

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2002-2003

1 oktober 2002

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie van de heer Eddy Schuermans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de subsidiëring van fotovoltaïsche zonnepanelen

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de afschaffing van de bus-ringlijn 19/20 te Antwerpen

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 de toestand van de Vlaamse wegen en de financiering van het onderhoud ervan

Met redenen omklede motie

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 de toekomst van de regionale luchthavens

Interpellatie van mevrouw Ria Van Den Heuvel tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de beslissing van de Vlaamse regering met betrekking tot de luchthaven van Deurne van 19 juli 2002 en de uitvoering van het akkoord van maart 2000 over dezelfde luchthaven

Vraag om uitleg van de heer Jan Loones tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over een commercieel management voor de luchthaven van Oostende

Vraag om uitleg van de heer André-Emiel Bogaert tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de werking en uitbating van de regionale luchthaven Oostende

Met redenen omklede motie

Interpellatie van mevrouw Ria Van Den Heuvel tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over sport- en trainingsvluchten van op de luchthaven Antwerpen-Deurne

Vraag om uitleg van de heer Dirk Holemans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het uitblijven van de voorziene heraanleg van het zwart punt op de N466

Vraag om uitleg van de heer Eddy Schuermans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de zogenaamde ongemakentaks

Vraag om uitleg van de heer Jan Loones tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de liberalisering van de energiesector en duidelijkheid over de mogelijkheid tot invoeren van wegnisheffing voor gemeenten

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 juridische duidelijkheid inzake de wegnisheffing

Vraag om uitleg van de heer Johan De Roo tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de stand van zaken met betrekking tot de invoering van een wegnisheffing ten behoeve van de gemeenten

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de vluchtdeuren in geluidswanden langs autowegen

Vraag om uitleg van de heer Johan De Roo tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de liberalisering van de elektriciteitssector en het al dan niet behouden van sociale tarieven

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de implementatie van het nieuwe KB over de verhoogde inrichtingen op de openbare weg

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 het meerjarenprogramma energiebesparing en hernieuwbare energie

Vraag om uitleg van de heer Dirk Holemans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de problematiek van de grensoverschrijdende busverbindingen tussen Oost-Vlaanderen en Nederland (Zeeland)

Vraag om uitleg van de heer Koen Helsen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de Vlaamse Wegeninspectie

Vraag om uitleg van de heer Dirk De Cock tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de hinder bij openbare werken

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 1 oktober 2002

WAARNEMEND VOORZITTER : De heer Ludwig Caluwé

– *De interpellatie wordt gehouden om 14.06 uur.*

Interpellatie van de heer Eddy Schuermans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de subsidiëring van fotovoltaïsche zonnepanelen

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Schuermans tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de subsidiëring van fotovoltaïsche zonnepanelen.

De heer Schuermans heeft het woord.

De heer Eddy Schuermans : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, deze interpellatie, waartoe ik het verzoek in juli heb ingediend, handelt over de subsidiëring van fotovoltaïsche zonnepanelen. Eigenlijk zou men voor 'fotovoltaïsch' een ander woord moeten vinden teneinde dit bij het grote publiek sterker ingang te doen vinden.

Het Kyoto-protocol en het Vlaams Klimaatsbeleidsplan zijn de jongste maanden niet uit de actualiteit weg te slaan. Niet onlogisch, gezien de enorme impact hiervan op mens, milieu en economie. Het realiseren van de Kyoto-doelstellingen is in de komende jaren misschien wel een van de grootste uitdagingen voor Vlaanderen én op mondiaal vlak. Van de SERV kregen we onlangs nog de boodschap dat de periode van studies, onderzoeken, plannen en goede voornemens nu wel lang genoeg geduurd heeft en dat het tijd is voor concrete actie en maatregelen.

Een van de maatregelen is het stimuleren van hernieuwbare energiebronnen, waaronder zonne-energie. Iedereen weet dat voor Vlaanderen, zelf arm aan grondstoffen, op dat vlak de mogelijkheden veeleer beperkt zijn, wat niet wegneemt dat Vlaanderen bijzondere aandacht moet besteden aan bijvoorbeeld het gebruik van fotovoltaïsche zonnepanelen. Ik besef dat de particulier die deze aankoop of investering wil doen, daarvoor diep in zijn portefeuille moet tasten. Voor hem is subsidiëring door de overheid dan ook een grote stimulans. Ook dankzij schaalvoordelen door de toenemende vraag naar dergelijke panelen kan de prijs ervan in de toekomst dalen.

De Vlaamse regering heeft onlangs nog de indruk gegeven dat zij hier effectief ernstig werk van maakt, waarbij ik vooral verwijs naar de berichtgeving van minister Gabriëls over het gebruik van dergelijke zonnepanelen in de sociale huisvesting. Zo verklaarde minister Gabriëls 8.000 woningen te zullen uitrusten met deze panelen. Er zou ook in de bouwsector worden voorzien in premies voor dergelijke investeringen in zonnepanelen.

Wat de inbreng van de overheid betreft, vernemen we via de media en via de ODE, de Organisatie voor Duurzame Energie in Vlaanderen, dat het budget voor dit jaar voor de toekenning van de 75-percentbetoelagingen door de overheid en door de intercommunales reeds uitgeput is. In april 2002 waren de beschikbare middelen inderdaad reeds opgesoupeerd. Ook in 2001 moest de uitbetaling vroegtijdig worden stopgezet bij gebrek aan middelen. Dit betekent dat mensen die voor de subsidiëring in aanmerking menen te komen, soms meer dan een jaar geduld moeten oefenen. Dit komt de rechtszekerheid en betrouwbaarheid, elementen die de overheid hoog in het vaandel wil dragen, zeker niet ten goede. Bovendien heeft de ODE meegedeeld dat de subsidiëring volgend jaar tot 50 percent zou worden teruggeschroefd. Dit is uiteraard een bijkomend nadeel voor degenen die op

Schuermans

tijd een aanvraag hadden ingediend en plots niet langer in aanmerking komen.

Worden er in 2002 geen subsidies meer uitgekeerd voor fotovoltaïsche zonnepanelen? Worden deze volgend jaar teruggeschroefd van 75 naar 50 procent? Hoe valt een en ander te rijmen met het stimuleren van groene energie en met het Vlaams Klimaatsbeleidsplan?

De voorzitter : De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het is inderdaad heel belangrijk de groene-energiebronnen te stimuleren, onder meer via de 75-percentsubsidiëring van fotovoltaïsche zonnepanelen.

Dit neemt echter niet weg dat we zonnepanelen op dit ogenblik helaas nog steeds moeten beschouwen als de kers op de taart. We moeten er dus voor zorgen dat er eerst een taart is, zoniet zullen de kersen verbleken. Daarmee bedoel ik dat door het investeren van minder geld – minder dan voor de fotovoltaïsche zonnepanelen – in en door het leveren van meer inspanningen op het vlak van rationeel energiegebruik in de huizen, een veel grotere energiewinst kan worden gerealiseerd. Ik denk daarbij aan de doelstellingen die in het voorliggende EPN-decreet worden nagestreefd. Desalniettemin vind ik het initiatief van minister Gabriëls om een aantal sociale woningen met zonnepanelen uit te rusten, zeker lovenswaardig. Het heeft echter pas echt zin als ook de eerste inspanning wordt geleverd, namelijk de inspanning om sociale en andere woningen 'energie-efficiënt' te maken. Gebeurt dit niet, dan heeft het eigenlijk geen of weinig zin om erg dure zonnepanelen te zetten op huizen die de energie letterlijk en figuurlijk door ramen en deuren naar buiten laten stromen.

Los daarvan sluit ik me graag bij de interpellatie van de heer Schuermans aan.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, collega's, de initiële energiebegroting van 2002 voorziet in 992.000 euro voor het subsidiëren van fotovoltaïsche zonnepanelen. In afspraak met de Vlaamse overheid leggen de elektriciteitsproducenten Electrabel en SPE daar de helft bovenop, namelijk 496.000 euro. Met deze middelen wordt een subsidie toegekend van 50 procent door de

Vlaamse overheid en van 25 procent door de elektriciteitsproducenten, samen 75 procent.

De belangstelling voor het plaatsen van fotovoltaïsche zonnepanelen is dit jaar zeer groot. Daardoor zijn de beschikbare middelen reeds volledig toegevoegd aan 118 verschillende projecten. Daarnaast werd er een wachtlijst met 32 prioritairere projecten vastgelegd. In mijn begroting heb ik intussen de nodige middelen gevonden om aan de meeste van de projecten van de wachtlijst nog in 2002 een subsidie van 50 procent toe te kennen. De elektriciteitsproducenten Electrabel en SPE wensen echter niet langer de bijkomende subsidie van 25 procent toe te kennen. Uit een bevraging van de begunstigen blijkt dat – op enkele uitzonderingen na – die momenteel niet wensen in te gaan op een subsidie van 50 procent, maar wensen af te wachten of er vooralsnog geen 75 procent zal kunnen worden toegekend vanaf 2003.

Het budget binnen de energiebegroting voor de subsidiëring van fotovoltaïsche zonnepanelen bedraagt in 2003 even veel als in 2002. Over de bijkomende subsidie van 25 procent van de elektriciteitsproducenten in 2003 bestaat er nog geen duidelijkheid. De exacte subsidiemodaliteiten zullen in december van dit jaar beschikbaar zijn. Wettelijk gezien kan de Vlaamse overheid niet meer dan 50 procent subsidie geven. Daar kan enkel maar verandering in komen als de wettelijke basis van de subsidieregeling wordt gewijzigd. De nieuwe wettelijke basis zit vervat in het CO₂/REG-decreet, waarvan het eerste ontwerp principieel werd goedgekeurd door de Vlaamse regering.

Het verhogen van de inzet van hernieuwbare energie is voor mij een beleidsprioriteit. Een van de concrete maatregelen is het sinds juli 1998 opgestarte marktstimuleringsprogramma voor fotovoltaïsche zonnepanelen. In 2002 werd het subsidiebudget verdubbeld van bijna 0,5 miljoen euro tot bijna 1 miljoen euro. Dit programma is en blijft dan ook een belangrijk energieproject binnen het Vlaams Klimaatsbeleidsplan.

De voorzitter : De heer Schuermans heeft het woord.

De heer Eddy Schuermans : Mijnheer de minister, ik begrijp dat de aandacht voor deze techniek misschien niet het allerbelangrijkste is. Ik ben wel van mening dat als de mensen iets wordt beloofd, die belofte ook moet worden nagekomen. Als er subsidies beloofd zijn, kunt u de mensen geen jaar doen wachten en hen dan nog anders bieden dan oorspronkelijk was beloofd. Er moet in voldoende

Schuermans

middelen worden voorzien. Zo niet, kan deze subsidie beter worden geschrapt. Het huidige bedrag is te weinig om geloofwaardig te zijn ten aanzien van potentiële investeerders.

Minister Steve Stevaert : Voor mij is 50 percent niet weinig. Als de 25 percent van de privé-sector ontbreekt en mensen daardoor afhaken, kan dat niet aan de overheid worden verweten. Dat is een van de problemen die zich momenteel voordoen. Een ander probleem is het overdreven succes en de overheid die niet volgt met de nodige middelen. Dat daar kritiek op is, dat kan ik begrijpen. Als de privé-sector echter afhaakt, kan de overheid daar niet verantwoordelijk voor worden gesteld.

De heer Eddy Schuermans : Vorig jaar was er nog geen discussie over het percentage en ook toen was er al een wachtlijst. Het was dus meteen duidelijk dat er gretig op werd ingegaan. Misschien ligt het percentage te hoog. Als er echter iets wordt beloofd, dan moet dat binnen een redelijke termijn worden gehonoreerd. Als er niet genoeg middelen zijn, moet het budget worden aangepast.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de afschaffing van de bus-ringlijn 19/20 te Antwerpen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Malcorps tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de afschaffing van de bus-ringlijn 19/20 te Antwerpen.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de minister, dames en heren, sinds 1 september is de populaire ringlijn 19/20 gesplitst in de gewone buslijnen 19 en 20. Dit gebeurde blijkbaar zonder enige consultatie vooraf met de bevolking of de betrokken districtsbesturen van Deurne en Borgerhout. Ook de informatie in verband met de trajectwijziging zelf kwam veel te laat en was volstrekt onduidelijk. Eén en ander leidde dan ook tot een storm van protest van

trouwe gebruikers van het openbaar vervoer in Deurne-Zuid en Borgerhout.

Blijkbaar gaat het om een besparingsmaatregel van De Lijn. Het belangrijkste voordeel van de wijziging, namelijk de aansluiting van het centrum van Borsbeek op het stadsnet en op Berchem station, was perfect mogelijk geweest met behoud van de ringlijn. Maar deze optie viel duurder uit. Hetzelfde geldt allicht voor andere positieve aspecten aan de wijziging. Ranst en Broechem krijgen een verhoging van de frequentie, om de 20 minuten in plaats van om de 30, en via een snellere rechtstreekse route, niet meer langs Borsbeek-Dorp. Buslijn 20 bedient de wijk in de omgeving van het Waterbouwkundig Labo.

De nadelen van de trajectwijzigingen voor de lijnen 19 en 20 springen meer in het oog. In de eerste plaats daalt de frequentie overdag van een bus om de 13 minuten naar een om de 20 minuten of van 4 naar 3 bussen per uur. Beide lijnen samen verliezen blijkbaar 20 ritten. Het zuidelijk deel van Deurne verliest na meer dan 30 jaar een snelle verbinding met het centrum. De afstand tot lijn 20 wordt extra vergroot. Een reeks scholen wordt moeilijker bereikbaar. Ook Borgerhout verliest een verbinding met het centrum. Buslijn 18 is geen alternatief. De uitstekend gelegen halte Sint-Erasmusziekenhuis aan de Luitenant Lippenslaan wordt opgeheven. De nieuwe halte bij het kruispunt Dr. Van de Perrelei-Luitenant Lippenslaan ligt op 250 meter afstand. Het station Antwerpen-Oost wordt niet meer bediend. Wat zegt de NMBS daarvan? Ook de Sporthal en het zwembad aan de overzijde van de Plantin en Moretuslei worden niet meer aangedaan. De laatste rit naar Deurne-Noord vertrekt nu op de Rooseveltplaats om 23.14 uur, een kwartier vroeger. Naar de cinema kan men dus alleen met de wagen! De halte van buslijn 20 aan het kruispunt Jef Verbovenlei en Boekenberglei hindert een snelle doorstroming, wat juist ingaat tegen alle inspanningen die terzake worden gevraagd. Ten slotte komen er nu nog meer bussen door de beschermde Cogels Osylei.

