

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



Zitting 2000-2001

3 mei 2001

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie van de heer Luk Van Nieuwenhuysen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de reactie van de minister op de uitspraak van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht betreffende de zogenaamde kiss-and-ride-verkeersborden

Interpellatie 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, over de mogelijke invoering van een kilometerheffing in Vlaanderen

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 federale NMBS-akkoord en de eisen van het Vlaams Parlement inzake het spoorvervoer

Met redenen omklede motie

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Donderdag 3 mei 2001

WAARNEMEND VOORZITTER : De heer Jul Van Aperen

– *De interpellatie wordt gehouden om 14.12 uur.*

Interpellatie van de heer Luk Van Nieuwenhuysen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de reactie van de minister op de uitspraak van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht betreffende de zogenaamde kiss-and-ride-verkeersborden

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Van Nieuwenhuysen tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de reactie van de minister op de uitspraak van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht betreffende de zogenaamde kiss-and-ride-verkeersborden.

De heer Van Nieuwenhuysen heeft het woord.

De heer Luk Van Nieuwenhuysen : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, een correct taalgebruik en de bevordering ervan door de overheid is een bekommernis die ons allemaal aangaat, en zeker de ministers van de Vlaamse regering.

Mijnheer de minister, een tijdje geleden heb ik u een schriftelijke vraag gesteld naar aanleiding van een uitspraak van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht met betrekking tot het gebruik van de kiss-and-rideborden door het gemeentebestuur van, dacht ik, Oostende. Ik vroeg u of er ook op de Vlaamse gewestwegen dergelijke borden waren aangebracht. U hebt me daar bevestigend op geantwoord. U voegde eraan toe dat u het niet nodig vindt om die borden te vervangen of naar een correcte term te zoeken. U meent dat in dit specifieke geval de Engelse term voldoende is ingeburgerd.

Men kan daarover inderdaad van mening verschillen. Het is zoals de discussie over het kip en het ei. Als de overheid een bepaalde terminologie de wereld in stuurt, is het logisch dat die term ingeburgerd geraakt. Ik ben veeleer te vinden voor het Zuid-Afrikaanse voorbeeld. Men is er erg inventief in het uitvinden van nieuwe termen in de eigen taal. Voor kiss-and-ride is dat een 'kusstrook'. Ik vind dat een erg prettige uitdrukking. Ook de Franse overheid en Quebec doen soortgelijke inspanningen.

Bij ons heeft de taalwetgeving, met – helaas – uitzondering van de hoofdstad en een aantal gemeenten langs de taalgrens, de verfransing tegengehouden. We worden nu echter geconfronteerd met een nieuw fenomeen, namelijk die van het verengelsen. Men kan dit minimaliseren. Men moet er echter rekening mee houden dat er nog heel wat Vlamingen zijn die het moeilijk hebben met andere talen, onder meer met het Engels. Niet enkel oudere mensen hebben daarmee af te rekenen. Ze missen heel wat communicatie omdat ze die talen doodgewoon niet begrijpen. Ik beperk me tot die vaststelling om aan te geven dat er aan de naleving van de taalwetgeving wel degelijk een aantal sociale aspecten zijn verbonden.

Mijnheer de minister, het is niet zo dat dit ene geval me erg verontrust. Wel heb ik er problemen mee dat u als minister vice-president zegt dat u een uitspraak van de Taalcommissie naast u neerlegt. Ik weet dat de taalwetgeving de jongste tijd onderhevig is aan kritiek. Nog niet zo heel lang geleden deed de heer Lachaert in de plenaire vergadering daarover een uitspraak. Hij vond dat allemaal 'mierenneukerij'. Ik herinner me de term nog heel goed. De heer De Gucht vindt dat het allemaal pesterijen zijn ten aanzien van de Franstaligen. Maar goed, tot nu is de taalwetgeving nog altijd van kracht en is ze van openbare orde. Men kan er dus niet van afwijken. Ze is van dwingend recht.

Van Nieuwenhuysen

Degene die deze wetgeving wil wijzigen, moet maar voorstellen indienen in de federale Kamer.

Het is toch wel eigenaardig dat een minister van de Vlaamse regering die uitspraak van de Taalcommissie naast zich neerlegt. Als een Vlaams minister er zo over denkt, hoe kan men dan van de Franstalige politici vragen dat ze de taalwetgeving naleven? Ik heb in het verleden al verscheidene malen gesuggereerd dat de Vlaamse regering eenzelfde houding zou aannemen als de Franstalige. Ze vertikt het op bepaalde vlakken de taalwetgeving toe te passen. Ze doet dat ondanks uitspraken van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht.

Men heeft me op mijn voorstellen steeds geantwoord dat de Vlaamse regering zich op een legalistisch standpunt plaatst. Mijnheer de minister, mag ik uit uw antwoord op mijn schriftelijke vraag afleiden dat dit niet langer de regel is voor de Vlaamse regering? Dat opent natuurlijk heel wat perspectieven.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, geachte leden, ik heb niet gesteld dat ik deze borden niet wil verwijderen, ik heb wel geantwoord dat de verwijdering van deze borden voor mij geen prioriteit is. Ik wil dat gefaseerd doen. We moeten dat woord immers vervangen door een ander. Het vinden van een alternatief is niet zo eenvoudig. We zullen daarover advies vragen.

Mijnheer Van Nieuwenhuysen, u hebt naar buitenlandse overheden verwezen. In mijn eigen stad Hasselt heeft de overheid gekozen voor de term 'zoenstrook'. Ik vind het zelf wel eigenaardig als ik me samen met mijn chauffeur op die plek bevind. Ik verwijder me dan altijd met bekwame spoed van die plek. (*Gelach*)

De Hasseltse term kan eventueel een goed alternatief zijn. We zullen daarover een advies vragen. We kunnen dat niet bij de Vaste Taalcommissie doen omdat dit niet tot haar taken behoort. Als we een woord vinden waar iedereen achter staat, dan zullen we de kiss-and-rideborden vervangen op een redelijke termijn en onder redelijke omstandigheden.

Over de grond van de zaak is mijn standpunt dat het beter is Engelse termen te vervangen door Nederlandstalige equivalenten.

De voorzitter : De heer Van Nieuwenhuysen heeft het woord.

De heer Luk Van Nieuwenhuysen : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik vind dat de Vlaamse regering op dat vlak wel enige inventiviteit ten toon mag spreiden door nieuwe begrippen de wereld in te sturen. Het voorbeeld dat u aanhaalt, zal zeker door de brede lagen van de bevolking worden overgenomen, letterlijk en figuurlijk.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Interpellatie 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, over de mogelijke invoering van een kilometerheffing in Vlaanderen

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Malcorps tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de mogelijke invoering van een kilometerheffing in Vlaanderen.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's,

in Nederland heeft het Planbureau berekend dat investeringen in openbaar vervoer absoluut belangrijk maar ook absoluut onvoldoende zijn om de grote mobiliteitsproblemen waar Nederland mee te kampen heeft, op te lossen. Vormen van prijssturend beleid zijn dan ook nodig. Dat is ook de reden waarom ik deze vraag over de kilometerheffing stel.

In het regeerakkoord van paars in Nederland is de invoering van rekeningrijden als invulling van de variabelisering van de autokosten opgenomen. Begin 2000 werd dit uitgewerkt in het antifileplan van mevrouw Netelenbos van de PVDA. In de Tweede Kamer werd een wetsvoorstel ingediend met het oog op de invoering van 11 tolpoorten op snelwegen ter hoogte van Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht en 27 tolpoorten op secundaire wegen. Op weekdagen zouden automobilisten per passage 7 gulden moeten betalen, of bij elektronische afrekening via transponder 5 gulden.

Malcorps

Tegen deze plannen kwam fel protest, onder meer van de christen-democratische oppositie, maar ook van de eigen meerderheid, met name van de VVD. Ook vanuit de milieubeweging kwamen er kritische geluiden. Men vreesde voor de invoering van een loutere financieringsheffing, als er geen globaal mobiliteitssturend beleid aan vast zou zitten. De vrees voor toenemend sluipverkeer en meer onveiligheid voor zwakke weggebruikers op tolvrije secundaire wegen, de vrees voor een nieuw soort suburbanisatie buiten de tolringen of zelfs het genereren van extra tolontwijkverkeer, werden als belangrijke tegenargumenten aangehaald.

