met zeer veel hoop naar het mobiliteitsplan dat u in 2001 zult voorstellen. De problematiek van de NMBS moet daar dan wel bij worden betrokken. We zijn het de mensen minstens verplicht hoop en perspectief te geven. Op elke vergadering hoor ik steeds hetzelfde. We willen allemaal de zaken verbeteren om de mensen tevreden te stellen. Zoals de zaken er nu voorstaan, zal dit met de mobiliteitsproblematiek zeker niet gebeuren. Dit is voor ons een cruciaal punt.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, we moeten dit dossier niet enkel bekijken in relatie met Wallonië, maar ook in relatie met de federale overheid. Bovendien moeten we in onze economie eens uitgaan van de draagkracht van onze regio. In Wallonië is er nog ruimte. De problemen die onze economie veroorzaakt in Vlaanderen zullen we niet allemaal kunnen oplossen : we zullen die economie moeten heroriënteren. Dan zal de discussie worden gevoerd of die transporteconomie vol te houden is. Ik stel bijvoorbeeld vast dat men in Vilvoorde – net daar – nu mobiliteitsproblemen aan het creëren is omwille van een bepaalde economische ontwikkeling die men er heeft gestimuleerd. Daar is geen rekening gehouden met Wallonië of met de federale overheid. Het gaat gewoon om eigenzinnig Vlaams beleid dat daar leidt tot een verkeersinfarct dat onoplosbaar is. Maar o wee de Vlaamse minister die daar uitspraken over durft doen : hij zal bestempeld worden als een onverlaat, die zich bemoeit met zaken waarmee hij niets te maken heeft. Van horizontaal beleid is er immers vaak nog geen sprake : we bevinden ons nog teveel in een verticaal beleid.

Het mag merkwaardig heten, maar ik ben niet degene die de heer Schouppe afvalt. De afgelopen decennia is gedesinvesteerd in de spoorwegen. Nog een geluk dat de heer Schouppe sale-and-lease-backoperaties heeft doorgevoerd – waarmee de man ocharme veel ellende heeft gekend -, maar anders had men niets gedaan voor de spoorwegen. Nu begint men aan een inhaaloperatie. Wat dat betreft ben ik het met u eens, mevrouw de voorzitter : het is nog een te trage inhaaloperatie. We moeten

Stevaert

nu allemaal druk uitoefenen om die operatie te versnellen, maar we worden ook geconfronteerd met andere aspecten. Hoezeer ik ook een voorstander ben van het regionaliseren van de spoorwegen, ik besef dat dit zich in een Europese context zal afspelen. Niet alleen het federale niveau speelt hier een rol, maar ook het Europese. Er is Europese regelgeving op komst die het spoorwegenlandschap totaal zal veranderen, want er zal sprake zijn van geëchelonnerde spoorwegen.

Binnen die echelonnering zullen een aantal taken zeker moeten toekomen aan de deelstaten. Dan komt men inderdaad tot de discussie over de 60/40-verdeelsleutel. Dat zullen zeer ingewikkelde discussies worden, want dan moet men er in beide landsgedeelten voor zorgen dat de deelstaatoverheid dezelfde taken op zich neemt. Zo niet ontstaat er opnieuw een scheefgroei, als wij actiever worden dan de Waalse overheid en de Waalse overheid die taak laat vervullen door de federale overheid. Ik heb reeds herhaaldelijk via briefwisseling onze grieven kenbaar gemaakt. Ik denk dat ik de minister ben die dit het duidelijkst heeft gedaan in België. Ik heb ook het parlement daarover ingelicht. Het is absoluut noodzakelijk dat we een vertegenwoordiger krijgen, maar men mag niet de illusie koesteren dat al onze problemen opgelost zullen zijn als we die zullen krijgen. Toch moeten we daar voor gaan.

Verder ga ik ervan uit dat er ook veel goede Vlamingen zetelen in het federaal parlement. Ik neem

aan dat de heer Caluwé een goede Vlaming is. We moeten van hieruit aandringen, maar men moet ook de discussie voeren waar ze moet worden gevoerd. De kranten mogen schrijven wat ze willen : men kan me van veel betichten, maar geloof me vrij, ik heb een klein beetje tactisch en strategisch inzicht. Ik zorgde er thuis altijd voor dat ik veel zakgeld kreeg. (*Gelach*)

De voorzitter : Mijnheer de minister, we zouden misschien al met een concreet voorstel kunnen beginnen en nagaan hoe spoedig die commissievergadering kan worden gehouden, met videoconferenties en rechtstreeks te volgen op Internet. Dat zou energie en tijd besparen en zeer creatief zijn.

Met redenen omklede moties

De voorzitter : Door de heer Decaluwe, door de heer Malcorps en door de heer Huybrechts werden tot besluit van deze interpellatie met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het parlement zal zich daarover tijdens een volgende plenaire vergadering moeten uitspreken.

Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 11.23 uur.*