Samenvattend kunnen we alleen maar vaststellen dat de principes van basismobiliteit in een 100 percent stedelijke omgeving met de voeten worden getreden. In plaats van een stap vooruit boeten we in aan basismobiliteit. Dat gaat in tegen het decreet dat hierover werd goedgekeurd. In elk geval wordt de verbetering voor de basismobiliteit in Borsbeek ruim tenietgedaan door de verslechtering van de bereikbaarheid van Deurne-Zuid, Deurne-Noord en delen van Borgerhout.

Malcorps

Mijnheer de minister, waarom werd hierover door de Lijn niet meer overleg gepleegd met bewoners, gebruikers en met de bevoegde districtsbesturen? Ik heb vernomen dat dit zal worden goedge maakt, maar de vraag blijft waarom dit niet eerder is gebeurd? Dit had veel ongenoegen kunnen voorkomen.

Is er oor naar de klachten van de gebruikers? Zal hiermee rekening gehouden worden? Is er geen nood aan een meer planmatige benadering van het netmanagement voor de agglomeratie Antwerpen en aan een democratischer en doorzichtiger besluitvormingsproces om dit soort van belangrijke wijzigingen door te voeren? Erkennen de minister en De Lijn de districtsbesturen als rechtmatige gesprekspartners? Men heeft in Deurne en in Borgerhout immers enigszins de indruk dat dit niet het geval is.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, lijn 42 kampte reeds geruime tijd met zowel capaciteits- als rijtijdsproblemen. In het kader van het netmanagement heeft De Lijn de lijnenbundel 42 – Antwerpen-Lier/Herentals -, die veel verwarrende varianten telde, rechtgetrokken. De randgemeenten worden hierdoor sneller, frequenter en met grotere stiptheid verbonden met Antwerpen.

Voorafgaand aan de herstructurering werden aan een groot aantal halten van de lijnen 19/20 en 42 over de hele dag reizigerstellingen georganiseerd, en vonden er uitgebreide rijtijdmetingen plaats. Er werden weinig doorgaande reizigers geteld, zodat de ringlijn 19/20 kon worden geknipt. Zowel de aangeboden frequentie als de amplitude van de nieuwe exploitatievorm werd op deze tellingen gebaseerd.

Hoe zit het dan concreet met de herstructurering? Ik zal het eerst hebben over lijnenbundel 42. Het bovenstaande betekent dat – op enkele functionele ritten na – lijn 42 Borsbeek niet meer bedient, maar een veel sneller traject krijgt over de Herentalsebaan naar Wommelgem. Alle bussen bedienen Wommelgem-Centrum – voorstadsgebied -, dat hierdoor een regelmatige 20-minutendienst krijgt. Verder worden Massenhoven, Zandhoven, Lier en Herentals om het uur bediend in vaste cadans.

Dan kom ik nu bij de lijnen 19/20. De ring 19/20 wordt gesplitst in 2 gewone lijnen. Ten eerste is er

lijn 19 : Rooseveltplaats – Deurne-Noord – Deurne-Zuid – Wenigerstraat. Ten tweede is er lijn 20 : Rooseveltplaats – Berchem Station – Wenigerstraat – Borsbeek.

Lijn 19 behield grotendeels zijn reisweg. Lijn 20 werd grondig aangepast. Deze lijn vertrekt op de Rooseveltplaats en gaat via de Quinten Matsijslei, de Plantin en Moretuslei en het Tramplein naar Berchem Station. Vandaar gaat het verder via de Wapenstilstandslaan en de Berchemlei, waar in enkele nieuwe halten werd voorzien, om via de Matthijslaan, Verbovenlei, Menegemlei en Eksterlaar eveneens de Wenigerstraat te bedienen. Totaal nieuw is dat deze lijn ook verder rijdt via de De Robianostraat naar Borsbeek, om op de Herentalsebaan zijn eindhalte te krijgen, waar overstap op de lijn naar Wommelgem en Broechem mogelijk is.

Door de hertekening van de reisweg wordt Berchem Station nu rechtstreeks bediend, wat voor veel reizigers een snelle en vlotte verbinding oplevert met de grote treinbestemmingen Mechelen, Brussel, Gent en andere. De halte Ooststation – met zeer weinig reizigers – wordt niet meer bediend. Wel is er een halte op loopafstand van het Ooststation – de Montenstraat.

Hoe zit het dan met de normen inzake basismobiliteit? Qua halteafstand wordt volledig beantwoord aan de normen voor stadsgebieden. De huidige frequenties beantwoorden niet volledig aan de normen inzake basismobiliteit voor stedelijk gebied, maar zijn gebaseerd op de reizigerstellingen. Bij de implementatie van de basismobiliteit in de stad Antwerpen zullen ze aangepast worden.

Dan is er de communicatie met de gemeentebesturen en de districtsraden. De betrokken gemeentebesturen – Borsbeek, Ranst, Wommelgem, Zandhoven en de steden Lier en Antwerpen – werden enkele maanden vooraf ingelicht over de nieuwe reiswegen en halten. Aangezien het een grensoverschrijdende bediening over 3 districten – Deurne, Berchem en Borgerhout – betrof, werd de stad Antwerpen aangeschreven. De Lijn ontving hierop van de stad Antwerpen evenwel geen reactie.

Op 14 augustus werden de betrokken gemeentebesturen en de districtsraden van Deurne, Berchem en Borgerhout uitgebreid geïnformeerd over de praktische schikkingen en over de communicatie. Onder meer de volgende onderwerpen werden behandeld : het nieuwe exploitatiemodel, de halten en de halte-infrastructuur, de doorstromingsproblematiek en de informatieverspreiding.

Stevaert

Dan is er de communicatie met het publiek. Op 14 augustus startte De Lijn een grootscheepse communicatiecampagne langs verschillende kanalen. Om te beginnen is er de halte-informatie. Aan de halten die niet meer bediend worden of verplaatst zijn, werden plans aangebracht met voor de reiziger duidelijke aanduidingen waar hij of zij zich bevindt en waar de nieuwe halte in de omgeving te vinden is.

Vervolgens zijn er de dienstregelingen. Er werd een nieuw boekje uitgegeven met de lijsten van halten en met de dienstregelingen van de lijnen 18, 19, 20, 242, 243 en 420 tot en met 429. De chauffeurs op de betrokken lijnen kregen dienstregelingsboekjes mee voor verspreiding onder de reizigers. Voorts zijn er ook de affiches. Alle stadsbussen en de bussen op de streeklijnen 242, 243 en 420 tot en met 429 werden uitgerust met affiches die de herstructurering aankondigden.

Ten slotte zijn er ook nog de andere informatiekkanalen. Op het infonummer 03/218.14.06 kan de klant terecht voor alle mogelijke inlichtingen. De reizigers kunnen terecht in alle Lijnwinkels voor inlichtingen en dienstregelingsboekjes. De Lijn heeft de districten en de gemeentebesturen in de betrokken regio uitgenodigd op een informatievergadering waarop de herstructurering van de lijnen werd voorgesteld. Tijdens deze bijeenkomst werd aan de betrokken overheden gevraagd hun medewerking te verlenen aan de communicatieverspreiding via hun eigen kanalen : info in het gemeenteblad, uithangen van affiches, verspreiding van dienstregelingen in belangrijke ontmoetingspunten, enzovoort. De Lijn doet ook een beroep op de medewerking van de pers om de reizigers te informeren over de nieuwigheden.

Wat zijn dan precies de aandachtspunten ? Een eerste aandachtspunt is het Sint-Erasmusziekenhuis. De afstand tussen de halte en de ingang van het ziekenhuis is inderdaad 200 meter langer geworden, maar blijft binnen de normen van basismobiliteit. Bij de evaluatie zal de herinplanting van deze halte prioritair worden bekeken in nauw overleg met de betrokkenen. Anderzijds werd het ziekenhuis veel beter bereikbaar vanuit Wilrijk, Berchem en Borgerhout. In samenwerking met de directie van het ziekenhuis werd ondertussen een bereikbaarheidsgids gemaakt, bestemd voor ambulante patiënten, bezoekers en personeel. Een tweede aandachtspunt vinden we bij de scholen. Een groot aantal verbindingen met scholen werd iets

langer, maar daartegenover staat een grotere bereikbaarheid vanuit andere delen van de stad.

Hoe zit het met de verdere evaluatie ? De Lijn laat de klanten eerst kennismaken met de voor- en nadelen en zal na ongeveer anderhalve maand – eind oktober, begin november – een uitgebreide enquête onder de reizigers organiseren in Borsbeek, Deurne en Borgerhout. Het actiecomité werkt actief aan deze enquête mee. Tegelijkertijd zal het aantal op- en afstappende reizigers aan een aantal halten nagegaan worden.

In oktober zal De Lijn, door de rijtijdmetingen, onderzoeken of er tijd vrij is voor eventuele andere reiswegen. Tezelfdertijd worden eventuele nieuwe reiswegen uitgetest. De resultaten van deze onderzoeken zullen met de districten Deurne en Borgerhout besproken worden eind december 2002, begin januari 2003.

Vermits de herstructurering van de lijnen 19/20 grensoverschrijdend is over de districten Deurne, Borgerhout en Berchem, heeft De Lijn aan de stad Antwerpen gevraagd hoe in de toekomst met zulke projecten moet worden omgegaan. De Lijn is bereid de resultaten van de onderzoeken en tellingen, en de daaruit voortvloeiende voorstellen, te bespreken met de betrokken districten.

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

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Hoe zullen we het netmanagement, dat een essentieel onderdeel is van basismobiliteit, organiseren in een stedelijke omgeving ? We kunnen vertrekken vanuit tellingen. Het is ook noodzakelijk om een objectief gegeven te hebben, maar het is niet voldoende. We moeten een ruimer aanbod ambiëren, om een deel van het autoverkeer te laten overgaan in openbaar vervoer. In een stedelijke omgeving is er een enorm potentieel. We kunnen op die manier de basismobiliteit volledig invullen en een ideaal netmanagement uittekenen, rekening houdend met belangrijke attractiepolen, zoals ziekenhuizen, scholen, NMBS-stations zoals Antwerpen-Oost, en dergelijke. Ik heb de indruk dat er iets is misgelopen. De Lijn heeft niet duidelijk gemaakt welke stappen er allemaal zijn genomen. Het is daarenboven in augustus gebeurd, dat was misschien wat laat. Er is wat misgelopen met de communicatie. Verschillende openbare besturen en zeker ook de reizigers hebben de indruk dat ze hier nauwelijks bij betrokken werden.

Malcorps

Ik ben wel blij dat dit grondig wordt geëvalueerd, dat er opnieuw tellingen zullen gebeuren, dat er een enquête wordt gehouden onder de reizigers, en dat het dan opnieuw zal worden bekeken. Ik hoop dat naast het actiecomité en de reizigers, de districtsbesturen daarbij betrokken zullen worden. Voor dit soort van beslissingen moeten we inderdaad zoveel mogelijk op de districtsbesturen rekenen. Die staan dicht bij de mensen. De stad Antwerpen moet natuurlijk ook op de hoogte zijn, maar de concrete inspraak moet vooral via de districtsbesturen worden geregeld.

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 de toestand van de Vlaamse wegen en de financiering van het onderhoud ervan

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 de toestand van de Vlaamse wegen en de financiering van het onderhoud ervan.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het is niet de eerste keer dat we in dit parlement discussiëren over het structureel onderhoud van onze Vlaamse wegen. Ook tijdens de Septemberverklaring kwam dit aan bod. Kort voor het reces hebben we daarover gediscussieerd en verwezen naar het rapport-Helleven, waarin de toestand van de Vlaamse wegen uitvoerig werd beschreven. Dat rapport dateert van 15 april 1999. Het is wellicht interessant om de conclusies ervan nogmaals te overlopen.

Het rapport-Helleven stelde dat het jaarlijks onderhoud nauwelijks voldoende was om de veroudering van het wegennet tegen te houden. Het stelde eveneens dat de autosnelwegen zich in een toestand bevinden, waarbij de jaarlijkse kleine onderhoudsbeurten niet langer voldoen. De aanlegboom van de jaren '70 moet nu noodzakelijk worden gevolgd door grote herstellingen en vervanging van

verhardingen. Het rapport gaf al een ernstige waarschuwing. In tabellen kwam tot uiting dat het nog 38 jaar zou duren om, aan het toenmalige investeringsritme, alle wegen op het normale niveau te krijgen.

Mijnheer de minister, u hebt voor het reces beloofd dat u mij de actualisatie van dat rapport zou laten bezorgen. Uw kabinetschef mailde dat hij het mij eind juli zou opsturen. Ik heb dat jammer genoeg niet ontvangen, ook niet na een aantal telefoons. Ik ben dan maar zelf op zoek gegaan.

Ik heb het rapport nu in handen en bestudeerd, en ik moet vaststellen dat er van een echte inhaalbeweging nog geen sprake is, ondanks de grote verklaringen die in dit parlement werden gedaan. In 1999 was 927 kilometer wegen en autosnelwegen in slechte tot zeer slechte toestand, eind 2001 was dat 861 kilometer. Mijnheer de minister, er is dus een verbetering van 22 kilometer per jaar. Dit is voor ons totaal onvoldoende. Dat is geen inhaalbeweging, dat is een status quo.