Vanuit de automobilistenverenigingen lag de nadruk vooral op het gebrek aan alternatieven. Het openbaar vervoer biedt volgens hen te weinig bijkomende capaciteit, en de marge voor extra verschuivingen van verplaatsingen van woon-werkverkeer in de tijd is in feite al bijna bereikt.

Het idee dat de files door het rekeningrijden met 30 tot 40 percent zouden afnemen, wordt op zich zwaar gecontesteerd. Rekeningrijden werd vooral gezien als onder dwang betalend in de file staan. Het verlagen van vaste kosten, vergelijkbaar met onze verkeersbelasting, zou niet opwegen tegen de verhoging van de kost voor automobilisten die geen keuzemogelijkheid hebben. Zeer gevoelig ten slotte lag het punt van de bedreiging van de privacy gezien de noodzakelijke registratie van voertuigen op een bepaald ogenblik en op een bepaalde plaats.

Mijnheer de minister, ook in eigen land is het idee van rekeningrijden om dezelfde reden nooit erg populair geweest. Ook u hebt er steeds een aantal kanttekeningen bij geplaatst. Anderzijds is in het Masterplan voor de Antwerpse mobiliteit de mogelijkheid van een tolheffing wel degelijk in aanmerking genomen. Het mag misschien wel beschouwd worden als het sluitstuk van het hele plan. Concreet werd reeds de idee geopperd voor een voorzichtige tolheffing aan de Kennedytunnel van 1 euro voor personenwagens en van 10 euro voor vrachtwagens. Daarbij wil men – en ik citeer : ‘een optimaal evenwicht vinden tussen verkeerssturing en het genereren van kasstromen’. Gezien de tolheffing als sluitstuk moet gelden van de alternatieve financiering van het hele Masterplan, is het risico heel reëel dat het vooral om een financieringsheffing zal gaan, en dus niet om een regulerende heffing.

In Nederland werd de piste van het rekeningrijden inmiddels verlaten en trekt men nu voluit de kaart van de kilometerheffing. Daarbij kunnen het aantal gereden kilometers én tijd- en plaatsgebonden congestiekosten worden doorgerekend voor het hele wegennet. Daarbij kan naar keuze ook verder gedifferentieerd worden, bijvoorbeeld naar veiligheids- of milieuprestaties. Ik denk daarbij aan de snelheid, het brandstofverbruik of de uitstoot van vervuilende stoffen. Daartoe zou iedere wagen worden uitgerust met een ‘on board unit’, een OBU.

Mevrouw Netelenbos liet dienaangaande een studie uitvoeren door adviseur Roel Pieper, de Nederlandse e-manager van het jaar. Die presenteerde op 10 april laatstleden onder brede mediabelangstelling zijn rapport. Zijn conclusie is dat een gedifferentieerde kilometerheffing al in 2003 op beperkte schaal toepasbaar is, namelijk voor 90.000 voertuigen op enkele locaties, en tegen 2008 veralgemeend kan worden. Daarbij lanceerde hij diverse aantrekkelijke oplossingen voor de gestelde problemen. Sta me toe die even te overlopen.

Er zou geen registratie komen op basis van wegvakken, waardoor het privacyprobleem handig wordt ontweken. Het wegennet zou daartoe worden ingedeeld in vier soorten en kleuren van wegvakken met elk een bepaalde tariefcode, die dan nog verder kan variëren naargelang de effectieve benutting van het betreffende wegvak.

Er zou worden gewerkt met een bonus-malussysteem. De heer Pieper spreekt daarom liever van mobimiles, een soort puntensysteem met debets en credits, dan van kilometerheffingen. Hij ziet een combinatie van positieve en negatieve prikkels, van heffingen en kortingen, als beste garantie tot het bewerkstelligen van gedragsverandering van de automobilist. Een ontrading van drukke wegen op de spits kan gepaard gaan met het stimuleren van de vraag op bepaalde momenten of plekken, waarbij het nooit de bedoeling kan zijn dat automobilisten verdienen aan het weggebruik.

Het systeem wordt budgetneutraal ingevoerd via een korting op de motorrijtuigenbelasting, vergelijkbaar met onze BIV, die nu door alle automobilisten betaald wordt, en niet alleen door een beperkte groep van spitsrijders. Daarbij mag het niet de bedoeling zijn dat mobimiles tot doel hebben de inkomsten voor de overheid te verhogen. Het gaat dus niet om een financieringsheffing.

Het systeem zou het best opgezet worden door een 'Trusted Third Party', afgekort TTP, waarbij pri-

Malcorps

vaat-publieke samenwerking expliciet als mogelijkheid genoemd wordt. Verder moet het systeem ook in de praktische uitvoering open staan voor deelname door bestaande privé-partners. De plaatsbepaling van voertuigen kan via GPS, maar bijvoorbeeld ook via het GSM-net.

Ook voor de betaling kan gebruik worden gemaakt van bestaande infrastructuur. Men kan werken met een nieuwe smartcard, maar men kan evengoed bestaande betaalkaarten inschakelen of één kaart die ook voor openbaar vervoer bruikbaar is. Bovendien zou het de bedoeling zijn dat de mobimiles gecombineerd kunnen worden met aanvullende diensten van bedrijven, met name het hele gamma van elektronische voertuiginformatie, bijvoorbeeld file- en route-informatie, maar bijvoorbeeld ook door verzekeringsmaatschappijen die premies afhankelijk maken van feitelijk gebruik van de wagen.

Tot slot kan de handhaving steekproefsgewijs gebeuren via externe fraudedetectoren die controleren of de wagen uitgerust is met een goedwerkende OBU of smartcard.

In Nederland ligt de maatschappelijke consensus over dit voorstel stukken hoger dan voor rekeningrijden. De ANWB – een belangrijke Nederlandse automobilistenclub – verdedigde de kilometerheffing als alternatief voor het rekeningrijden. De Stichting Natuur en Milieu liet een eigen rapport opmaken waaruit blijkt dat een budgetneutrale kilometerheffing, mits ook voldoende gedifferentieerd naar milieu- en energieprestaties van voertuigen, in 2010 zou leiden tot een vermindering van het aantal verkeersslachtoffers met 20 percent, van de emissies en het energieverbruik van de auto's met meer dan 30 percent en van het aantal geluidsgehinderden door autoverkeer met 15 percent. Dit zijn toch wel indrukwekkende cijfers.

Heel deze discussie is bijzonder relevant voor Vlaanderen. Het zal duidelijk zijn dat de congestieproblemen in ons gewest razendsnel Randstadproporties beginnen aan te nemen. Er worden op dit ogenblik studies uitgevoerd over mogelijkheden van PPS in het kader van de opmaak van het Vlaams Mobiliteitsplan. Daarbij wordt vooral gedacht aan vormen van alternatieve financiering om nieuwe investeringen in een verbetering van de mobiliteit mogelijk te maken. En sinds het akkoord over de spoorwegen van einde maart, moet daar intussen zelfs een pakket spoorinvesteringen aan worden toegevoegd.

Van een structureel onderzoek naar verkeerssturende fiscale prikkels op gewestelijk of federaal niveau is echter hoegenaamd nog geen sprake, buiten de formele afspraak in het federaal regeerakkoord dat men inderdaad werk wil maken van een variabelisering van de autokosten. Hoe ? Waar ? Wanneer ? Dat blijft allemaal onduidelijk. Daarbij zal ook op gewestniveau de discussie moeten worden gevoerd over de verkeersbelasting en de BIV.

Een en ander hangt uiteraard af van Lambermont. De discussie zal daarbij niet enkel gaan over de besteding van de opbrengst ervan, maar ook over de wijze waarop deze belastingen op vaste kosten al dan niet gemoduleerd, verminderd of zelfs opgeheven moeten worden in functie van een verhoging van variabele kosten. De beslissing op federaal niveau om de verkeersbelasting te moduleren in functie van de CO₂-uitstoot en de BIV te verlagen voor milieuvriendelijke wagens, met name euro 4 en LPG, zijn een stap vooruit. Deze groene modulering van de vaste kosten zou op termijn echter kunnen worden geïntegreerd in een omvattender hervorming van de verkeersfiscaliteit, bijvoorbeeld via de inbreng van ecologische criteria in een kilometerheffing.

Mijn vragen aan de minister luiden als volgt. Hoe worden de evoluties in Nederland in verband met de geleidelijke invoering van de kilometerheffing gevolgd ? Vindt er gestructureerd overleg plaats ? Welke stappen zijn ondernomen om zo snel en efficiënt mogelijk lering te trekken uit de ervaringen van onze noorderburen ? Federaal minister Durant liet me vorige week op dezelfde vraag in de Senaat al weten dat ze de invoering van een kilometerheffing wel ziet zitten en dit zeker verder wil laten onderzoeken. Hoe reageert u daarop ?