Wat erger is, is dat de toestand van de primaire gewestwegen, met de meeste doortochten door dorpskernen en langs scholen, dramatisch is verslechterd. Volgens de cijfers van het rapport-Helleven is nu meer dan 430 kilometer, tegenover 380 kilometer vroeger, in slechte tot zeer slechte staat. Er is ook een groot verschil tussen de provincies. Mijnheer de minister, ik hoorde u vanmorgen op de radio en wat u daar vertelde, is niet juist. In het rapport staat duidelijk dat er aan het huidige investeringsritme nog 39 jaar nodig is om alle slechte wegen te herstellen. Op dit moment wordt 80 tot 85 miljoen euro aan structureel onderhoud gespendeerd.

Mijnheer de minister, het is moeilijk hierover met u in discussie te gaan. U hebt het steeds over meer middelen die zullen worden ingezet. De middelen waarover Openbare Werken vandaag kan beschikken – inclusief die voor eenmalige uitgaven – krijgt men echter niet opgebruikt. U zegt dat u inspanningen levert om de zwarte punten weg te werken en fietspaden aan te leggen. We steunen u daarin. Voor ons kunnen daar niet genoeg middelen naartoe gaan. Voor ons tellen echter niet de ideeën maar wel de resultaten. Op 3 jaar tijd is er slechts 66 kilometer rijweg, zijnde 22 kilometer per jaar, aangepakt. Dat is totaal onvoldoende.

Tijdens de vakantie hebben uw eigen ingenieurs en uw eigen administratie in de pers gezegd dat het hoofdwegennet in Vlaanderen aan een algemene en dringende vernieuwing toe is. Specifiek voor de

Decaluwe

spoorvorming werd aandacht gevraagd. In mijn streek vindt men het onbegrijpelijk dat een weg die nog maar 4 jaar geleden werd opengesteld, namelijk die tussen Kortrijk en Doornik, al ernstige onderhoudswerken moet ondergaan. Het gaat hierbij waarschijnlijk om een dubbele of driedubbele kost. Van structurele duurzaamheid is er zeker geen sprake.

Op de autostrade tussen Antwerpen en Kortrijk zijn er 10 verschillende soorten wegdek. Ik heb dat tijdens het reces gecontroleerd. Specialisten vertellen me dat beton anders reageert op de verschillende weersomstandigheden dan bijvoorbeeld fluis-terasfalt. Wat is het gevolg hiervan voor de veiligheid van de weggebruiker? Een autoband reageert anders naargelang het type wegdek. Ik ben zelf geen specialist ter zake. Toch moet daar aandacht aan worden besteed om ongelukken te voorkomen.

De financiële middelen die op tafel worden gelegd om te zorgen voor een inhaalbeweging inzake de wegenwerken zijn misschien wel opgenomen in de begroting, maar zijn niet vastgelegd of worden niet ter beschikking gesteld.

Voor de ring rond Antwerpen zijn er enorm grote bedragen in het geding. Daarvoor wordt de zogenaamde PPS- toverformule bovengehaald. De ring is echter niet in goede staat. De aanpassingswerken zullen al vlug 60 tot 80 miljard frank kosten. Als er inderdaad voor die oplossing wordt gekozen, dan zou volgens alle studies de inbreng van de privé-sector minimaal 20 percent moeten bedragen. De overheid zou dan instaan voor 80 percent van de kost. *(Opmerkingen van de heer Robert Voorhamme)*

Mijnheer Voorhamme, ik weet wel dat alles enigszins door elkaar loopt. Dat is echter niet mijn schuld maar wel die van het beleid. Als parlements-lid is het moeilijk om controle uit te oefenen.

Mijnheer de minister, de toestand van de Vlaamse wegen gaat er niet op vooruit. *(Opmerkingen van de heer Johan Malcorps)*

Mijnheer Malcorps, u hebt er alle belang bij om de vis te verdrinken. De cijfers uit het rapport-Helleven zijn echter duidelijk.

De voorzitter : Geachte collega's, indien de heer Decaluwe zaken verkeerd zou hebben begrepen, is dat omdat er verkeerd is gecommuniceerd.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, het gaat niet om een verkeerde communicatie. Ik lees enkel voor uit het rapport.

In dat rapport staat klaar en duidelijk dat, om de wegen die in slechte tot zeer slechte staat zijn aan te pakken, er een extra budget van 13,2 miljard frank of 328 miljoen euro nodig is. In 1999 was dit nog 13,7 miljard frank. Dit houdt in dat er per jaar amper 150 à 160 miljoen frank effectief is besteed.

Mijnheer de minister, wat is uw houding ten aanzien van het recente rapport-Helleven? Vanmorgen zei u op de radio dat dit rapport nog niet was afgewerkt en dat het al achterhaald was. Ik heb hier echter het rapport van 23 juli 2002 in handen. Ik heb vanmorgen contact opgenomen met de administratie. Het gaat wel degelijk om het eindrapport. Mogelijk moet het kabinet het nog enigszins bijsturen. Het rapport is er echter wel degelijk.

Welke concrete maatregelen hebt u intussen reeds genomen om versneld het structureel onderhoud van de Vlaamse wegen aan te pakken en de rijveiligheid te bevorderen? In het rapport staat duidelijk dat 861 kilometer wegen in slechte tot zeer slechte staat zijn en dat het rij- en veiligheidscomfort in het gedrang komen.

Mijnheer de minister, we weten ook dat uw middelen niet onuitputtelijk zijn. U verschuilt zich echter reeds 3 à 4 jaar achter de PPS. Wat is de huidige stand van zaken inzake de privé-inbreng voor het onderhoud van de Vlaamse wegen? In welke mate komt de verkeersveiligheid in het gedrang als er op een en dezelfde snelweg in Vlaanderen 10 verschillende verhardingen zijn? Is er geen betere afstemming mogelijk? Hoe verklaart u de huidige situatie?

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mevrouw de voorzitter, ik wil me louter principieel hierbij aansluiten. Ik getuig van een grote welwillendheid tegenover het beleid, maar dit gaat vreselijk traag. We krijgen nu al een paar jaar mooie verklaringen, het ene convenant na het andere en allerlei bijmodules. Ondertussen zijn er allerlei organen en commissies opgezet die alles nog eens bemoeilijken. Op het terrein gaat alles zeer traag. Ik merk dat in mijn eigen gemeente, waar ik de beleidsverantwoordelijkheid draag voor openbare werken. Daar moet iets aan gebeuren.

Loones

Verder heeft de heer Decaluwe, als West-Vlaming, de vraag niet gesteld naar de reden voor de regionale verschillen. Ik heb het genoeg niet gehad dit rapport te zien. We beschikken niet over dezelfde detectivediensten. Dat er zulke verschillen zijn, moet toch wel zijn meegedeeld op een of andere manier, of dit moet in het rapport staan. Men heeft het over diverse regionale benaderingen. Zo zou Limburg het beste wegdek hebben, en West-Vlaanderen het slechtste. Ik stel alleszins vast dat er sprake is van twee snelheden wat werken op autosnelwegen betreft.

Momenteel zijn er de grote wegwerkzaamheden in Ternat en ze zijn uitermate mediagericht. Dit is prachtig opgelost : tweemaal drie rijstroken en er zou binnenkort zelfs sprake zijn van geluids- en zichtwerende afsluitingen, zo lezen we. Anderzijds zijn er de werken op het deel van de kustautosnelweg tussen Gistel en Jabbeke, die heel Vlaanderen ergeren. Dit weekend stond daar een file van 25 kilometer. Godzijdank is er nog eens een mooi weekend in het najaar. Daar heeft men heeft daar niet de geringste moeite gedaan, zelfs niet om die werken in fasen te laten verlopen. We ergeren ons dagelijks aan het feit dat er plots een stuk wordt afgesloten voor dergelijke werken, zodat er maar een heel klein deel overblijft. Men heeft ook geen oog voor het vinden van een oplossing voor het weekend. Volgens mij moet heel dat deel helemaal niet worden afgesloten. Als men navraag doet, dan wordt men verwezen naar de provinciale verkeers-eenheid, die de bal uiteraard terugkaatst naar de administratie Wegen en Verkeer.

Mijnheer de minister, er zijn drie personen politiek verantwoordelijk hiervoor. Het kan niet dat men zoveel aandacht heeft voor het ene belangrijke werk, omdat dit wat meer in de kijker staat, terwijl men bij andere werken blijkbaar alles aan het toeval overlaat. Er moet een code worden ontwikkeld, zodat er zo weinig mogelijk hinder ontstaat. Het is niet verbazingwekkend dat chauffeurs agressief worden, dat ze zijpaden gebruiken en op onmogelijke wijzen voorbijsteken, wanneer men hen tart. Dat moet een van onze zorgen zijn : maatregelen moeten steeds aanvaardbaar en normaal overkomen. Ik sluit me dus aan bij de algemene conclusie dat dit veel te traag gaat, en verder wil ik wat uitleg bij de regionale verschillen waar men het over heeft, indien die er al zouden zijn.

De voorzitter : De heer Denys heeft het woord.

De heer André Denys : Mevrouw de voorzitter, in mijn twintig jaar als parlamentslid heb ik altijd geweten dat men interpelleerde over een gebrek aan aandacht voor het onderhoud van de wegen. Dat is niet nieuw. Die kritiek was zeer scherp op het ogenblik van het Sint-Annaplan, toen men besliste om alle investeringskredieten te herleiden tot 60 procent.

De voorzitter : Voor wie het niet weet : dat was een federaal plan.

De heer André Denys : Inderdaad, in de jaren tachtig. Openbare werken waren toen nog federale materie. Om besparingsredenen heeft men dat toen besloten. (*Opmerking van de heer Eric Van Rompu*) Onder de heer Verhofstadt, inderdaad.

De voorzitter : Die toen zeer sterk de hand op de knip hield.

De heer André Denys : Men zegt altijd dat premier Dehaene alles heeft gedaan om de Maastrichtnorm te bereiken, maar ook de heer Verhofstadt heeft zeer grote inspanningen geleverd inzake de begroting.

Ik zeg dit alles maar omdat het een eeuwig terugkerend thema is. Ook in de vorige zittingsperiode kwam dit vrij scherp ter sprake.

Ik heb me steeds afgevraagd hoe we dat debat objectief kunnen houden. Daar komt het eigenlijk op neer. Het is duidelijk dat deze regering zeer veel inspanningen levert om in middelen te voorzien voor het onderhoud, veel meer dan tijdens de vorige zittingsperiode. Maar de vraag rijst – en daarin heeft de heer Decaluwe natuurlijk wel gelijk – wat het resultaat is. Kunnen we terzake geen afspraken maken ? We zouden kunnen werken met doelstellingen qua resultaten, en die evalueren door middel van een effectenmeting. Zo kunnen we het debat objectief houden. Het is belangrijk dat de regering het niet alleen heeft over de middelen die ze reserveert, maar ook over de doelstellingen die ze vooropstelt, bijvoorbeeld inzake het onderhoud, over het aantal kilometers enzovoort. Zo komen we uit deze discussie. Het glas is nu immers half vol of half leeg.

De heer Loones had het over de hinder die wegwerken meebrengen. Volgens mij heeft de Confederatie voor de Bouw terecht gevraagd of er niet meer werken kunnen worden uitgevoerd op kortere termijn. Met andere woorden, men zou voor meer nachtwerk moeten zorgen. We moeten terzake de bakens verleggen. Ik heb uw antwoord hier-

Denys

op gehoord. U wees er op dat de confederatie vroeger boos was omdat er geen werken waren, terwijl er nu wel veel werken zijn. Toch is dit een probleem. Als we het investeringsprogramma waarin de Vlaamse regering voorziet helemaal willen uitvoeren, dan zal de hinder nog toenemen. Kortere uitvoeringstermijnen, met afspraken inzake nachtwerk, zijn broodnodig willen we vermijden dat deze zo noodzakelijke werken hinder opleveren en leiden tot een vrijwel onoverzichtelijk fileprobleem.

De voorzitter : De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb vroeger reeds een vraag gesteld over wat men zou kunnen omschrijven als het verhuren van de wegen bij onderhoudswerken. Een aannemer zou in die optiek minder huur moeten betalen als hij vlugger klaar is met de werken. Is dit nog nader onderzocht, of is men hier definitief van afgestapt ?

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Als ik het me goed herinner, is die laatste idee ooit door de minister zelf gelanceerd. Ik denk dat moeilijk kan worden ontkend dat er al jarenlang pogingen worden ondernomen om tot een objectivering te komen van de investeringen in wegen en fietspaden. Er is een objectieve behoefteanalyse gemaakt. Elk jaar krijgen we de tabellen in verband met de meerjarenplanning. We kunnen er telkenmale vragen over stellen.

Het is bovendien duidelijk dat verkeersveiligheid een absolute prioriteit is. Naast het bestaande investeringsprogramma is aan de provinciegouverneurs de bijkomende opdracht gegeven om extra te investeren in de zwarte punten. Het onderhoud van de wegen is belangrijk. Niemand zal dat hier ontkennen. Het rijcomfort is ook belangrijk, maar rijcomfort en veiligheid gaan niet altijd samen. Ik denk dus dat we moeten kiezen voor de punten waar de verkeersveiligheid in het gedrang komt door de manier waarop de weg is aangelegd of door slecht onderhoud van de weg. Aan die punten moeten we absolute prioriteit geven. Ik denk ook dat dat wel degelijk de bedoeling van de regering is in het licht van de begroting voor 2003.

We moeten nog eens een overzicht krijgen van de reële stand van zaken van alle middelen die zijn vastgelegd. Er is inderdaad heel wat geld ter be-

schikking gesteld, onder meer ook vanuit het FFEU. Het is belangrijk dat we in deze commissie goed weten welke middelen zijn vastgelegd. Alleen zo kunnen we erover oordelen. Ik heb er vertrouwen in dat de juiste prioriteiten worden gelegd. Ik heb de indruk dat er steeds hetzelfde verhaal wordt verteld en dat er steeds dezelfde verdachtmakingen worden geuit die op weinig zijn gebaseerd. De agenda van bepaalde commissieleden is misschien niet dezelfde als die van de meerderheid.