Zal Vlaanderen gewoon de kat uit de boom kijken en afwachten wat de experimenten in Nederland opleveren ? Lopen we dan niet het risico rijkelijk laat te komen met structurele oplossingen voor onze congestie-, veiligheids- en milieuproblemen ? Bent u voorstander van een eigen Vlaamse studie over de mogelijkheden van een kilometerheffing of een systeem van 'mobimiles' naar Nederlands model ? Of bent u eventueel voorstander van een gemengd initiatief in samenwerking met de federale overheid en de andere gewesten ?

Welk overleg vindt er plaats met de federale overheid over de realisatie van een variabiliteit in de autokosten in het algemeen, of meer in het bijzonder over de modulering van de twee gewestbelastingen, met name de verkeersbelasting en de BIV ? Federaal minister Durant antwoordde mij in dit

Malcorps

verband dat daarover regelmatig overleg plaatsvindt. Graag had ik vernomen welke concrete standpunten het Vlaams Gewest dienaangaande inneemt.

Bent u eventueel voorstander van de invoering op korte termijn van elektronische systemen ter vervanging van het eurovignet voor vrachtwagens, aansluitend bij de ontwikkelingen die zich momenteel in Duitsland en Zwitserland afspelen? Zwitserland voert namelijk een elektronische kilometerheffing in voor alle vrachtwagens en in het coördinatiecomité van de eurovignetlanden, waar ook België toe behoort, kondigde Duitsland aan dit te zullen doen in 2003. Onder voorbehoud van de goedkeuring van de Lambermontakkoorden wordt dit zelfs een Vlaamse materie. Volgens het communautair akkoord van 17 oktober 2000 zou het eurovignet vanaf 1 januari 2002 worden geregionaliseerd. Het is dus aan de gewestministers om dit verder op te volgen. Wordt hierover overleg gepleegd met de federale overheid? Steunt de minister het voorstel van de Europese milieubeweging 'Bringing the eurovignet into the electronic age' om Richtlijn 1999/62/EU aan te passen? Dit is de richtlijn die de tol en gebruiksheffingen regelt die lidstaten kunnen opleggen aan vrachtwagens van meer dan 12 ton voor het gebruik van autosnelwegen. De Europese milieuorganisatie Transport and Environment wil deze richtlijn omvormen tot een kaderrichtlijn zodat op Europees niveau de mogelijkheid van een invoering van kilometerheffingen voor het vrachtverkeer expliciet ingeschreven wordt. Het eurovignet zou dus in 2002 Vlaamse materie worden. Het standpunt van de gewestministers zal dan ook mede bepalend zijn. In het kader van het Europees voorzitterschap kunnen wij dienaangaande wellicht een en ander voordragen.

De voorzitter : Mijnheer Malcorps, u zegt dat de heer Pieper stelt dat er geen registratie komt op basis van baanvakken. In uw interpellatieverzoek stond net het omgekeerde.

De heer Johan Malcorps : Alle wegvakken worden ingedeeld volgens vier types. Men zal enkel volgens het type registreren. De computer zal nooit weten waar iemand zich bevindt, maar wel op welk type weg. Aan de hand daarvan zal de rekening worden gemaakt. Dat is bij ons ook perfect mogelijk aan de hand van de weghiërarchie die we uitbouwen.

De voorzitter : Mag ik u nog vragen om in de toekomst Nederlandse benamingen te zoeken voor de Engelse termen?

Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, ik dank de heer Malcorps voor zijn vragen. Ik ben hem ook dankbaar dat hij mij een aantal bevoegdheden toebedeelt. Tot voor kort was ik nog achter omdat ik tegen rekeningrijden was. Nu zit ik terug op hetzelfde niveau als Nederland, waar men intussen ook van rekeningrijden is afgestapt.

Wat uw eerste twee vragen betreft, mijnheer Malcorps, kan ik melden dat de administratie reeds van in het begin de ontwikkelingen in Nederland heeft opgevolgd en hierover ook overleg heeft gepleegd. In Nederland zal worden gestart met experimenten met zogenaamde betaalstroken. Daarnaast is het de wens om de voorgenomen technieken van rekeningrijden bij wijze van experiment te testen.

Los daarvan worden in Nederland nog regelmatig nieuwe technieken doorgelicht, zoals onlangs door de heer Pieper. Er kan evenwel nog niet worden gesproken van een wezenlijke doorbraak met zicht op realisatie op grote schaal. Ik stel daarom voor dat het Vlaams Gewest deze ontwikkelingen van nabij blijft opvolgen, en hieruit lessen trekt. In dit verband wil ik drie kanttekeningen maken. Ten eerste is de fiscale bevoegdheid inzake verkeer en vervoer tot nader orde nog steeds in hoofdzaak een federale bevoegdheid. Ten tweede moeten de theoretische voordelen van kilometerheffingen, rekeningrijden, variabilisering van autokosten, enzovoort, in de praktijk nog altijd worden aangetoond. Ten derde blijkt de impact van de recente prijsevoluties van de brandstoffen helemaal niet de sterke sturingseffecten gehad te hebben die er in theorie moesten op volgen. Dit kan als oorzaak hebben dat er veel derdebetalerscircuits bestaan ten aanzien van de prijs voor verkeer en vervoer over de weg. Die beperken de impact van prijssignalen drastisch.

Het Vlaams beleid kan zeker niet worden omschreven als de kat uit de boom kijken. We moeten ook goed opletten voor de perverse mechanismen van een aantal systemen. Dit zou een middenstroom kunnen genereren die niet gewenst is. Het is gemakkelijk om de mobiliteitsproblemen in Vlaanderen te proberen oplossen via een federaal initiatief, waarbij de financiële middelen naar het federale niveau stromen. Dat zou ons bestraffen omwille van de economische hoogconjunctuur. Ik ben dan

Stevaert

ook niet zo blij met het antwoord van minister Durrant.

De heer Johan Malcorps : Het kan om een Vlaamse belasting gaan.

Minister Steve Stevaert : Dan moeten we ook over de bevoegdheden durven spreken. Op die manier kan Vlaanderen als een volwaardige deelstaat accenten leggen om de problemen op te lossen. Op dat vlak is er echter nog steeds grote terughoudendheid.

Er is inderdaad overleg geweest tussen het Vlaams Gewest en de federale overheid over het variabel maken van de kosten. Dit gebeurt in het verlengde van afspraken die zijn gemaakt in het kader van de ICMIT. Gelet op een mogelijke toekomstige regionalisering van de verkeersbelasting en de BIV, kan deze discussie natuurlijk wel in een ander daglicht komen te staan.

Verder ben ik van mening dat we nog niet onmiddellijk moeten overgaan tot een vervanging van het eurovignet door een elektronisch systeem, ook al is de transportsector hier mogelijk vragende partij. Duitsland zal daar proefprojecten rond realiseren, teneinde meer vat te krijgen op de technische aspecten verbonden aan een elektronisch systeem. Ook dit wordt opgevolgd door de administratie, en er is terzake reeds overleg geweest met de federale regering. De aanpassing van de richtlijn die de tol en de gebruiksheffingen regelt voor vrachtwagens met meer dan 12 ton voor het gebruik van autowegen, is de bevoegdheid van de Europese Commissie. In principe zou de Commissie in 2001 nog een voorstel moeten doen voor een uniform elektronisch systeem.

Ik ben dus op mijn hoede voor de voorstellen van de heer Pieper. Die vergen een enorme implementatie van informatica. We hadden ons een tijd geleden onsterfelijk belachelijk gemaakt indien we in Vlaanderen overal tolhuizen hadden opgericht.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Ik wil beklemtonen dat er op zijn minst in die richting moet worden gedacht. Ik hoop dat de minister dat niet ontkent. Het federaal regeerakkoord streeft duidelijk een variabilisering van de autokosten na. Dat betekent dat er een toepasbaar systeem moet worden uitgedacht. Voor elk systeem is er samenwerking nodig tussen de gewesten en het federale niveau.

Het staat verder buiten kijf dat een prijssturend beleid nodig is. We moeten met honingmaatregelen werken, zoals u al geregeld doet. Er zullen echter ook een aantal azijnmaatregelen moeten worden genomen. De twee samen zijn nodig om effect te sorteren. Op die manier kan er een trendbreuk worden gerealiseerd zodat er minder met de wagen wordt gereden, zeker in de spits. Dat zal minder congestie veroorzaken. In Vlaanderen nemen de congestieproblemen toe. Er moet maar een klein ongeval gebeuren en het hele verkeer in Brussel of Antwerpen ligt lam. We zullen dus maatregelen moeten nemen.

Ik zeg niet dat we de voorstellen van de heer Pieper moeten toejuichen en ze direct in Vlaanderen moeten toepassen. Dat moet uiteraard verder worden uitgediept. Op zijn minst moeten we het initiatief nemen om een studie over dit voorstel te laten maken over de specifieke Belgische of Vlaamse situatie. U zegt dat we de kat uit de boom kijken en afwachten wat Nederland, Duitsland en Zwitserland doet. Ik vind dat kortzichtig.

U had gelijk dat er grote problemen rezen met rekeningrijden, en dit zowel op sociaal en ecologisch vlak als op gebied van veiligheid. Het nieuwe voorstel over kilometerheffing ondervangt een aantal van die ernstige bezwaren. Het excuus gaat met andere woorden niet langer op. We moeten allemaal samen nadenken over een oplossing in die richting. Ik betreur het een beetje dat u de voorstellen niet wilt integreren in de grote Vlaamse mobiliteitsstudie, maar dat u voorlopig nog afwacht. Ik vrees dat we daardoor de boot zullen missen.

Het is wel degelijk mogelijk om via de bestaande Europese richtlijn een elektronische kilometerheffing voor vrachtwagens op te leggen. De Europese milieubeweging vraagt dan ook heel dringend om ermee te beginnen. Duitsland heeft reeds aangekondigd dat het zal starten met de heffing. Een aanpassing van een aantal punten van de Europese richtlijn zou natuurlijk nog beter zijn, vandaar de concrete voorstellen die werden ingediend, en die wij tijdens het Belgische voorzitterschap zouden kunnen promoten. Ik herhaal dat de huidige richtlijn toelaat om over te stappen van het eurovignet op een kilometervergoeding. Omdat het grootste eurovignetland, Duitsland, heeft gekozen voor de kilometerheffing, zullen ook wij hoe dan ook een standpunt moeten bepalen.

De voorzitter : Mijnheer Malcorps, u beweert dat Zwitserland is gestart met de elektronische taks, maar dat klopt niet. Het systeem werkt er als volgt. De chauffeurs beschikken over een speciaal pasje

Voorzitter

dat ze aan de grens in een automaat stoppen. Ze tikken er zelf hun kilometerstand in en rijden daarna naar een uitgaande post, waar ze opnieuw hun kilometerstand intikken. Daar krijgen ze een verrekening op basis van hun tonnage en afgelegde kilometers. Het gaat dus niet over een volledig elektronisch systeem dat automatisch registreert bij het doorrijden en verlaten van het land en dat automatisch een afrekening opstelt. Een dergelijk systeem bestaat er nog niet.

Dit debat vormt een onderdeel van het totale mobiliteitsdebat. Wat merken we immers? We hebben in Vlaanderen mobiliteitsproblemen tussen halfzeven en halftien in de ochtend en tussen vier en zeven in de namiddag. Bovendien kampen we niet overal in Vlaanderen met problemen, maar vooral in de driehoek Antwerpen-Brussel-Gent. Het mobiliteitsplan Vlaanderen zal ermee rekening moeten houden dat we niet de hele dag noch overal mobiliteitsmoeilijkheden hebben. Wellicht zijn voorstellen nodig waarin wordt gedacht aan een spreiding in tijd en ruimte.

De heer Johan Malcorps : Dat is nu net de bedoeling van het voorstel. We willen de 'road pricing' invoeren, omdat die is gedifferentieerd in de tijd en op het vlak van de locatie.

De voorzitter : Mijnheer Malcorps, u spreekt uzelf tegen, want zo-even had u het over een kilometerheffing voor het gehele grondgebied.

De heer Johan Malcorps : Neen, dat is niet waar. Het aantal kilometers wordt geteld op alle wegen. Voor het gebruik van wegen die weinig worden benut of die op dat ogenblik heel rustig zijn, zal heel weinig moeten worden betaald. Het gebruik van drukke wegen tijdens de spits, zal wel duur zijn. De regel geldt voor het gehele grondgebied, zodat geen sluiptwegen kunnen worden gebruikt. Niemand kan met andere woorden de betaling ontlopen.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Malcorps, ik vrees dat ik nu pas goed begrijp wat u bedoelt. Uw voorstel is waanzinnig. Een totaalsysteem is heel iets anders dan een tolsysteem, want dat laatste is een financieringssysteem met een sturend element. Een totaalsysteem levert problemen op, want de vaste kosten zullen in de toekomst een Vlaamse aangelegenheid vormen, en de variabele kosten zullen de federale schatkist spijzen. De herverdeling zou dus een averechts effect hebben. Ik kan

me niet voorstellen dat dat de wens van het Vlaams Parlement is.

Zelfs al zou Vlaanderen bevoegd worden voor het geheel, dan moeten eigen Vlaamse instrumenten worden ontwikkeld. U stelt dat het systeem moet gelden voor het gehele grondgebied. Het gaat toch niet op om mensen te belasten die om negen uur een landweg in de Westhoek of in Limburg gebruiken, zelfs al zouden ze heel laag scoren en dus weinig moeten betalen? Iemand die op hetzelfde uur in Antwerpen de auto gebruikt, zou u wel een veel hoger bedrag opleggen. Het systeem zou enkel leiden tot een nieuwe delokalisatie in Vlaanderen. Het resultaat zou dan ook haaks op de doelstellingen van het RSV staan. Bovendien zou het de levenskwaliteit nog meer verpesten. Het verkeer zou nog meer worden verspreid, omdat wij geen hiërarchie van de wegen kennen. Ik ben uitermate voorzichtig met dergelijke voorstellen. In Nederland is er wel een hiërarchie van de wegen. Daar kan de heffing dus niet worden ontweken. Hier kan dat wel.

Overal een bedrag aanrekenen, vormt evenmin een oplossing, want dan zou niet langer sprake zijn van een sturende maatregel. Bovendien zou er nood zijn aan een categorisering van de wegen. Een belasting opleggen aan de hand van een categorisering, zou leiden tot een onhoudbare situatie in Vlaanderen. Mensen uit woonwijken zouden ons komen smeken om op te houden met die onzin. Nu al merken we de grote gevolgen van kleine verkeersremmende ingrepen. Het gaat over goedbedoelde ingrepen waarover heel goed werd nagedacht door specialisten en lokale besturen. Toch leiden ze tot sluiptverkeer en vraagt iedereen nu om dergelijke maatregelen op te heffen. De nieuwe gevolgen zijn in vele gevallen erger dan de oorspronkelijke.

Het probleem is opnieuw dat we een goed geordend land als Nederland als voorbeeld nemen. Wij zijn een veel minder goed geordend, en bovendien een federaal land. De grote reden om het rekeningrijden in te voeren was dat de problemen met de doorstroom zouden zijn opgelost. In Nederland garandeert men zelfs de doorstroming niet. Als de doorstroming optimaal is, moet ervan worden uitgegaan dat de mentaliteit is gewijzigd. Dat zou misschien gedeeltelijk opgaan, maar ik kan niet geloven dan ook het rijgedrag zou wijzigen. We moeten heel goed opletten met dergelijke voorstellen.

Ik ben het eens met de variabilisering van de kosten. Ik ben ook bereid om alle mogelijkheden te onderzoeken, maar ik wil vooral steeds goed over-

Stevaert

leg plegen met de federale minister, want goede afspraken zijn noodzakelijk. Naar aanleiding van het mobiliteitsplan voor Vlaanderen kunnen we nagaan welke instrumenten mogelijk zijn, welke studies we kunnen uitvoeren en hoe we afspraken kunnen maken met het federaal niveau.

Ik vind uw voorstel echt niet goed. We kunnen de eigen bevolking toch niet op een dergelijke manier behandelen? Mensen kiezen er niet voor om op een bepaalde plek te gaan werken. Het is evenmin hun fout dat het openbaar vervoer niet goed is uitgebouwd. Het voorstel zou leiden tot een niet te overzien conflict.