De voorzitter : Mijnheer de minister, ik zou u willen vragen de cijfers van de uitvoeringen voor de periode 1992 tot en met 2001 te bezorgen en ter bespreking voor te leggen. Er is een onderscheid tussen het aanleggen van nieuwe wegen en aanpassingswerken aan bestaande wegen. Ik treed de heer Malcorps bij wanneer hij zegt dat we de juiste cijfers moeten hebben. De cijfers over de vastgelegde middelen zijn echter niet alles, we moeten de cijfers met betrekking tot de uitvoeringen en de betalingskredieten hebben. We kunnen ze dan met elkaar vergelijken en op basis van juiste cijfers debatteren. Het zou goed zijn moesten we het rapport-Helleven ook allemaal kunnen krijgen.

Mijnheer de minister, ik heb u vanmorgen op de radio gehoord terwijl ik in een vergadering zat. Mijn vergadergenoten waren ontgoocheld. Ze vroegen zich af hoe het in elkaar zat. U verweet de heer Decaluwe immers dat hij enkel vragen stelt omdat hij van de oppositie is. Ik blijf herhalen wat ik bij het begin van het parlementair jaar heb gezegd, namelijk dat ik het fundamenteel vind dat we nog kunnen debatteren. In Hasselt hebt u gekozen voor een zo groot mogelijke meerderheid. Ik weet echter nog niet of ik die keuze begrijp. Wanneer u niet wenst dat de heer Decaluwe u vragen stelt, dan moet u CD&V opnemen in de regering. Dan kunt u de oppositie misschien monddood maken. Het is het ene of het andere. Ofwel staat u debat toe, ofwel regeert u met iedereen. Mijn vergaderingsgenoten van vanmorgen en ikzelf begrijpen u niet meer. U kunt mensen verwijten dat ze geen oppositie voeren, maar wanneer de heer Decaluwe om cijfers vraagt en vragen stelt op basis van een rapport, kunt u hem toch niet verwijten dat hij die vragen alleen maar stelt omdat hij in de oppositie zit. Dat is niet fair. Mijn vergadergenoten waren trouwens allemaal mensen uit het veld, waarvan ik niet eens zeker weet of ze allemaal van CD&V-strekking zijn.

De heer André Denys : Ik heb vanmorgen ook de minister op de radio gehoord, maar ik heb niet gehoord wat u nu zegt.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, ik ga ook een paar vragen stellen. De parlementsleden moeten zelf maar uitmaken of dat normaal is. Ik ben slechts minister. Er is gezegd dat het mogelijk is dat er een communicatiefout is geweest. De vraag is door wie die communicatiefout tot stand is gekomen en hoe dat is gebeurd. Is het normaal dat een parlements lid zich tot de pers wendt, nog voor een bepaalde interpellatie is gehouden ?

De heer Carl Decaluwe : Ik heb dat van u geleerd, mijnheer de minister.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Is het normaal dat er parlements lid naar een krant stapt voor hij de interpellatie houdt ? De minister wordt plots door de radio gecontacteerd, omdat die krant de radio heeft gecontacteerd. De minister wordt dan gevraagd te antwoorden. Toen een tijdje geleden dezelfde tactiek werd toegepast, heb ik tegen de mensen van de radio gezegd dat ik niet wilde antwoorden, maar dat ik wel zou antwoorden als zoiets nog eens zou gebeuren. Ik heb dus moeten antwoorden op een interpellatie die nog niet is gehouden. Dat is bijzonder moeilijk, maar vermits ik flexibel ben, heb ik gedaan wat ik vorige keer heb aangekondigd. Ik heb dus geantwoord. Ik moet mijn woord immers houden. Ik heb geantwoord op vragen over een rapport waar ik nog niet over beschikte.

Dat is bijzonder belangrijk : het ging om een rapport waarover ik niet beschikte. Ik weet niet of het normaal kan worden genoemd, in deze zo geroemde Vlaamse administratie, dat een minister vragen moet beantwoorden over een rapport dat hij niet heeft. Ik stel dit enkel vast. Er zijn getuigen die kunnen bevestigen dat ik dat rapport pas vandaag heb ontvangen. Dat zijn enkele voorafgaandelijke, zwaarwegende bedenkingen.

De heer Decaluwe heeft dat rapport vroeger gekregen. Ik heb zelfs gelezen van wie hij dat heeft gekregen, namelijk van iemand uit West-Vlaanderen. Dat rapport is dus via een zeebriesje tot bij hem gekomen. Dat is echter de procedure, en als minister heb ik mij aan de procedures van het parlement te onderwerpen. Ik ben steeds bereid om mij op elke manier aan de procedures aan te passen. Het parlement is het hoogste orgaan. Dan gaat het natuurlijk over het rapport en over de interpretatie van de cijfers in dat rapport.

Mevrouw de voorzitter, collega's, u hebt vandaag allemaal op de radio gehoord dat de wegen in Vlaanderen bijzonder onveilig zijn omdat er een gigantisch grote achterstand is in het onderhoud. Ik heb hier echter cijfers van mijn administratie. Het is mogelijk dat ik mij vergis, want ik ben niet zo lang naar school geweest als u. Er zijn slechts 2 parameters die de verkeersveiligheid beïnvloeden : de spoorvorming en de stroefheid. Als we het enkel hebben over de verkeersveiligheid, voldoet slechts 2 percent van de autosnelwegen en van de wegen van het primaire net niet. Van het secundaire wegennet voldoet 1,3 percent niet. De heer Malcorps heeft het daarnet al goed aangegeven : 2 percent en 1,3 percent van de wegen voldoen niet aan het begrip 'veiligheid'. Is dat dan zo'n abominabel resultaat ? Wie had vanmorgen bij het beluisteren van de radio de indruk dat slechts 2 percent en 1,3 percent van de wegen niet in orde waren ? Ik wil het met andere woorden zeggen : 98 percent van de wegen zijn wel in orde op het vlak van veiligheid. Ik kan nu een welles-nietesspelletje spelen met de heer Decaluwe, maar de heer Vanderheyden, directeur-generaal van de administratie Wegen en Verkeer, is hier aanwezig. Mijnheer Vanderheyden, dit zijn toch juistere cijfers, die ik geef ? (*Opmerkingen van de heer Carl Decaluwe en de heer Eric Van Rompuy*)

U geeft totaalcijfers en dat is een foute voorstelling van zaken. Het percentage slechte of zeer slechte autosnelwegen is volgens het jongste rapport teruggelopen van 14,2 naar 8,2 en 8,9 percent. Wat slecht is, is het uitzicht van de weg, en ook andere zaken die niets met veiligheid te maken hebben. Als uw autobanden versleten zijn, dan rijdt u met een gevaarlijk voertuig, maar als de kleur van uw voertuig verbleekt is, dan vormt dat geen gevaar op de weg. Als we prioritaire accenten willen leggen, zal dat niet lukken door de auto's over te schilderen, maar door de banden te vervangen.

We hebben bovendien onze budgetten drastisch verhoogd, en ook die cijfers kan ik u geven. In 1998 werd er 253 miljoen euro uitgegeven, in 2002 ging het om 390 miljoen euro. Dat is een stijging met meer dan 50 percent voor het onderhoud van de wegen. Er is ook een daling van de achterstand. Toegegeven, er is wel een stijging in één categorie, maar dat komt doordat we een ander meetapparaat hebben gekocht. We hebben die investering in deze commissie nog uitgebreid besproken. De toestand van de wegen is niet achteruitgegaan, we zijn alleen beter aan het meten. We kunnen nu zaken meten die we vroeger niet konden meten. Als we zouden meten op de oude manier, dan zouden de

Stevaert

resultaten er nog veel beter uitzien. Wie geeft er dan een verkeerde indruk ?

De parlementsleden moeten voorzichtig zijn. Zeggen dat de regering communicatiefouten heeft gemaakt in deze kwestie, is bijzonder gevaarlijk. Op die manier wordt bij de burger de indruk gewekt dat hij ongevallen veroorzaakt omdat de wegen in slechte staat zijn, niet omdat er iets mis is met zijn rijgedrag. Dat is een gevaarlijke misvatting. Pas daar bijzonder goed voor op.

De heer Denys vraagt om een heel goed meetinstrument te gebruiken en dat is heel belangrijk. We moeten dat instrument nog verfijnen. Het gaat dan over het rapport-Helleven. De heer Helleven zou daar zelf veel beter duiding kunnen bij geven. Het zou nog veel beter zijn als de heer Vanderheyden het rapport op een objectieve manier zou analyseren, in plaats van dat we dat 's morgens op de radio moeten doen. Dan ontstaan er namelijk misvattingen. Ik wil dus nog eens herhalen dat 98 percent van de Vlaamse wegen vanuit veiligheidsoogpunt in orde is en dat 2 percent niet in orde is. Dat is waarover we nu discussie voeren.

De middelen voor Mobiliteit zijn in deze zittingsperiode toegenomen met 2 miljard euro. Gedeeltematig legislatuuroverschrijdend is de 20 miljard Belgische frank voor het wegwerken van de zwarte punten.

Mijnheer Decaluwe, u hebt gezegd dat de wegen in Limburg in goede staat zijn. Ik ben u daar bijzonder dankbaar voor. In een bepaalde krant zal daar aan nog heel veel aandacht worden besteed. Ik dank u daarvoor, maar spijtig genoeg is dat niet mijn verdienste, al zal ik dat niet zo benadrukken in mijn thuisprovincie. De oorzaak hiervan is het jonge wegennet in Limburg. De gewestwegen in Limburg zijn jonger dan die in West-Vlaanderen en hebben ook een heel ander eigendomsprofiel.

De voorzitter : Misschien ligt het aan de vele ministers van Openbare Werken die afkomstig zijn uit Limburg.

Minister Steve Stevaert : Dat is oude politieke cultuur en te veel eer. Limburg is een jonge provincie, die de laatste jaren een economische ontplooiing heeft gekend. Daardoor zijn er nieuwe wegen gekomen en nieuwe wegen beantwoorden altijd beter aan de kwaliteitsvereisten dan oude. In Limburg is er ook een andere densiteit van de wegen waardoor er mogelijk minder slijtage is dan in de rest

van Vlaanderen. Er is dus een pak objectieve verklaringen. Het kan niet zijn dat een provincie wordt bevoordeeld omdat een minister toevallig vandaar afkomstig is.

Het rapport waarnaar de heer Denys verwijst, is in feite een effectenmeting. De resultaten ervan zijn eenduidig en we zullen de administratie ofwel moeten volgen ofwel niet volgen. En we zullen ons moeten houden aan die beslissing.

De heer Loones had het over hinder bij werken. Ik zal daarop straks dieper ingaan bij de vraag van de heer De Cock. We moeten absoluut aandacht besteden aan het probleem van hinder bij werken. Er is nooit te veel aandacht, maar het is mogelijk dat er op een bepaalde weg te weinig aandacht wordt besteed aan de hinder. We hebben daarover een omzendbrief gestuurd zodat de volgende aanbestedingen volgens een strikt schema verlopen. De opmerkingen van de heer Huybrechts over verhuur van wegen en dergelijke, zullen zeker worden onderzocht.

Ik begrijp ook de vraag van de heer Denys. De confederatie van transporteurs is voorstander van het voorstel om 's nachts werken uit te voeren omdat ze minder hinder wensen, maar de confederatie van de bouw is tegen omwille van syndicale en andere problemen. We hebben reeds een aantal try-outs gedaan. Daaruit blijkt dat nachtwerk op sommige plekken haalbaar is, op andere niet. Sommige werken mogen 's nachts niet worden uitgevoerd omwille van veiligheidsredenen. In sommige gevallen neemt de onveiligheid van de werknemers immers gigantisch toe. Het tweede probleem is de kwaliteit van de werken. Het blijkt duidelijk dat de kwaliteit van wegen die 's nachts worden aangelegd beduidend lager ligt dan die van wegen die overdag worden aangelegd. Op dat vlak zijn zeker nog verbeteringen mogelijk.

Het is absoluut niet waar dat de kwaliteit van onze wegen achteruitgaat. Wel heeft de heer Decaluwe gelijk dat de kwaliteit ervan niet snel genoeg vooruit gaat. Ik zou dan ook iets veranderd willen zien aan de vergaderingen waarop onze voorzitter aanwezig is, want daar wordt de ene dag gezegd dat er te weinig wordt gedaan en de volgende dag dat er te veel wordt gedaan en dat we niet overal tegelijk mogen werken. Zo onderzoekt de Kamer van Koophandel van Antwerpen momenteel de vraag of we niet op te veel plaatsen tegelijk aan het werken zijn. Laten we niet alles op een hoop gooien. Het is nu aan het parlement. Ik wil heel graag op de radio reageren – ik kan dat immers vrij goed -

Stevaert

maar laten we in het vervolg de reacties in de pers sparen tot na de interpellatie. (*Rumoer bij CD&V*)

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, de minister antwoordt weer eens niet op mijn vragen over de stand van zaken, de PPS en de verschillende wegdekken.

Mijnheer de minister, ik wil u iets voorlezen uit het stuk van de administratie. U bent de kampioen van de announcements, u lanceert het ene idee na het andere, legt tal van verklaringen af in de pers en nu wilt u de oppositie de les spellen. Dat is nogal strafte kost ! U doet een vlucht vooruit, en dat hebben we al eens meegemaakt tijdens het debat over de regionale luchthavens. U verdrinkt de vis. U jongleert. U geeft de hele tijd uitleg, maar uiteindelijk zijn we niets wijzer, in de media is het nieuws gepasseerd en u bent op uw gemak.

U haalt maar 1 puntje uit het rapport-Helleven. Ik lees even het algemeen besluit voor. Het is wellicht goed dat alle collega's goed luisteren, want aan de heer Malcorps wil ik nog zeggen dat daarin geen verdachtmakingen staan, maar cijfers en elementen van de administratie.