In Nederland is men van plan om try-outs te doen. Ik moet echter nog zien of die zullen werken. De verkopers van hardware zijn er nu mee bezig. Ik kom zelf uit de groene beweging, maar ik heb toch een groot verwijt aan dat adres: als het over mobiliteit gaat wordt nooit rekening gehouden met de menselijke aard. Vroeger ging men ervan uit dat het rijgedrag zou veranderen door een stijging van de brandstofprijzen. We kennen ondertussen het resultaat.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, deze voorstellen zijn zeker wel sociaal verantwoord. Zowel bij het rekeningrijden als bij de kilometerheffing is er immers sprake van variabelisering. Die houdt in dat bij een stijging van de variabele kosten, een daling van de vaste kosten optreedt. Dat wil zeggen dat de mensen die verantwoord – in casu niet tijdens de spits – rijden, uit de regeling voordeel halen. De vaste kosten – bij ons is dat de verkeersbelasting – dalen of zouden zelfs worden afgeschaft. In de plaats zou men kunnen spelen met variabele kosten zodat men een sturend beleid kan voeren. Sociaal gezien zet men in elk geval een stap vooruit.

Er moet in elk geval een hiërarchisering van wegen komen, los van het feit dat men een kilometerheffing of rekeningrijden zou invoeren. Mijnheer de minister, ik denk dat ook u het daarmee eens bent. We moeten niet overal vrachtwagens en druk personenverkeer toelaten. Op een aantal plaatsen moeten we het misschien verbieden. Als men bijvoorbeeld beslist om in een bepaalde straat minder verkeer toe te laten, dan drijft men de prijs op. Men kan dus oneindig variëren, ook met het instrument van de kilometerheffing. Waar men minder verkeer wil, moet men gewoon de prijs verhogen.

Het klopt dat men voor dit systeem grotendeels afhankelijk is van elektronica. Zelfs als systemen uitvallen, kan men terugvallen op de gewone reglementering en wegcode. We moeten dit systeem onderzoeken.

Overigens, het sterke argument is dat een aantal van die elektronicasystemen en computergeleide auto's toch op de markt komen. Men zal 'slimmere' auto's maken. De autoconstructeurs investeren daarin omwille van de mogelijkheden inzake de routeplanning. De rijkere chauffeur zal dankzij de on-boardcomputer een route kunnen uitstippelen om de file te vermijden, terwijl de armere bestuurder erin zal staan.

Als we die elektronica maximaal willen aanwenden zodat heel de maatschappij er iets aan heeft en ze ook het milieu en de verkeersveiligheid ten goede komt, dan mogen we nu de trein niet missen. We moeten een aantal mogelijkheden onderzoeken en studies uitvoeren, gericht op de Vlaamse en Belgische situatie. Natuurlijk is de toestand bij ons anders dan in Nederland. We moeten wel een beslissing nemen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Malcorps, een aantal geleerden hebben in bepaalde onderzoeken conclusies getrokken die absoluut niet kloppen. Als men op de ene plaats het verkeer vermindert, dan verhoogt het elders. Misschien is het verkeer voor een deel samendrukbaar. De elasticiteit ervan is echter niet groot. Men moet ook die afweging maken.

We leven bovendien in een ingewikkeld land. Ik kan ervan meepraten. Ik heb recent een aantal nachtelijke vergaderingen meegemaakt. Ik beloof u veel plezier als u daaraan meedoet. Zelfs indien men hier juiste prijsafspraken zou kunnen maken, dan nog is er een probleem, los van de communautaire moeilijkheden. Het volume van het geld blijft volgens u hetzelfde. Men kan zelfs een hogere of lagere parameter aannemen. Voor het individu blijft dit echter niet hetzelfde. Het resultaat hangt af van zijn verplaatsingsgedrag. Een aantal mensen kunnen dat gedrag aanpassen, anderen niet omdat ze in een situatie gedwongen worden.

De heer Johan Malcorps : Bij de tolheffing aan de Kennedytunnel is dat het geval.

Minister Steve Stevaert : Ik zeg u daarom ook dat we bijzonder voorzichtig moeten zijn en niet het signaal mogen geven dat we via de nieuwe techno-

Stevaert

logie en heffingssystemen een oplossing hebben gevonden voor het mobiliteitsprobleem.

Mijn kritiek op de Nederlandse aanpak is dat men de indruk geeft de oplossing gevonden te hebben : nieuwe technologie gekoppeld aan incentives enerzijds en bestraffing anderzijds. Een dergelijk systeem dat toepasbaar is voor Vlaanderen bestaat op dit moment nergens ter wereld. Dat is mijn overtuiging.

We zullen nog een discussie voeren als we het hebben over het mobiliteitsplan Vlaanderen. We zullen 1001 maatregelen tegelijkertijd moeten nemen.

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 federale NMBS-akkoord en de eisen van het Vlaams Parlement inzake het spoorvervoer

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 federale NMBS-akkoord en de eisen van het Vlaams Parlement inzake het spoorvervoer.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, één van de taken van een parlementslid is na te gaan of resoluties die het parlement al dan niet unaniem heeft goedgekeurd ook worden uitgevoerd. De resolutie en moties over de Vlaamse inbreng in de NMBS die we een aantal keren hebben goedgekeurd, zijn meer dan actueel. Voor het Paasreces heeft de federale regering een compromis gevonden, waarin nogal wat 'Slangenspeak' in was verwerkt, over de NMBS-problematiek.

Afgaande op de eerste berichtgeving stemde het resultaat me hoopvol. Ik dacht dat men toch het één en ander uit de brand had kunnen slepen. Mijnheer de minister, ik druk erop dat dit mijn eerste indruk was. Ik begrijp ook dat niet alle wensen

in één keer kunnen worden gerealiseerd. Men had nu schijnbaar een eerste stap gezet. We hebben vastgesteld dat een aantal belangrijke projecten voor Vlaanderen werden opgenomen in het investeringsplan, dat loopt over 10 jaar. In feite wordt dit uitgesmeerd over 15 jaar.

Als men het algemene akkoord dat door de regering werd goedgekeurd in detail bestudeert, dan blijkt het veeleer een mediashow. Ik wil het hierbij niet hebben over de exploitatietekorten van de NMBS. Dat is ons probleem niet. Men doet wel pogingen om dit te verminderen omdat iedereen ervan overtuigd is dat bij uitvoering van het akkoord het tekort hallucinante vormen zal aannemen.

Eén van de sleuteleisen van het parlement ging over de objectieve criteria. Die zijn niet opgenomen. Bovendien mag de Vlaamse regering haar spaarcenten wel mee inbrengen, maar over medezeggenschap is er geen sprake. De NMBS stelde voorop dat ze een investering zou doen ten bedrage van 677 miljard frank. Uiteindelijk blijkt het om 375 miljard frank te gaan. De eigen bijdrage van de spoorwegen is 500 miljard frank. Een aantal maanden geleden zei men dat dit totaal onvoldoende is. Nu is iedereen daar bijzonder enthousiast over. De overige 177 miljard frank – het verschil tussen 500 en 677 miljard frank – zal men via alternatieve financieringsmethodes trachten aan te vullen.

De federale regering is wat dat betreft bijzonder creatief geweest. Men heeft het over cofinanciering voor burgerlijke bouwkunde tot de beruchte private-publieke samenwerking. We zullen ook cofinanciering met de buurlanden uitvinden. Zelfs leasen – een vorm van debudgetteren – komt ter sprake. De liberale coalitiepartner heeft dat tijdens de vorige legislatuur nog tot in het kwadraat geheld. Nu juicht men het toe als het ei van Columbus. Ten slotte zou men de eigen activa realiseren. Ik stel enkel vast dat men er tot op heden niet in is geslaagd de activa om te zetten in cash geld. Men doet nu opnieuw een poging.

Eén van de mogelijkheden is de cofinanciering voor de werken in het kader van de burgerlijke bouwkunde. De federale regering rekent op een inbreng van 25 à 35 miljard frank. Aan Waalse zijde is hiervoor geen interesse. Het Vlaams Gewest zou dit bedrag dus moeten ophoesten. Er is echter geen enkele inspraak noch een regionaal beheerscontract. Men probeert dit te doen via de PPS-toverformule.

Decaluwe

Eigenlijk wordt van die PPS niet veel verwacht. De privé-sector zou immers pas tot een inspanning bereid zijn indien daar een zeker rendement of een zekere vergoeding tegenover zou staan, wat eigenlijk maar logisch is. Die vergoeding zal hoger moeten liggen dan de marktrente, iets waarin de NMBS op haar beurt niet sterk in geïnteresseerd zal zijn. Vandaar dat waarschijnlijk meteen een opening zal worden gemaakt naar de semi-publieke partners, waaronder de vervoers- en de havenbedrijven, om die inbreng verwezenlijkt te zien.