Mijnheer de minister, u hebt trouwens nog iets verkeerd gelezen. Een ingenieur uit Kortrijk, de heer Kous, heeft tijdens het verlot bij de regionale pers zijn beklag gedaan over het structurele onderhoud. U bent daarvan wel op de hoogte, want die man heeft ondertussen een blaam gekregen. (*Opmerkingen van minister Steve Stevaert*)

Op basis van die klachten ben ik vrijdag in Brussel op zoek gegaan naar meer informatie. Ik heb dit document gevonden. Laat ook dat duidelijk zijn : er zijn dus geen razzia's nodig in West-Vlaanderen, maar veeleer hier in Brussel.

Ik citeer het rapport : 'Het algemeen besluit kan daarom worden gesteld dat ongeveer 8,93 percent van de autosnelwegen of 80 kilometer in absolute cijfers, 17,32 percent van de primaire gewestwegen of 433 kilometer, en 13,37 percent van de secundaire gewestwegen of 348 kilometer, voor 1 of meer parameters beneden de drempelwaarde ligt en niet langer voldoet aan de aangepaste normen inzake veiligheid en rijcomfort. (*Opmerkingen van minister Steve Stevaert en de heer André Denys*)

De voorzitter : Mijnheer Denys, laat eerst de heer Decaluwe uitspreken, daarna krijgt u het woord.

De heer Carl Decaluwe : In dit rapport lezen we ook dat 328 miljoen euro moet worden besteed om de wegen in klasse 'slecht' en klasse 'zeer slecht' degelijk te herstellen. Verder lezen we op bladzijde 40 en 41 : 'Het jaarlijks onderhoud is nauwelijks voldoende om de veroudering van het wegennet tegen te houden'.

Dan volgt dezelfde paragraaf die in 1999 al door diezelfde ingenieur naar voren werd gebracht. Minister Stevaert pikt er slechts één elementje uit, namelijk dat van de spoorvorming. Nochtans zijn er 7 of 8 verschillende parameters waarvan dan een combinatie wordt gemaakt. Het algemeen besluit luidt dan ook zoals ik het hier heb voorgelezen.

Er werd hier reeds verwezen naar de PPS, onder meer door de heer Huybrechts. Graag had ik van de minister vernomen hoe het nu met die PPS op het vlak van onderhoud zit. Hoe ziet zo'n PPS-constructie er nu precies uit ?

Minister Steve Stevaert : Voor onderhoud is niet in PPS voorzien.

De heer Carl Decaluwe : Dat weet ik ook. U hebt daaromtrent reeds herhaaldelijk verklaringen in de media afgelegd, bijvoorbeeld in De Bouwkroniek en in Het Bouwbedrijf. Daar hebt u gezegd dat PPS ook zou gelden. Het is trouwens ook uit het regeerakkoord af te leiden. Ik kan enkel benadrukken dat de middelen voor structureel onderhoud vandaag onvoldoende zijn. U mist nog steeds 328 miljoen euro.

U verwijst met trots – waarvoor onze felicitaties – naar de 75 miljoen euro uit het FFEU. U hebt echter nog maar 320.000 euro uitgegeven. Het is al te gemakkelijk te spreken over één miljard voor dit zwart punt en over nog eens één miljard voor dat zwart punt. Ik heb vorige week nog voorspeld dat u zelfs het geld, waarin u via het FFEU voorziet voor de aanpak van de zwarte punten, helaas niet eens zult kunnen uitgeven omdat de procedure veel te lang duurt. Bij een volgende begrotingscontrole – we zitten dan al dicht bij de verkiezingen – zult u waarschijnlijk met een nieuw idee op de proppen komen om nog een miljard te vinden. Uiteindelijk – en dat is de treurige weg die we in deze commissie reeds herhaaldelijk bewandeld hebben – gaat het altijd om hetzelfde geld.

Wat mij vooral stoort, is dat u tegenover de buitenwereld heel communicatief overkomt en met cen-

Decaluwe

ten lijkt te gooien, terwijl in werkelijkheid de inhaalbeweging slechts op amper 66 kilometer weg betrekking heeft. Wat een verbetering ten opzichte van 3 jaar geleden !

U verwijst in dit verband naar een nieuwe meetmethode. Ik heb erover gelezen. Eigenlijk kan dit worden vergeleken met de voedselveiligheid : door middel van almaar strengere maatregelen wil men bij optimale condities uitkomen.

Mijnheer de minister, hoe zit het nu met de verkeersveiligheid op de diverse wegdekken ? Worden daaromtrent geen afspraken gemaakt ?

De cijfers zijn in ieder geval duidelijk en ik wens dan ook het woord 'verdachtmakingen', door de heer Malcorps in de mond genomen, tegen te spreken. Ik stel voor dat aan iedereen een kopie van dit rapport wordt verstrekt. Ik wens er nog op te wijzen dat dit rapport dateert van 23 juli 2002.

De voorzitter : De heer Denys heeft het woord.

De heer André Denys : Mevrouw de voorzitter, ik heb er geen enkel probleem mee dat een parlaments- of regeringslid nog voor het houden van de interpellatie naar de pers stapt. Vroeger gebeurde dat niet, maar de jongste jaren is dat wel frequent geworden.

Ik heb er wel een probleem mee dat hier een discussie wordt gevoerd over een rapport waarvan het statuut mij onduidelijk is. Het is een rapport dat mijns inziens op verschillende wijzen kan worden geïnterpreteerd. We moeten hier dus oordelen over een interpretatie van een rapport waarover niemand – tenzij de heer Decaluwe – beschikt. Zelfs het kabinet beschikte blijkbaar tot voor gisteren niet over dit rapport. In die omstandigheden kan geen ernstig politiek debat worden gevoerd.

Ik zou dus graag hebben dat we dit debat nu afsluiten en later heropenen op basis van het document. Ik wens dan ook te vernemen van de minister of hij dit document erkent als zijnde het document van de administratie.

De heer Carl Decaluwe : Het staat er zo op !

De heer André Denys : Dat kan ik niet weten, want ik heb het niet. Niemand heeft het, behalve u. Ik verneem trouwens dat het op verschillende wijzen kan worden geïnterpreteerd. Er is enerzijds de interpretatie van de minister, anderzijds de interpre-

tatie van de heer Decaluwe die zich op het aantal kilometers toespitst. We kunnen daar eeuwig over blijven discussiëren.

Ik stel voor dat we de betrekkelijkheid van de discussie, zoals naar voren gebracht door de heer Decaluwe, onderstrepen en dat we dit debat heropenen nadat alle commissieleden het rapport-Helleven hebben ontvangen.

De voorzitter : De heer Voorhamme heeft het woord.

De heer Robert Voorhamme : Ik wens ongeveer in dezelfde zin als de heer Denys te interveniëren, want mijns inziens hebben we hier te maken met een misbruik van interpellatie. (*Rumoer/Opmmerkingen van de heer Carl Decaluwe*)

Mevrouw de voorzitter, in het Reglement wordt gestipuleerd dat aansluitingen mogelijk zijn op de interpellatie én op replek van de interpellant. Het Reglement heeft dus duidelijk tot doel de interpellatie niet te laten monopoliseren door één persoon. Participatie door allen die bij de problematiek betrokken zijn, moet dus mogelijk zijn.

We moeten ons daarvoor baseren op de teksten die we van het parlement krijgen over de interpellatie. Nu wordt er een nieuw element ingevoerd, namelijk het rapport-Helleven. Dat hebben we niet ter beschikking. Het rapport-Helleven van 1999 hebben we allemaal, maar deze interpellatie gaat over een tekst die we niet tot onze beschikking hebben. De problematiek die vanmorgen op de radio aan bod kwam, kan ik niet afleiden uit de tekst van de interpellatie. Mevrouw de voorzitter, een discussie over dergelijk onderwerp moet gebeuren op basis van gegevens waarover alle commissieleden kunnen beschikken. Op die manier kan iedereen de gegevens interpreteren en er eventueel vragen over stellen.

Het aantal kilometers weg dat dringend onderhoud nodig heeft, is geen statisch gegeven. Elk jaar vermindert dat en komt er ook bij. Dat heeft veel te maken met de ouderdom van het wegennet en verschilt naargelang de provincies. Om een goed oordeel te kunnen vellen, moet het hele systeem kunnen worden geanalyseerd en niet alleen de statische gegevens. Mijnheer Decaluwe, ik had graag op een meer diepgaande manier gediscussieerd. Als we een goed werkend parlement willen zijn, moet de commissie daar de kans toe krijgen.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, ik wil het niet over de procedure hebben omdat ik daar minder last van heb. Ik meen me te herinneren dat ik me daar ook al ooit aan heb bezondigd. Ik beken schuld op dat vlak.

Ik wil even dieper ingaan op de inhoud. We hebben, los van eender welk rapport, dikwijls over de problematiek gediscussieerd. Er zijn interpretatieverschillen mogelijk. Het is gevaarlijk om een beperkte interpretatie meteen openbaar te maken. Ook over de regionale verschillen hebben we het al dikwijls gehad, ook toen CD&V nog in de regering zat. In 1999 is er ooit een incident geweest, waar we trouwens nooit het fijne hebben mogen van weten. Er was toen wel hommeles tussen de meerderheidspartijen. Toen heeft men blijkbaar tot in de kleinste details kunnen uitleggen welke objectieve basis die zogenaamde regionale verschillen hadden. Voor mijn part doen we elk jaar een dergelijke oefening om te vermijden dat er een of andere vorm van misbruik of afwending van middelen zou zijn. Ik wil echter eerst bekijken of er niet overal objectieve gronden zijn voor eventuele regionale verschillen.

De voorzitter : Ik herhaal mijn vraag dat de commissieleden over het rapport-Helleven zouden kunnen beschikken. De heer Decaluwe heeft in zijn interpellatieverzoek van 6 september verwezen naar dat rapport.

De heer Robert Voorhamme : Dat zou ondertussen geactualiseerd zijn.

De voorzitter : Mijnheer Voorhamme, we moeten ons daar niet op toespitsen. Iedereen in het Bureau had kunnen reageren, maar dat is niet gebeurd. We vragen dus het rapport om een goed debat te kunnen voeren.

Mijnheer de minister, om duidelijkheid te krijgen, hebben we 4 soorten van cijfers nodig : de beloftes in de begroting, de engagementen, wat echt vastligt en de uitgaven. Pas dan kunnen we het debat ten gronde voeren en gooien we niet alles op een hoop. Laten we op basis van de cijfers het debat voeren, enerzijds over wat er is gebeurd en wat nog moet gebeuren en anderzijds over de criteria van veiligheid. Dat zijn 2 totaal verschillende dingen.

Daarom doe ik een voorstel. Als we over het rapport en de cijfers beschikken, zullen we een nieuw debat organiseren. Misschien kan dat vrij snel : eerst het rapport en dan ook de cijfers. *(Opmerkingen van de heren André Denys en Carl Decaluwe)*

Mijnheer Denys, ik herhaal gewoon nog eens wat de minister gezegd heeft. Laten we niet alles op één hoop gooien. Laten we de cijfers dus niet vermengen met de veiligheidscriteria. *(Opmerkingen van de heer Eric Van Rompuy)*

Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : In het kader van de communicatie wil ik de volgende zaken zeggen. We moeten het natuurlijk eenvoudig houden. Laten we het over het rapport-Helleven hebben en laten we het over de cijfers hebben. Ik wil beide los van elkaar zien. De heer Decaluwe beweert dat de toestand van onze wegen erop achteruitgaat in plaats van erop vooruit te gaan. Ik wil nagaan of die bewering waar is. Daar heeft de bevolking immers recht op. *(Opmerking van de heer Carl Decaluwe)*

Ik zeg u dat mijn administratie stelt dat het onderhoud van de wegen in deze legislatuur erop vooruit is gegaan, zelfs bij metingen die scherper zijn dan vroeger. Welke minister doet dat : apparaten aankopen om zichzelf strenger te meten ? *(Opmerking van de heer Carl Decaluwe)*

Ooit heeft men de metingen versoepeld. Wij hebben ze verstrengd. Zelfs binnen die verstrengde metingen scoren we beter. Of dat genoeg is, is een andere discussie.

Ik wil ook nog het volgende naar voren brengen. Als het gaat over veiligheid of niet-veiligheid, gaat de prioriteit van deze regering heel duidelijk naar veiligheid qua investeringen.

Voorts is er nog de volgende misvatting. Wij doen voor onderhoud geen PPS-voorstellen. Onderhoud moet gebeuren uit de gewone middelen of uit de FFEU-middelen. Ik geef een voorbeeld, en de directeur-generaal kan dat bevestigen. Wij zorgen nu voor een gigantische verhoging van het aantal middelen – via de FFEU-middelen – om het onderhoud te doen van de ring rond Antwerpen. Dat heeft al 20 jaar achterstand. Dat zijn de zaken waarover we moeten discussiëren.

Dan is er de kwestie van de centen. In dat verband zijn er inderdaad de verschillende onderdelen : de beleidskredieten, de betalingskredieten en de staat van de uitvoering. Bovendien is ook het realiseren van doortochten een vorm van onderhoud van de wegen, want daar maakt men van een oude weg een nieuwe weg.

Het is dus een heel complex verhaal. Tot nu toe heeft men aan Vlaanderen gecommuniceerd dat

Stevaert

onze wegen erop achteruitgaan in plaats van erop vooruit te gaan. Dat is een domme zaak.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de minister, u bent een meester in het verdraaien van andermans woorden. Ik heb het volgende gezegd. Er is 66 kilometer verbeterd. Er is een lichte verbetering, maar dat is nog onvoldoende. (*Opmerking van minister Steve Stevaert*)

De primaire gewestwegen zijn verslechterd. U zegt dat het de meetmethode is. Laten we daar inderdaad duidelijkheid in brengen.

Ik heb me in ieder geval gebaseerd op de cijfers van uw eigen administratie. Ik weet dat het inderdaad geen goednieuwsshow is. Het is harde realiteit. Het is nu tijd om een balans op te maken. U zegt zelf dat het een complexe zaak is. Geef ons dan een duidelijk en gestructureerd overzicht, zodat we ons parlementair controlerecht ten volle kunnen laten gelden. Nu kunnen we immers niets controleren. Zelfs het Rekenhof kan niet meer volgen.

Met redenen omklede motie

De voorzitter : Door de heer Decaluwe werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen 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.

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 de toekomst van de regionale luchthavens

Interpellatie van mevrouw Ria Van Den Heuvel tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de beslissing van de Vlaamse regering met betrekking tot de luchthaven van Deurne van 19 juli 2002 en de uitvoering van het akkoord van maart 2000 over dezelfde luchthaven

Vraag om uitleg van de heer Jan Loones tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over een commercieel management voor de luchthaven van Oostende

Vraag om uitleg van de heer André-Emiel Bogaert tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de werking en uitbating van de regionale luchthaven Oostende

De voorzitter : Aan de orde zijn de samengevoegde interpellaties van de heer Decaluwe tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de toekomst van de regionale luchthavens en van mevrouw Van Den Heuvel tot minister Stevaert, over de beslissing van de Vlaamse regering met betrekking tot de luchthaven van Deurne van 19 juli 2002 en de uitvoering van het akkoord van maart 2000 over dezelfde luchthaven met daaraan toegevoegd de vragen om uitleg van de heer Loones tot minister Stevaert, over een commercieel management voor de luchthaven van Oostende en van de heer Bogaert tot minister Stevaert, over de werking en uitbating van de regionale luchthaven Oostende.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het is niet de eerste keer dat we over dit thema debatteren. Het is misschien een gebrek aan communicatie, maar ik zal nogmaals herhalen wat de minister vice-president aan alle media heeft verteld.

De contracten van de exploitatie van de regionale luchthavens Deurne en Oostende zijn in juni laatstleden door de Vlaamse regering verbroken. Ik zal

Decaluwe

alle redenen daarvoor niet meer geven. Het was puur wanbeleid, maar we gaan daar niet over debatteren. U hebt wel gecommuniceerd dat u binnen de 30 dagen voor een nieuwe beheersstructuur zou zorgen.

Vandaag stel ik echter vast dat de beide luchthavens het niet gemakkelijk hebben. Voor de volgende cijfers baseer ik me op het jaarverslag van de regionale luchthavens. Voor de luchthaven van Oostende is het aantal bewegingen met 13 percent gezakt sedert 1999. Voor Antwerpen is dat 6,5 percent. Het aantal passagiers is in Oostende gezakt met 16 percent. In Deurne is er een vooruitgang van 18 percent. De vrachtonnages zijn in Oostende met ongeveer 20 percent gezakt en in Antwerpen met ongeveer 8 percent.

We stellen ook vast dat Oostende een exploitatie tekort had van meer dan 55 miljoen frank tegenover 9 miljoen frank vorig jaar. Antwerpen had een negatief resultaat van 25 miljoen frank tegenover een winst van 9,1 miljoen frank. Het gaat voor de beide regionale luchthavens niet de goede richting uit, en dat sleept al jaren aan. De minister heeft een poging gedaan om goede managers aan te stellen. Wat hebben die managers effectief bijgebracht? Tijdens de 6 tot 7 maanden dat ze in dienst waren, zijn die luchthavens nog nooit zo sterk achteruitgegaan. Ze hebben geen enkele nieuwe klant aangebracht en het studiewerk getuigt niet van een zeer grote knowhow, ook niet dat van BIAC. Misschien was het de bedoeling om de luchthaven van Oostende via BIAC af te bouwen ten voordele van Zaventem, waar de exploitatie in dezelfde handen was. We hebben daarvan een aantal indicaties gezien.

Er werden tientallen miljoenen franken verkwaanseld aan managers, en vandaag is er niet echt beterschap, laat staan een nieuwe beheersstructuur. Er werd ook aangekondigd dat de ondertunneling van Deurne zou worden gefinancierd met een PPS-constructie. In afwachting van een debat ten gronde wil ik daarover enkele vragen stellen.

Mijnheer de minister, welke beslissingen hebt u reeds genomen na de verbreking van de managementcontracten? Wat is de stand van zaken? Welke nieuwe beheersstructuur wordt er vooropgesteld? Wat zal hierin de inbreng zijn van de privé-sector en/of de gebruiker? Welke is uw visie op de toekomst van de regionale luchthavens Oostende en Deurne? Wanneer wordt hierover van gedachten gewisseld met de sector? Hebt u reeds

zicht op de schadeclaims, die door derden werden ingediend na de verbreking van de managementcontracten? Welke concrete maatregelen heeft de Vlaamse regering genomen om conform de wetgeving waaronder regionale luchthavens ressorteren, te werken inzake geluid en type vliegtuigen?

De voorzitter : Mevrouw Van Den Heuvel heeft het woord.

Mevrouw Ria Van Den Heuvel : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, het wordt een gewoonte dat belangrijke beslissingen over de regionale luchthavens in een recesperiode vallen. In de week van 15 juli 2002 hebt u de synthese en de evaluatie van de rapporten van Ernst & Young voor de luchthaven van Antwerpen bekeken. De Vlaamse regering stelde toen nogmaals dat de financiële middelen voor een eventuele ondertunneling deels door het Vlaams Gewest en deels door derden zouden worden geleverd. Verder kreeg minister Van Mechelen, bevoegd voor het economisch overheidsinstrumentarium, de opdracht om de PMV binnen de voorwaarden, gesteld in het advies van de Inspectie van Financiën, te laten onderzoeken hoe een PPS-constructie er zou kunnen uitzien, en de resultaten van dit onderzoek binnen de 6 maanden aan de Vlaamse regering voor te leggen.

Met deze beslissingen blijft de Vlaamse regering uiteraard binnen het akkoord dat door de 4 meerderheidspartijen werd afgesloten in februari 2000. Dat akkoord werd uitgedeeld in het Vlaams Parlement.

Voor er echter een definitieve beslissing kan vallen over een eventuele ondertunneling moeten nog andere opties onderzocht worden. Punt 6 van het akkoord stelt : 'Tenzij andere mogelijkheden zich terzake voordoen, kan binnen de grenzen (...) de ondertunneling overwogen worden.' Het is dus duidelijk dat er nog een aantal andere zaken moet worden onderzocht.

In het verleden hebben verschillende geïnteresseerden in dit dossier andere mogelijkheden dan een intunneling van de Krijgsbaan voorgesteld. Landen met steep approach, dat is steiler aanvliegen, kan een realistisch alternatief zijn. Londen City Airport, een zakenluchthaven met een startbaan van slechts 1.200 meter, werd nooit opgenomen in een vergelijkend onderzoek met de luchthaven van Deurne. Het is een rendabele luchthaven, die dagelijks wordt aangevlogen door 10 luchtvaartmaatschappijen, die meer dan 20 Europese bestemmingen aandoen. Ik heb nog nooit een plausibele verklaring gekregen waarom wat in Londen

Van Den Heuvel

dagelijkse realiteit is, in Deurne niet haalbaar zou zijn. Is een vergelijkende studie tussen die luchthavens niet wenselijk ? De verlegging van de Krijgsbaan werd evenmin onderzocht en zou nochtans minder duur zijn. Misschien zijn er nog andere mogelijkheden.

Verder heb ik vernomen dat de administratie nog een pertinente opmerking maakt in verband met het type vliegtuig. Het meest gebruikte vliegtuigtype op de luchthaven van Deurne – een Fokker 50 – zou volgens de administratie tussen dit en een drietal jaar verdwijnen. De meest nieuwe jettypes die wereldwijd, en dus ook in Deurne, zouden worden ingezet, zouden een minimum baanlengte van 1.600 tot 1.900 meter nodig hebben.

Als dit correct is en we er bovendien vanuit gaan dat geen enkele luchtvaartmaatschappij een vliegtuigtype zal kiezen dat specifiek op de luchthaven van Antwerpen is afgestemd, moet deze bewering ernstig worden onderzocht. In het licht van de eventuele investering van minimaal 37,5 miljoen euro, en niet 20 miljoen euro zoals minister-president Dewael verkeerdelijk heeft doorgegeven, is dit niet overbodig. Omdat vroeger al beslist is de startbaan niet te verlengen, zou de ondertunneling zinloos zijn.

Mijnheer de minister, hoever staat het met de aanstelling van de algemeen directeur voor de beide luchthavens ? In antwoord op mijn vraag over de activiteiten van het Vlaams Forum voor de Luchtvaart zei u onder andere dat het uiteraard de bedoeling is dat binnen afzienbare tijd het forum een advies in verband met de toekomstige ontwikkelingen zou formuleren. Misschien moet die groep wel worden uitgebreid. Het zou nuttig zijn indien er wordt nagedacht over een toekomstig Vlaams luchthavenbeleid, waarin ook Zaventem een plaats krijgt. De recente principiële tracékeuze voor de noordelijke ontsluiting van de internationale luchthaven van Zaventem via spoor en weg is eveneens een belangrijk element in het dossier.

Ik ben van mening dat de middelen die eventueel in een ondertunneling worden gestoken beter gebruikt zouden worden om de Vlaamse luchtvaart effectief te helpen. We kunnen niet voorbijgaan aan de gewijzigde economische realiteit in de luchtvaart na 11 september, het failliet van Sabena, de komst van de HST van Antwerpen naar Schiphol, Londen, Parijs en Zaventem én de geplande megaluchthaven in Noord-Frankrijk. De middelen worden dus het best gecentraliseerd. Wie een beet-

je de internationale context en de huidige situatie in de luchtvaart kent, kan tot geen ander besluit komen, zo zegt men mij.

Mijnheer de minister, welke onderzoeken naar mogelijke alternatieven lopen er momenteel en door wie worden ze uitgevoerd ? Op welke wijze houdt u rekening met de opmerkingen van de administratie over de toekomstige vliegtuigtypes ? Welke procedure wordt er gevolgd bij de aanstelling van de directeurs ? Welke opdracht hebben zij ? Vindt u het wenselijk om te werken aan een visie over een algemeen Vlaams luchthavenbeleid ? Zo ja, welke stappen hebt u daarvoor reeds gezet ? Vindt u het opportuun om een beslissing ad hoc te nemen over de regionale luchthavens zonder een algemeen concept over een totaal Vlaams luchthavenbeleid waarin ook Zaventem een plaats heeft ?

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, een onderdeel van het regeerakkoord gaat over de overheveling van de bevoegdheid over de luchthaven van Zaventem. Op het Vlaams grondgebied zijn er 3 luchthavens, Zaventem, Oostende en Deurne. Tot op heden hebben we geen echt uitgestippeld luchthavenbeleid. Dit hiaat is de reden waarom we geen vooruitgang boeken.

De idee van de GOM West-Vlaanderen is verdeelbaar. Ze stelt dat er een scheiding moet worden gemaakt inzake de wijze van beslissen over de regionale luchthavens. In Oostende bestaat de indruk dat de permanente verbinding tussen de dossiers van Antwerpen en Oostende, de kuststad niet vooruithelpt. Ik druk me dan nog zeer voorzichtig uit. In een nota van de GOM van half juni staat dat de gekoppelde politieke besluitvorming, die nefast is gebleken voor de Oostendse luchthaven, moet worden losgelaten. We kunnen de zaak bijna vergelijken met het facilitéendossier, waarbij verscheidene dossiers die op zich niets met elkaar te maken hebben, met elkaar worden verbonden. Het zou beter zijn de luchthaven van Oostende op haar waarde te schatten. Daar bieden zich toch andere kansen en mogelijkheden aan dan in Deurne !

Ik zou willen dat we daarover nadenken. Er worden hier 4 vragen gesteld over de luchthavens. Er is één vraag of Deurne, 2 over Oostende en één over de beide luchthavens. Dat bewijst dat dit onderwerp leeft. Ik wou het enkel hebben over Oostende, in het licht van mijn voorafgaande opmerkingen, maar we zullen daar nog niet aan toe zijn. Ik kan er ook niets aan doen dat de vragen worden

Loones

samengevoegd. Het spreekt vanzelf dat we het ene niet los van het andere kunnen zien, maar dat betekent niet noodzakelijk dat er sprake moet zijn van dezelfde oplossing.

Er zijn een aantal onrustwekkende berichten geweest. Het vrachtvervoer zou zijn gehalveerd. Oostende is voornamelijk een vrachtluchthaven. Ik citeer : 'Kabinet geneigd om aan Ostend Airport toegekende dotatie te herbekijken'. Waar komt die informatie vandaan ? Uiteraard werd dit bericht onmiddellijk gevolgd door uitspraken van uw partijgenoot die vice-premier is in de federale regering, en die Oostende goed genoeg volgt. Hij verklaarde dat men een andere weg zou inslaan en dat er binnenkort een nieuwe beheersovereenkomst zou komen. Wat klopt daarvan ?

De luchthavengebruikers winden zich nu zeer sterk op. Ze bestoken ons met berichten. Ze vragen zich af waarom er eenvoudigweg geen commercieel management wordt opgezet, in afwachting van oplossingen die blijkbaar nog niet voor binnenkort zijn. Het kan toch niet zo moeilijk zijn om een tijdelijke managementstructuur op te zetten. Dan heb ik het niet over de structuur van LPO, Luchthaven Promotie Oostende, zoals die er vroeger was, met deelname van de diverse gemeenten. Wel heb ik het over een professioneel manager. We zien nu immers dat de luchthaven eigenlijk niet aan commercieel management doet. Dat is niet mijn kritiek, maar die van de gebruikers. Er is niemand verantwoordelijk voor het aantrekken van nieuwe trafieken, zodat de concurrentie, zoals onder meer Brussels South, ons voorbijsteekt. We dreigen daar totaál de dieperik in te gaan.

Mijnheer de minister, als u niet vlug een antwoord biedt voor Oostende, dan zal het niet meer nodig zijn. Wij vinden nochtans dat Oostende mogelijkheden heeft, op voorwaarde dat het de middelen krijgt. Het gaat over een domein van 400 hectare, waar nauwelijks 400 personen zijn tewerkgesteld. Tot 8 of 9 jaar geleden voorspelde een rapport dat er tegen 2002 een tewerkstelling van 10.000 personen zou zijn verwezenlijkt. Daar zitten we zeer ver van. De mogelijkheden waren er in elk geval : dat werd gestaafd door studies. Ik heb nu niet de gelegenheid om daar verder op in te gaan. Maar we kennen de professoren, zoals professor Allaert, die onderzoek hebben gedaan naar de synergie tussen de diverse sectoren.