In tegenstelling tot een rechtstreekse inbreng van de gewesten – de zogenaamde cofinanciering – wordt hier wel een opening gelaten voor een nieuwe vorm van beheersovereenkomst. 'Er kunnen overeenkomsten worden gesloten voor het gemeenschappelijk beheer van bepaalde activiteiten', aldus het federaal akkoord. Dit betekent evenwel geen vertegenwoordiging in de raad van bestuur. De vraag die hierbij gesteld moet worden, is bijvoorbeeld of De Lijn zal investeren in bepaalde spoorweginfrastructuren, terwijl zij zelf amper voldoende middelen heeft om haar tramnetten in Gent en Antwerpen in een sneller tempo uit te breiden. Indien De Lijn plotseling geld zou vinden om de spoorwegen te financieren, dan kunnen we ons afvragen waarom zij dat geld niet vindt voor haar eigen taken.

De 60/40-verdeling is in dit parlement een zwaar strijdpunt gebleken. Er werden ronkende verklaringen afgelegd door diverse ministers, maar in dit akkoord wordt daarover met geen woord gerept. Evenmin wordt een aanzet gegeven tot de ontwikkeling van een manier om de investeringen te toetsen aan objectieve criteria. Bovendien is het zeer onduidelijk wat er zal gebeuren met investeringen die mee gefinancierd worden door het Vlaams Gewest, door de vervoersmaatschappijen of met private middelen. De heer Ansoms heeft daarover tot drie maal toe een vraag gesteld aan federaal minister Durant, maar veel kwam hij niet te weten. Worden deze investeringen uit de 60/40-verdeling gehaald? Als de Vlaamse projecten met Vlaams geld gefinancierd worden, moeten er dan aan Waalse zijde projecten worden geschrappt? Of betekent dit dat er extra middelen overblijven voor de Waalse projecten? Dit laatste is het geval als we Le Soir mogen geloven. Daarin las ik, ik citeer: 'Côté francophone, on crie victoire. La clé de 60/40 est maintenue. Les investissements que la Flandre veut réaliser pour Anvers n'enlèveront pas un franc à ce que le fédéral financera en Wallonie'. In dit geval

werkt Vlaanderen mee aan de financiering van projecten in Wallonië. Dit is de harde realiteit.

Over de gewestelijke inbreng lezen we verder: 'Het investeringsplan zal voor overleg worden voorgelegd aan de Gewesten en kan desgevallend aangepast worden'. Wanneer kan het worden aangepast? Kan het Vlaams Gewest het investeringsplan effectief bijsturen? Verder lees ik: 'Na consultatie van de Gewesten zal een samenwerkingsakkoord worden afgesloten met betrekking tot de gevolgen voor de ruimtelijke ordening van het in bijlage opgenomen investeringsplan'. Wat houdt die consultatie in? Er is evenmin sprake van een timing voor het overleg en voor het samenwerkingsakkoord.

Met betrekking tot de institutionele structuren vroeg het Vlaams Parlement uitdrukkelijk naar een gewestelijke vertegenwoordiging in de raad van bestuur van de NMBS. Op een bepaald ogenblik kwam de minister zelfs met het ei van Columbus aandragen, namelijk de toetreding van de vervoersmaatschappijen tot de raad van bestuur. De heer Loones zal zich nog wel herinneren hoe fel VU&ID daartegen reageerde. Men zei toen dat de heer Van Wesemael er al in zit, maar met welk petje? Het resultaat van dit alles is dat de heer Van Wesemael verdwijnt uit de raad, maar dat De Lijn een zitje krijgt in de Strategische Raad. Dit klinkt heel mooi, maar is toch iets helemaal anders dan een gewestelijke vertegenwoordiging in de raad van bestuur van de NMBS. Daar komt dus niets van in huis. De oplossing werd gevonden in de oprichting van een nieuw orgaan, namelijk het Intergouvernementeel Comité voor het Openbaar Vervoer, afgekort ICOV. Vreemd genoeg is de samenstelling ervan exact dezelfde als die van het bestaande Intergouvernementeel Comité voor Verkeer en Infrastructuur. Men kan zich dus afvragen waarom dan een nieuw orgaan moest worden opgericht. De taak van het ICOV wordt bijzonder vaag omschreven: 'Dit comité zal instaan voor de coördinatie van het openbaar vervoer en de uitvoering van het meerjarenplan voor de investeringen volgen en controleren'. Is de coördinatie geen taak van de vervoersmaatschappijen? Coördinatie van het openbaar vervoer, hoort daar ook de organisatie van De Lijn bij? Bovendien is het niet de taak van het ICOV om een investeringsplan op te stellen. Dit blijft een exclusief federale bevoegdheid. Daarnaast krijgen de regionale vervoersmaatschappijen – dus het gewest – als troostprijs een zitje in de nieuw op te richten Strategische Raad. Deze raad is verder samengesteld uit de leden van de raad van bestuur en vertegenwoordigers van de drie erkende vakbonden. Over wat die raad concreet zal moeten doen, hangt nu nog een grote mistwolk.

Decaluwe

Na een grondige lezing van het akkoord, blijkt duidelijk dat het 'strategisch plan van de regering' op geen enkele manier tegemoetkomt aan de unanieme eisen van het Vlaams Parlement. Die eisen blijken even unaniem in de prullenmand verdwenen te zijn. De vraag is dan ook wat de Vlaamse onderhandelaars hebben binnengehaald. Omdat dit plan meer vragen oproept dan oplost, wil ik aan de minister de volgende concrete vragen stellen.

1. Is de Vlaamse regering bereid om middelen te investeren in spoorweginfrastructuur zonder regionale beheersovereenkomsten en zonder inspraak in de raad van bestuur? Indien de regering hiertoe bereid is, gaat het dan om cofinanciering of om prefinanciering? Minister-president Dewael had het op een bepaald ogenblik over 4 miljard frank van de overschotten, maar dat bleek later plotseling 4 miljard frank uit het Zorgfonds te zijn.
2. Is de Vlaamse regering bereid om in bijkomende middelen te voorzien voor de Vlaamse vervoersmaatschappij De Lijn zodat deze samen met de NMBS investeringsprojecten voor de spoorwegen kan ontwikkelen?
3. Gaat de Vlaamse regering akkoord met het investeringsplan dat over vijftien jaar gespreid wordt? Wanneer moet de Vlaamse regering haar advies overmaken? Wat zal dit inhouden? Zal dit het investeringsplan nog kunnen wijzigen?
4. Kan de Vlaamse regering akkoord gaan met de voorgestelde institutionele structuren die niet beantwoorden aan de door het parlement goedgekeurde resoluties?

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : VU&ID was heel ontgoocheld over het resultaat van de onderhandelingen, en heeft dit ook laten blijken. Aan de eisen van de Vlaamse regering en van de Vlaamse ministers in de federale regering is duidelijk niet tegemoet gekomen. Men kan niet spreken van een echte Vlaamse vertegenwoordiging in die raad van bestuur, en er is evenmin sprake van een nieuw investeringsprogramma aan de hand van een echte behoefteanalyse. We hebben er dan ook onmiddellijk op aangedrongen dat de federale regering haar huiswerk zou overdoen.

Er zijn wel enkele lichtpuntjes, zij het vanuit een nogal cynische benadering. Ten eerste zegt de heer Schouppe zelf dat zijn probleem helemaal niet is

opgelost. Hij heeft al verklaard dat hij de hem toegewezen opdracht, met name de groei van het aantal reizigers met 50 procent, met dit programma niet kan verwezenlijken. Ten tweede is er de vaststelling dat het tienjarenprogramma na vijf jaar sneuvelt. Ten derde is de er de frustratie over een zekere onmacht die ik in mijn talrijke gesprekken met collega's heb vastgesteld. Er komen echter nog onderhandelingen vermits er nog Belgische regeringen gevormd moeten worden. *(Opmerking van de heer Luc Van Nieuwenhuysen)*

Wij kennen ons niet zelf de taak van redder des vaderlands toe. Een formule om tot een Vlaamse eensgezindheid te komen is mijns inziens even belangrijk als hard op de tafel kloppen met onrealistische eisen. *(Opmerkingen)*

Het heeft ons verheugd dat er een Vlaams front was, maar toch blijft er een frustratie, omdat we er, door een aantal zuivere PS-dictaten en door het fundamenteel verschil in visie, een prioriteit van zullen moeten maken bij een volgende onderhandeling. Daarover is er nu toch een consensus. Er zijn kleine stapjes gezet, en er is betrokkenheid.