Mijnheer de minister, ik dring er dus op aan dat u spoedig werk maakt van het opzetten van de de-

finitieve structuur voor Oostende. Als dit te lang zou duren, dan zou er alleszins al een voorlopige, commerciële manager moeten komen, die minstens de trafiekmogelijkheden en -aanvragen kan volgen.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik wil enkele van de door de interpellant gestelde vragen wat nader preciseren. De eerste heeft betrekking op de aanwerving van de nieuwe directeur voor de luchthaven van Deurne. Wat is de wijze van aanwerving ? Wat is de stand terzake ? Wat is het vereiste profiel ? Welk loon krijgt deze directeur ? Wat is het werkingsbudget voor het leidinggeven dat wordt gevraagd ? Ik verklaar me nader. Er was voorzien in een bepaald bedrag voor management door Ernst & Young. Die contracten zijn verbroken. Wordt er voorzien in hetzelfde budget voor de nieuwe, leidinggevende directeur en de mensen die hem zouden omringen ?

Dan wil ik het hebben over de beslissingen die zijn genomen tijdens het reces en waarover uitgebreid werd gecommuniceerd, vooral dan door de VLD-ministers en de Agalev-parlementsleden. Mijnheer de minister, u was daar iets stiller over. De verklaringen van de VLD-ministers en de Agalev-parlementsleden waren vrij tegenstrijdig. Ik ben van de oude stempel : ik werk graag op basis van exacte en correcte gegevens. Ik ben dus ijverig gaan zoeken naar de beslissing van de Vlaamse regering die ergens in de 3e week van juli is genomen. We hebben een Vlaamse regering die bijzonder graag communiceert, die voortdurend allerlei berichten verspreidt. Mijn elektronische postbus zit vol persmededelingen van de Vlaamse regering in haar geheel of van Vlaamse ministers individueel. Alleen over deze beslissing is er geen enkele officiële persmededeling verspreid. Ik zag me dus genoodzaakt om een schriftelijke vraag te stellen aan u, mijnheer de minister. Ik wou van u weten wat er nu exact is beslist. U hebt me een antwoord bezorgd, maar ik zou graag willen dat u één punt hier toch nog wat nader verduidelijkt. U zegt namelijk dat de opdracht die is gegeven om de publiek-private samenwerking op te zetten voor de ondertunneling van de Krijgsbaan moet gebeuren binnen de voorwaarden die zijn vooropgesteld door de Inspectie van Financiën in haar advies van 18 juli 2002.

Kunt u nu eens exact zeggen welke die voorwaarden zijn van de Inspectie van Financiën, zodat die eindelijk officieel in de openbare verslagen van het Vlaams Parlement komen te staan ? Zo zullen we

Caluwé

weten of het over 37,5 miljoen euro gaat, zoals de Agalev-parlementsleden zeggen, of over 20 miljoen euro, zoals de VLD-ministers zeggen. Moet de investering in de ondertunneling rendabel worden gemaakt door de luchtvaartactiviteiten zelf, zoals de Agalev-parlementsleden beweren, of kan dat op een andere manier gebeuren, zoals de VLD-ministers beweren ?

Mijnheer de minister, u hebt al geantwoord op een schriftelijke vraag dat de PPS-constructie moet beantwoorden aan de voorwaarden van het advies van de Inspectie van Financiën van 18 juli 2002. Dat is de officiële beslissing van de Vlaamse regering. U zult dus nog nadere verduidelijking moeten verschaffen op basis van wat er in dat advies staat. Iedereen zal dan weten of een PPS-constructie nog mogelijk is.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, eerst wil ik de heer Caluwé danken voor zijn oproep aan mijn adres om een persmededeling te doen. Dat is de eerste keer dat zoiets gebeurt.

De heer Ludwig Caluwé : U moet die mededeling na de beslissing doen.

Minister Steve Stevaert : Ik zal er eens over nadenken. Op dit ogenblik wordt de indiensttreding van de algemeen directeurs voorbereid. De PPS-constructie in verband met de ondertunneling van de Krijgsbaan wordt via een opdracht aan de PMV bestudeerd door minister Van Mechelen, bevoegd voor het economisch overheidsinstrumentarium. Dat is waar de heer Caluwé verder op inging. Alle stukken over de beslissing van de regering zijn beschikbaar op de kanselarij. Die kunnen ter beschikking van de commissie worden gesteld. Alles wat met de PPS-constructie heeft te maken, behoort tot de bevoegdheid van minister Van Mechelen. Dat is zo beslist.

De luchthavens van Oostende en Antwerpen blijven op dit ogenblik werken via de structuur van diensten met afzonderlijk beheer. In de toekomst zullen de algemeen directeurs binnen deze diensten hun taken kunnen opnemen. Het is de taak van de algemeen directeurs om andere beheersformules voor te stellen, waarbij al dan niet privé-partners worden betrokken.

Op 10 juni 2002 vond de installatievergadering van het Vlaams Forum voor Luchtvaart plaats. In dit

forum zijn verschillende instanties vertegenwoordigd die betrokken partij zijn bij de luchtvaart. Ik denk aan de luchthavens van Zaventem, Oostende, Antwerpen en Kortrijk-Wevelgem, aan de SERV, aan het kabinet, aan de administratie, aan enkele belangengroepen en aan de sociale partners. Het forum heeft onder andere als opdracht het uitwerken van een advies aan de Vlaamse regering om te komen tot een meer geïntegreerd luchthavenbeleid op langere termijn. Dit advies moet voorstellen bevatten om de samenwerking te bevorderen tussen de veelheid aan partners die bij de luchthavens en de luchtvaart zijn betrokken, en om een geïntegreerde benadering mogelijk te maken. Op 19 juni 2002 werd door de tijdelijke vereniging Antwerpen Airport Service een schadeclaim ingediend na de toewijzing van de managementovereenkomst. BIAC diende een schadeclaim in na de verbreking van de managementovereenkomst. Deze zaken zijn in behandeling bij de bevoegde juridische diensten.

Inzake geluid worden de Europese richtlijnen toegepast. Het plaatsen van 4 vaste geluidsmeeetposten is als bijzondere voorwaarde opgenomen in de milieuvergunning van de luchthaven. De geluidsmeeetnetten zijn ondertussen opgeleverd en worden getest. Het forum zal eveneens omgevingsproblemen bestuderen, mede in het licht van de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart en de Europees of wereldwijd genomen of te verwachten maatregelen. Het onderzoek naar mogelijke alternatieven kan in de toekomst worden toevertrouwd aan de algemeen directeurs in de context van hun taak om voorstellen te formuleren tot het optimaliseren van de exploitatie.

Over de opmerkingen van de administratie inzake de toekomstige vliegtuigtypes, heb ik geen beslissingsrecht. Ze worden immers bepaald door de luchtvaartmaatschappijen die gebruikmaken van regionale luchthavens. Die maken autonoom een keuze in verband met de in te zetten types binnen de geldende luchtvaartreglementering.

Op dit ogenblik wordt de indiensttreding van de algemeen directeurs voorbereid. Hun taken worden enerzijds beschreven in het nieuwe besluit van de Vlaamse regering over het financieel en materieel beheer van de diensten met afzonderlijk beheer van de luchthavens van Antwerpen en Oostende en anderzijds in de functiebeschrijvingen en in de bijzondere doelstellingen die vooropgesteld zullen worden. Jobpunt Vlaanderen werd met de selectie belast. Het is wenselijk te werken aan een visie op een globaal Vlaams luchthavenbeleid.

Stevaert

De heer Loones zegt dat de luchthavens van Deurne en Oostende altijd in één adem worden genoemd. Het zou inderdaad beter zijn hun problemen apart te bekijken, want ze zijn totaal anders. Ik streef dus een loskoppeling na en vanaf het ogenblik dat de nieuwe directeur is aangesteld, denk ik dat die er zal komen.

Uiteraard is de situatie van de luchthaven van Oostende niet zo rooskleurig. Er is echter wel een misvatting, namelijk dat ook het passagiersvervoer is gedaald. Volgens mijn informatie is er een status quo en geen daling. De beweringen over 400 hectare en 10.000 jobs zijn voor de rekening van degene die ze heeft geuit.

Mevrouw Van Den Heuvel verwees naar Londen en naar de grote luchthaven die Frankrijk zou bouwen. Ik neem aan dat het dan over Lille ging. Wel, in Frankrijk wordt verteld dat wij een grote luchthaven gaan bouwen, omdat de havenschepen heeft gezegd dat we daar de plaats voor hebben. We moeten voorzichtig zijn met die uitspraken en we moeten ook goed opletten met die realisaties.

U vraagt mij om een vergelijking te maken tussen Londen en Deurne. Waarom kan de ene luchthaven wel, en de andere niet? Ik denk dat er een groot verschil is tussen Londen en Deurne, zelfs tussen Londen en Antwerpen. Ik weet uiteraard wel wat u wil zeggen.

De voorzitter : De heer Bogaert heeft het woord.

De heer André-Emiel Bogaert : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik heb een vrij korte vraag. Ik heb me enkel gebaseerd op de berichten over de regionale luchthaven van Oostende die in augustus kenbaar werden gemaakt. Ik vernam toen dat de Vlaamse overheid maandelijks 20 miljoen frank of 500.000 euro aan gemeenschapsgeld zou bijpassen om de luchthaven draaiende te houden. Uit de cijfers die toen werden gegeven, bleek dat zowel het vracht- als het reizigersverkeer afnam. Nu zegt u dat enkel het vrachtverkeer afneemt en dat het reizigersverkeer stagneert. Ik neem dat aan, mijnheer de minister, ik kan het tegendeel toch niet bewijzen. Er zijn nu geen elementen die erop wijzen dat het sociaal-economische tij op korte termijn kan worden gekeerd. U zegt dat het een problemluchthaven is, maar de vraag is of wij die uitgaven, gelet op de huidige sociaal-economische context, nog langer kunnen aanvaarden.

Hiertegenover staan de werking en de uitbating van de regionale luchthaven Charleroi. Ik vergelijk Deurne niet met Londen, ik vergelijk Deurne met Charleroi. Misschien gaat die vergelijking beter op. In Charleroi zit het vracht- en reizigersverkeer in de lift. Tussen juli 2000 en juli 2002 was er een stijging van het aantal passagiers met 42 percent, wat daarvan ook de reden moge zijn.

Ik heb voor de Vlaamse regering dan ook de volgende vragen. Is het van cruciaal belang voor de sociaal-economische uitbouw van Vlaanderen en de mobiliteit in Vlaanderen dat de regionale luchthaven van Oostende in zijn huidige vorm wordt behouden? Moet de overheid inderdaad de eerder vermelde bedragen aan het vooropgestelde ritme in de luchthaven van Oostende investeren om deze verkeersfaciliteit open te houden? Bestaan er vergelijkende studies over economie en verkeer tussen de verschillende regionale luchthavens in Vlaanderen of België en de Europese Unie?

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Ik zou mijn vragen nog eens willen herhalen. Uit het antwoord van de minister leid ik af dat er geen sprake is van een verlaging van de dotatie. Ik zou dan toch nog eens uitdrukkelijk de vraag willen herhalen die ook door de GOM werd gesteld. Op dit ogenblik is er blijkbaar geen commercieel management op de luchthaven, enkel de technische zaken worden afgehandeld. Waarom kan er niet tijdelijk een commerciële managementstructuur worden opgezet in afwachting van een definitieve oplossing? Op die manier heeft de luchthaven tenminste opnieuw een verkoopkantoor.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Wat mij natuurlijk interesseert, is de exacte timing. Dit sleept nu al jaren aan. Wanneer komt er effectief een nieuwe beheersstructuur?

Ik zou in dit parlement ook graag een beleidsbrief over de regionale luchthavens zien, dat werd al een paar keer beloofd, zodat we een debat ten gronde kunnen voeren over de toekomst van de regionale luchthavens in Vlaanderen. Men verwijst regelmatig naar Wallonië, waar men een totaal andere manier van werken heeft. Welke kijk heeft politiek Vlaanderen op deze materie? Deze commissie kan eventueel ook signalen geven.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Ik heb geen antwoord gekregen op mijn specifieke vraagjes. Ik vrees dus dat het juist is, wat wordt beweerd. De directeurs die men zoekt, zullen de wedde van secretaris-generaal krijgen. Ik veronderstel dan ook dat in het profiel niet staat dat zij enige kennis van of ervaring in de luchtvaart moeten hebben, maar dat ze die nog wel kunnen opdoen op het moment dat ze reeds zijn aangeworven. Bovendien zal blijkbaar het hele budget, dat was voorzien voor Ernst & Young, als werkingsbudget naar deze nieuwe directeur worden overgeheveld.

De voorzitter : Mevrouw Van Den Heuvel heeft het woord.

Mevrouw Ria Van den Heuvel : Ik vind het uiteraard goed dat de minister zegt dat de nieuw aangestelde algemeen directeur ook de andere mogelijkheden zal moeten onderzoeken. Alleen als het klopt dat er geen bijzonder profiel is uitgetekend voor die directeurs, wordt dat een probleem. Ik ga er echter van uit dat ze het kunnen en dat ze het goed doen.

Mijnheer de minister, ik had ook een vraag over de vliegtuigtypes die in de toekomst zullen worden ingezet. Ofwel heb ik het niet goed uitgelegd, ofwel hebt u het verkeerd begrepen. Het is niet zo dat ik van u verwacht dat u uitspraken doet over de types die al dan niet worden toegelaten. Als echter blijkt dat er een aantal types zijn die er niet meer terecht kunnen, dan zou het nogal belachelijk zijn om nog investeringen te doen in de tunnel. Daarover hebt u zich niet uitgesproken. Ik dring erop aan om de opmerking van de administratie ernstig te nemen en de zaak te onderzoeken.