Dat de 60/40-verdeelsleutel zou blijven bestaan samen met een eigen financiering, zou wel het top punt geweest zijn. De eigen inbreng zou dan toch nog in het pakket kunnen vallen waarvoor evenveel federale middelen naar investeringen aan de overkant zouden moeten gaan. Dan waren we helemaal de dupe. Intussen heeft de premier dat zelf rechtgezet; althans dat heb ik gelezen, en ik hoop dat het waar is.

Het regeerakkoord is op het punt van de NMBS dubbelzinnig en vatbaar voor velerlei interpretaties. Maar er is ten minste, ook binnen de beheersorganen van de NMBS, een leidraad om de zaken te blokkeren voorzover dat nodig zou zijn. Mijnheer de minister, wat is de verantwoordelijkheid van de Vlaamse regering daarin? U hebt zelf al gezegd dat het u spijt dat u geen federaal minister bent. Waarvan akte. Anderzijds maken in dit land nog altijd partijen deel uit van de regering. Men kan zich er dus niet al te gemakkelijk vanaf maken. Onze Vlaamse minister vice-president heeft toch ook iets in de pap te brokken op het federaal niveau.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het is duidelijk dat het federaal spoorakkoord niet beantwoordt aan de wensen van het Vlaams Parlement. Anderzijds is er toch ook een en ander bereikt, en is er een

Malcorps

reeks taboes gesneuveld. We mogen de inbreng die de gewesten, en vooral het Vlaams Gewest, dat vragende partij was, nu krijgen in het spoorbeleid, niet onderschatten. Afgezien van de Strategische Raad en het feit dat het overleg tussen de ministers nu structureel is ingebouwd, is PPS nu uit de taboesfeer gehaald en aanvaard als alternatieve financiering. Dat was eerst voor velen onbespreekbaar; dat kan ik getuigen, ook uit discussies in de eigen groene familie.

In functie van de liberalisering is er een onderscheid gemaakt tussen de infrastructuur en de exploitatie. Niemand zal ons nog kunnen tegenhouden om een aantal dingen zelf te organiseren. Dat heeft de minister vroeger al gezegd. Het belangrijkste is echter dat het principe van cofinanciering of prefinanciering door de gewesten aanvaard is. Dat was het grootste taboe, en het is een grote doorbraak dat de federale partners en de Franstalige partijen het aanvaard hebben.

Daarmee hebben we echter ook een aantal problemen naar ons toegehaald. We moeten het nu ook concreet invullen. We krijgen mogelijkheden om spoorprojecten mee te financieren, maar de vraag is over welke projecten het gaat, en hoe we ze gestalte kunnen geven. Ik heb in het verleden altijd gepleit voor een denken in termen van complementariteit. Spoorinvesteringen zijn in de huidige stand van zaken een federale materie. De belangrijkste investeringen zullen dan ook op federaal niveau moeten gebeuren. Zelf kunnen we complementaire investeringen doen in regionale lijnen.

Dat kunnen ook vrij grote investeringen zijn. De Bond voor Trein- Tram- en Busgebruikers bepleit in het Antwerpse bijvoorbeeld een project voor een soort van Antwerps GEN. Er zou een verbindingsocht moeten komen zodat de noord-zuidverbinding die nu wordt uitgebouwd, aangesloten kan worden op een tweede havenontsluiting, die ook voor passagiersverkeer opengesteld zou worden. Zo zou men zonder overstappen het Centraal Station kunnen bereiken. Daar is een vrij omvangrijke investering voor nodig, maar dan in het regionaal verkeer. Dat is een voorbeeld van iets dat Vlaanderen mee kan financieren.

Ik lees echter in het spoorakkoord dat het om goederenvervoer gaat. Daar ging ook de moeilijkste discussie over. Het heeft immers te maken met de ontsluiting van de havens, vooral van de Antwerpse haven. Ik citeer uit het akkoord: 'Deze methode is bijvoorbeeld aangewezen voor de tweede toegang

voor de Antwerpse haven en voor de Liefkenshoek-tunnel.' Over de Liefkenshoek-tunnel is er geen discussie. Iedereen is het erover eens dat daarvoor zowel een PPS-formule als een Vlaamse co-financiering aangewezen is.

Voor de tweede spoortoegang ligt het evenwel anders. Ik heb er vroeger al op gewezen dat het geen goed principe zou zijn iets dat in wezen een federale spoorinvestering hoort te zijn, tot een Vlaamse materie te maken. Het goederenspoor maakt immers integraal deel uit van de verantwoordelijkheid van de federale overheid en van de NMBS, en de milieuvriendelijke maatregelen, onder meer de lage uitvoering van het tweede goederenspoor, zijn daar impliciet mee verbonden. Het zou geen goede zaak zijn de investering van de NMBS als een federale zaak te beschouwen, maar de lage uitvoering als Vlaamse materie te beschouwen.

Ik meen dat ook de minister dit een slechte werkwijze zou vinden. In een eerste reactie hebben zowel minister Stevaert als minister Van Mechelen gezegd dat niet te bedoelen. Toch staat het hier zwart op wit als een van de voorbeelden van wat ermee bedoeld wordt. Ik hoop maar dat uw interpretatie en die van minister Van Mechelen klopt, en dat dit niet bedoeld wordt, maar ik vrees dat de NMBS het anders begrepen heeft.

Een en ander moet dringend verduidelijkt worden. Er moet worden vastgelegd over welke projecten het concreet gaat in een beheersovereenkomst tussen het Vlaams Gewest, de NMBS en de federale overheid. Als de heer Schouppe uiteindelijk zou oordelen dat we de 60 miljard frank voor een lage oplossing voor de tweede spoortoegang zelf moeten betalen, dan lijkt me dat een ongewenst effect. Als dat bovendien een precedent wordt voor andere goederenspoorprojecten, dan zijn we ver van huis.

Ons verlanglijstje was lang. Minister-president Dewael heeft het zelf bekendgemaakt, en we hebben het met z'n allen onderschreven. Dat vraagt hoe dan ook veel middelen. Er is voorzien in een extra investering in het NMBS-tienjarenprogramma. Hoewel er nog andere instrumenten zijn, zal een deel daarvan van het Vlaams Gewest moeten komen. Dat heeft begrotingsimplicaties. We zullen wel degelijk moeten voorzien in een post Spoorinvestering op onze begroting. Aangezien het om een tienjarenprogramma gaat, zullen er ook recurrente bedragen bij zijn. Het gaat bovendien niet over een paar miljoen, maar over miljarden, tenminste als we een ernstige oplossing willen aandragen. Er zal alvast een belangrijke discussie komen naar aanlei-

Malcorps

ding van de begroting voor 2002, en zeker van de meerjarenbegroting.

Vandaar mijn vraag naar een beheersovereenkomst tussen het Vlaams Gewest, de NMBS, en de federale overheid, waarin duidelijk wordt waarover het gaat, zodat misverstanden uitgesloten zijn, en niemand ons de zwarte piet kan doorspelen. Daarnaast moet ook duidelijk worden in de begrotingen, vanaf de begroting voor 2002, welke bedragen er voor gereserveerd worden. Het zal niet volstaan een eventueel overschot op de Vlaamse begroting naar het spoorbeleid te laten gaan. Dat is geen beleid. Het moet concreet vastliggen.

Als de zwartepiet toch naar ons wordt doorgespeeld, dan zullen we onze verantwoordelijkheid opnemen. Een tweede spoorontsluiting zonder lage oplossing is voor ons onaanvaardbaar. Dan moet Vlaanderen die kosten maar betalen. Daarvoor zullen dan andere mobiliteitsprojecten moeten sneuvelen. We moeten consequent zijn.

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

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mevrouw de voorzitter, ik wil alleen een reactie geven op de schampere uithaal van de heer Loones, die ongetwijfeld bedoeld was voor onze fractie. Hij had het over het formuleren van zogenaamd onrealistische eisen in dit debat. Ik hoop dat hij er geen kritiek op heeft dat we consequent pleiten, en zullen blijven pleiten, voor de regionalisering van het spoorwegbeleid.

Mijnheer Loones, ik dacht dat u daar ook voorstander van was. Zo niet, zet u dat dan onmiddellijk recht, en schrijft u naar 't Pallieterke, waar men u om deze stellingname nog steeds de hemel in prijst. Zegt u maar aan 't Pallieterke en aan andere Vlaams-nationale bladen die vermoeden dat u op dit punt een Vlaams-nationalist bent, dat u geen voorstander bent van regionalisering en dat u dat zelfs een onrealistische eis vindt. Als u het niet doet, dan doen wij het wel.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, dames en heren, in het akkoord is enkel overeenstemming over het principe van alternatieve financiering. Wat de gewesten betreft, zijn enkel cofinanciering van PPS mogelijk. Het Vlaams Gewest is be-

reid te onderzoeken of een aantal voor Vlaanderen cruciale spoorwegprojecten kunnen worden opgenomen binnen de PPS-constructie die momenteel wordt opgezet voor de uitvoering van het Masterplan Antwerpen. Indien dit praktisch haalbaar is en er een akkoord bereikt wordt over de projecten en hun timing, kunnen die gedeeltelijk via PPS worden gefinancierd. Aangezien cofinanciering enkel op vraag van de gewesten kan volgens de federale regeringsbeslissing, zal dit uiteraard gebeuren op de voorwaarden die het Vlaams Gewest zelf bepaalt.

Vooraleer over een eventuele financiële inbreng van De Lijn te spreken moet eerst bepaald worden welke spoortaken er in het kader van het regionale vervoer eventueel beter onder de paraplu van de bevoegde autoriteit voor stads- en streekvervoer worden ondergebracht. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan het overdragen van de exploitatie van een aantal kleinere regionale spoorlijnen. Het is echter veel te vroeg om hierover reeds een uitspraak te doen.

Het is niet omdat we kleine regionale spoorlijnen zouden uitbaten, dat dit de Vlaamse begroting zwaar moet belasten. Zoals ik het zie, betekent dat ook dat er een overdracht van middelen is. Dan zouden we zelfs in een land met twee snelheden tot oplossingen kunnen komen. We zijn daar vragende partij voor.

De Vlaamse regering heeft het NMBS-investeringsplan nog steeds niet ontvangen. Van zodra dit gebeurt, heeft het Vlaams Gewest zestig dagen om advies uit te brengen. Ik kan uiteraard nu reeds moeilijk vooruitlopen op een advies dat nog moet worden geformuleerd. Het belangrijkste is momenteel dat de voor Vlaanderen essentiële spoorwegprojecten onverwijld en binnen de gewenste termijnen gerealiseerd worden. Daarbij mag geen tijd verloren gaan aan eindeloze discussies over de exacte structuur. Dit zou verlamdend werken. Daarmee heb ik niet gezegd dat deze discussie niet belangrijk is : ze mag enkel niet ten koste van de nodige investeringen gaan.

Het is correct dat de federale regeringsbeslissing niet voorziet in de vertegenwoordiging van de gewesten in de Raad van Bestuur. Het Vlaams Gewest zal wel vertegenwoordigd zijn in de Strategische Raad die bevoegd is voor alles wat met het investeringsplan te maken heeft en voor het onderhandelen en uitvoeren van het beheerscontract. Dit is een belangrijke stap vooruit tegenover de vroegere situatie waarin geen overleg mogelijk was. Tevens ben ik als minister vertegenwoordigd in het

Stevaert

Intergouvernamenteel Comité voor het Openbaar Vervoer. In tegenstelling tot de huidige Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie is dit ook een wezenlijke vooruitgang. Bij de staatshervorming van 1988 werd enkel in overleg voorzien over het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer. Dit is een geleidelijke evolutie die nog niet is wat we gevraagd hebben, maar die in de goede richting evolueert.

Ik durf in eer en geweten te zeggen dat er een aantal stappen vooruit zijn gezet. Er worden een aantal dingen niet ingevuld en er blijven een aantal grote bekommernissen. Als bijvoorbeeld in de investeringsmiddelen wordt voorzien, zijn we genoodzaakt om de exploitatiekosten drastisch te verhogen. Zo niet krijgen we een maatschappij die op termijn onbestuurbaar wordt.

Als Vlaanderen mee investeert, mag dit er niet toe leiden dat de 60/40-verhouding nog meer wordt uitgehold. Mee-investeren van Vlaanderen kan leiden tot het sneller realiseren van investeringen. We kunnen daar een soort klikfonds voor gebruiken. Op die manier worden de Vlaamse investeringen naar voren geschoven.

De heer Malcorps wijst bij de tweede spoorontsluiting terecht op een aantal milieuvoorwaarden. Het kan niet dat die voorwaarden met Vlaamse middelen worden betaald. De heer Schoupe vindt ook dat dit ten laste van de NMBS valt. Er wordt nogal eens geopperd dat hij dat wil afwentelen op het gewest. Dat klopt niet. Dat betekent niet dat niemand daarvan droomt. De Vlaamse middelen dienen echter om het investeringsprogramma in Vlaanderen zo snel mogelijk te realiseren.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Het antwoord van de minister bevestigt mijn vermoeden dat het hele NMBS-akkoord en de Vlaamse inbreng een slag in het water is. Sommige commissieleden spreken stoere taal. Ik hoop dat ze dat binnen hun partij ook doen. Ik richt me dan ook specifiek tot de gemeenschaps senatoren.

Mijnheer de minister, zowel de minister-president als uzelf hebben al bedragen genoemd. Ik vind daar echter niets van terug in de meerjarenbegroting. Als we de ambitie hebben om een aantal projecten versneld te laten uitvoeren, zoals de tweede havenontsluiting, praten we meteen over tientallen

miljarden. Waar zullen die middelen vandaan komen ? PPS is oké, maar het spoorwegverkeer is verlieslatend. Ik zie niet in hoe dat kan worden opgevuld. Voor de ontsluiting van de Antwerpse Ring werd ooit het idee geopperd om Amerikaanse pensioenfondsen te gebruiken. Nu praat u voor het spoorverkeer over klikfondsen.

Minister Steve Stevaert : Dit is niet ernstig.

De heer Carl Decaluwe : Enkele jaren geleden hebt u toch het idee aangehaald dat een Amerikaans pensioenfonds zou investeren in de Antwerpse Ring ?

Minister Steve Stevaert : Ik gebruik klikfondsen hier in een heel andere context. Er zijn inderdaad Amerikaanse pensioenfondsen die willen investeren in PPS-formules. Er zijn mensen vanuit de hele wereld die in Vlaanderen willen investeren. U moet daar niet denigrerend over doen. Ik opteer ervoor om de tweede spoorontsluiting niet via Vlaamse middelen te realiseren omdat dit een federale aangelegenheid is. De Liefkenshoek tunnel vormt een ander verhaal. Laten we vooral voorzichtig zijn.

Ik weet dat ze niet perfect zijn, maar we hebben nu een aantal stappen vooruit gezet. Ik geef in eer en geweten toe dat er ook minpunten zijn. Ik ben me er goed van bewust dat we naast het investeringspakket geen verhoogd exploitatiepakket kunnen plaatsen, en dat zal het grote knelpunt vormen van het dossier.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, we zullen deze discussie waarschijnlijk hervatten naar aanleiding van de bespreking van de begroting voor 2002.

Ik spreek niet zomaar over PPS. Ik heb op dat vlak wat ervaring opgedaan inzake huisvesting en ik heb de discussies meegemaakt over de pensioenfondsen en de beveks. Het enige wat de privé-investeerders voor ogen staat, is een marktconform rendement. De rest kan hen niet schelen, het zijn immers geen sociale instellingen. Ik geloof echt niet in de zaak, tenzij u met een soort schaduwtoel zou werken. Schaduwtoel is naar mijn mening echter een vorm van debudgettering, maar dit punt maakt deel uit van een andere discussie. Ik herhaal dat ik er echt niet in geloof.

De Vlaamse regering zal binnenkort een advies geven over het Investeringsplan. Ik dacht dat het

Decaluwe

advies reeds klaar was, maar goed : u beschikt over zestig dagen. Ik hoop echter dat u bereid bent om er met ons van gedachten over te wisselen, net zoals we dat ook doen over het programma voor de wegen en de waterwegen. Naar mijn mening is een debat cruciaal zodat ook wij voor een stimulans kunnen zorgen. Natuurlijk ligt de verantwoordelijkheid bij de Vlaamse regering.

Minister Steve Stevaert : Ik ben zeker bereid om erover te praten met de commissie.

Met redenen omklede motie

De voorzitter : Door de heer Van Nieuwenhuysen werd tot besluit van deze interpellatie een met re-

denen omklede motie aangekondigd. Ze moet 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 15.35 uur.*