Als antwoord op mijn laatste vraag, onderlijnt u nogmaals het belang van een algemeen Vlaams luchthavenbeleid. Ik ben het daarmee eens, net als de andere collega's. U hebt niet geantwoord op mijn vraag – en zo ken ik u niet – of het dom zou zijn om al een beslissing ad hoc te nemen over de eventuele ondertunneling van de regionale luchthaven en over andere zaken, voor het Vlaams Forum klaar is met een algemeen conceptueel plan voor het luchthavenbeleid in Vlaanderen. Volgens mij is er sprake van tegenstrijdigheden, maar wie ben ik ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, over de timing werden meerdere vragen gesteld. We hopen dat we volgende week het besluit van de

DAB terugkrijgen van de Raad van State. Daarna kan alles vrij snel gaan.

Er wordt gesuggereerd dat iemand van mijn kabinet directeur zou worden, maar daar is niets van aan. De man die wordt genoemd, voldoet immers niet aan de profielvoorwaarden. Een minister moet altijd goed opletten dat zijn kabinetsleden niet aan een profiel voldoen, anders is hij ze kwijt. Dat kan natuurlijk veranderen op het einde van de legislatuur wanneer de partij van de minister in de oppositie dreigt te geraken, maar dat gevoel hebben we nu niet. (*Gelach/Opmerkingen*)

Eenmaal we het besluit terugkrijgen van de Raad van State, proberen we zo snel mogelijk de directeurs aan te stellen. We zullen daarbij rekening houden met de opmerking van de heer Loones om Oostende los te zien van Deurne.

Er wordt beweerd dat de wedde gelijk zou zijn aan die van een secretaris-generaal. Dat is niet juist. We willen evolueren naar een situatie zoals die van de loodsen. De verantwoordelijke voert zijn functie in moeilijke omstandigheden tot ieders tevredenheid uit. Hetzelfde moet mogelijk zijn in de luchthavens.

Mevrouw Van Den Heuvel, ik heb gesproken over het Vlaams Luchthavenforum en u vraagt of er een algemeen beleid voor de Vlaamse regionale luchthavens komt. U weet dat ik Zaventem ook als een Vlaamse regionale luchthaven beschouw.

Mevrouw Ria Van Den Heuvel : Ja.

Minister Steve Stevaert : U zegt dat in volle wijsheid en verstand en ik aanvaard het in dankbaarheid. Totnogtoe werd Zaventem niet als Vlaamse regionale luchthaven beschouwd, maar dit is een absolute doorbraak. Als we het daarover willen hebben, moeten we alle elementen opnemen in het dossier.

We hebben al een vergelijking gemaakt met Londen en de heer Bogaert maakt ook de vergelijking met Wallonië. Laat het duidelijk zijn dat de exploitatie- en investeringsenveloppes blijven bestaan. Het is niet de bedoeling van de Vlaamse regering om de bedragen naar beneden te halen, wat daarover ter plaatse ook wordt beweerd. We willen evenmin doen wat Wallonië doet. In Charleroi is het aantal passagiers gestegen met 42 percent, maar de inkomsten van de luchthaven zijn niet in gelijke mate toegenomen. Ik meen zelfs dat er sprake is van verlies : hoe meer passagiers, hoe meer verlies er kan zijn. In Vlaanderen willen we niet op dergelijke manier met onze luchthavens

Stevaert

omspringen. Wel kunnen er nog afspraken worden gemaakt, want ik ben ervan overtuigd dat luchthavens nooit rendabel zullen zijn. In strikte financiële termen komt het erop neer dat er altijd een begeleidingsenveloppe nodig zal zijn. Misschien zal het op langere termijn mogelijk zijn om alleen nog te werken met een enveloppe voor de investeringen en niet langer voor de exploitatie. Dat moet later worden bekeken. We zullen echter nooit dezelfde voluntaristische middelen ter beschikking stellen als Wallonië. Dat heeft trouwens geen zin, want de draagkracht van de luchthaven van Deurne – en dat zullen zowel de believers als de non-believers moeten toegeven – is beperkt, net als die van Oostende die in een toeristische regio ligt.

Inzake de PPS wijs ik er nog eens op dat we heel duidelijk in de regeringsbeslissing hebben vermeld dat minister Van Mechelen de opdracht gekregen heeft om de PPS-formule op punt te stellen. (*Opmerkingen van de heer Ludwig Caluwé*)

Hij moet zich houden aan de voorwaarden die de regering heeft gesteld.

De heer Ludwig Caluwé : Volgens uw antwoord gaat het over de voorwaarden van de Inspectie van Financiën.

Minister Steve Stevaert : Hij moet zich houden aan de voorwaarden van de regering. Dat is mijn officieel standpunt. En er moet rekening worden gehouden met het advies van de Inspectie van Financiën.

De heer Ludwig Caluwé : In uw antwoord op een schriftelijke vraag, schrijft u : ‘de PMV opdracht te geven binnen de voorwaarden gesteld in het advies van de Inspectie van Financiën van 18 juli 2002’.

Minister Steve Stevaert : Binnen de voorwaarden moet rekening worden gehouden met het advies.

De heer Ludwig Caluwé : Het probleem is dat in het advies van de Inspectie iets anders staat dan in het voorstel van de bevoegde VLD-minister. Hij heeft het over 20 miljoen, maar in het advies is sprake van 37,5 miljoen. Welk bedrag wordt het ?

Minister Steve Stevaert : Ik spreek me niet over cijfers uit.

Met redenen omklede motie

De voorzitter : Door de heren Penris en Huybrechts en mevrouw Van den Eynde werd tot besluit van deze interpellaties een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet ingediend zijn 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.

Interpellatie van mevrouw Ria Van Den Heuvel tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over sport- en trainingsvluchten vanop de luchthaven Antwerpen-Deurne

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van mevrouw Van Den Heuvel tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over sport- en trainingsvluchten vanop de luchthaven Antwerpen-Deurne.

Mevrouw Van Den Heuvel heeft het woord.

Mevrouw Ria Van Den Heuvel : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, op vrijdagmorgen 23 augustus 2002 om één minuut na negen stortte een lesvliegtuig van het type Tobogan Tompico TB-9, dit is een schroefvliegtuig met één motor met dubbele besturing, te pletter op een auto in de Diksmuidelaan in Deurne. Het scheelde 40 meter – ik heb het zelf gezien – of het gecrashte sportvliegtuigje was midden in de drukke vrijdagmarkt terechtgekomen.

Dit spijtige ongeval was aanleiding om de standpunten over sport- en opleidingsvluchten nogmaals te ventileren. U hebt dat toen ook zelf gedaan. Agalev vroeg en vraagt heel duidelijk een stopzetting van alle vluchten van les- en sportvliegtuigen vanuit de luchthaven Antwerpen-Deurne. Een luchthaven vlak naast een woonwijk – met niet alleen een markt, maar ook een drietal scholen –

Van Den Heuvel

vormt immers een reëel veiligheidsrisico voor alle omwonenden.

Op 23 augustus 2002 werd op dramatische wijze duidelijk dat sport- en lesvluchten niet boven woonwijken mogen gebeuren. Het stopzetten van deze vluchten zou bovendien eindelijk een einde maken aan de dagelijkse geluidshinder voor de duizenden omwonenden.

Eigenlijk is de beslissing reeds genomen, en dit zowel door het Vlaams Parlement via een door de heer Voorhamme van de voormalige meerderheid tijdens de vorige legislatuur ingediende motie als door de huidige Vlaamse regering. Immers, het lastenboek, dat door de participatiemaatschappij is uitgeschreven met de voorwaarden waarbinnen de managementovereenkomst kon worden afgesloten, geeft duidelijk aan dat de regering reeds een besluit heeft genomen over de toegelaten types en het aantal bewegingen in die toegelaten types. We hebben trouwens het betreffende document gekregen.

De krijtlijnen van de managementovereenkomst werden door de Vlaamse regering vastgelegd in december 2000.

Het commercieel plan van toen moest onder meer een strategisch plan voor de toekomstige exploitatie omvatten, met onder meer een beschrijving van de toekomstige situatie inzake verkeer van vliegtuigen. Daarmee werd verwezen naar de types die men moest toelaten en naar het aantal bewegingen in de toegelaten deelcategorieën 'geregelde vluchten', 'zakenvluchten' en 'andere vluchten', zoals omschreven in de bij het lastenboek gevoegde nota 'Verklaring en definitie van de diverse categorieën van vluchten'.

Wat wordt er volgens de bijgevoegde nota verstaan onder de toegelaten deelcategorieën? Geregelde vluchten zijn volgens die nota regelmatige vluchten, namelijk passagiers- of vrachttransportdienst uitgevoerd volgens een regelmatig uurrooster, en ontdubbelingsvluchten, namelijk de vervoerdienst van passagiers of vracht ingelegd ten gevolge van een verkeerstoename op een regelmatige lijn.

Zakenvluchten verwijzen naar de luchttaxi, namelijk de vluchten door een gehuurd luchtvaartuig uitgevoerd voor het vervoer van minder dan 7 personen en waarvan de bestemming door de huurder wordt vastgelegd. De andere vluchten tot slot zijn enerzijds de af- en omleidingsvluchten en ander-

zijds de militaire vluchten. Die 3 types van vluchten zouden dus de enige zijn die in de toekomst nog vanop de luchthaven van Deurne mogen vertrekken.

Door een opsomming te geven van de toegelaten deelcategorieën heeft de Vlaamse regering op dat ogenblik ook beslist welke deelcategorieën niet meer worden toegelaten. Op basis van diezelfde nota komen we dan tot het besluit dat vracht- of gemengde vluchten, chartervluchten, trainingsvluchten, touringvluchten en lokale vluchten niet meer toegelaten worden. Voor de luchthaven van Oostende heeft men in de offerte de toegelaten deelcategorieën niet gespecificeerd. Dit geeft aan dat men het bijzonder belangrijk vond om dit voor Deurne wel te doen.

Mijnheer Voorhamme, ik wens hier ook nog relaas te doen over iets wat ik niet op papier heb gezet omdat ik het pas later heb vernomen. Ik zet namelijk voor de gemeente Boechout als plaatsvervangend lid in de overlegcommissie die is opgericht met betrekking tot de milieuvergunning voor de luchthaven van Deurne. Op 25 september jongstleden vond daar een discussie plaats over het al dan niet naleven van de veiligheidsprocedure en -voorschriften. Het betrof een discussie tussen de burgemeester van Borsbeek en de luchthavencommandant.

Ik leg even uit waarover de discussie precies ging. Op de website van Belgocontrol – die ik uitgeprint heb en die iedereen kan consulteren – staat dat men op de luchthaven van Deurne tussen 7 september en 7 oktober geen simulatie-oefeningen meer mag uitvoeren waarbij de motor zagezegd zou zijn uitgevallen. Daarvoor mocht men dat wel doen, maar na de crash werd dat verboden.

De burgemeester van Borsbeek vroeg wat er na 7 oktober zou gebeuren. Mogen oefeningen, zoals het uitzetten van de motor en touchanddown, dan opnieuw? De luchthavencommandant zou hebben geantwoord dat dergelijke zaken eigenlijk nooit gemogen hebben. Dat spreekt uiteraard zijn verklaringen tegen van vlak na het ongeval, met name dat alle voorschriften waren nageleefd.

Graag had ik dan ook een antwoord op volgende vragen. Zijn alle veiligheidsprocedures en voorschriften nageleefd? Zijn die in overeenstemming met wat Belgocontrol daarover afkondigt? Kent u de precieze oorzaak van de crash? Zal die ooit achterhaald kunnen worden? Wanneer gaat u over tot het effectief uitvoeren van het verbod op trainings-, touring- en lokale vluchten? Volgens mij

Van Den Heuvel

kan dat meteen omdat die beslissing eigenlijk al is genomen.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer de minister, mevrouw Van Den Heuvel zegt terecht dat tijdens de vorige regeerperiode de beslissing al was genomen om les- en sportvliegactiviteiten van de luchthaven van Deurne weg te halen. Deze regering heeft stelselmatig het nemen van een definitieve beslissing over de toekomst van de luchthaven voor zich uit geschoven.

Er wordt beweerd dat bij het ongeluk de motor was afgezet om het landen zonder motor te oefenen. Dergelijke oefening boven een sterk bebouwd gebied, is erg gevaarlijk.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Er is een groot verschil tussen deze discussie en die van daarnet. Daarnet ging het over het politieke steekspel dat al jaren aan de gang is over de toekomst van de luchthaven van Deurne en Oostende. Daar zal nog vaak over worden gediscussieerd.

Deze discussie behelst echter het veiligheidsaspect. Mensen vragen zich af hoe zoiets mogelijk is. Er zijn slachtoffers gevallen, maar de tragedie was nog veel groter geweest als het vliegtuig op de markt was neergekomen. Eigenlijk is er maar een belangrijke vraag : kunnen we dit risico nog nemen ? De mensen in Berchem verwachten een concreet antwoord dat dit soort van risico's niet meer genomen mag worden. Er moet een klaar en duidelijk antwoord komen van de overheid. Op lokaal niveau is men daar niet is geslaagd. Ik hoop dat hier wel een duidelijk antwoord komt.

De voorzitter : De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts : Mijnheer de minister, ik heb nog enkele vragen. Hoelang worden er in Deurne al opleidingen voor sportvliegtuigen gegeven ? Hoeveel ongevallen zijn er al mee gebeurd ? Bestaat er een wetenschappelijke basis om te beweren dat sportvliegtuigen een groter gevaar zouden betekenen voor de omwonenden dan de geregelde vluchten ? Zijn er alternatieven voor vliegopleidingen als die in de luchthaven van Deurne worden afgeschaft ?

Mevrouw Van Den Heuvel vindt dat het stopzetten van opleidingen met sportvliegtuigen een einde zou maken aan de geluidsoverlast. Als men alles afschaft, is er inderdaad geen overlast meer. Ik wil echter opmerken dat 80 percent van de opleiding wordt gegeven op vluchtsimulators. De vluchten van de opleiding worden dus beperkt. De luchthaven van Deurne heeft ernstige inspanningen geleverd om de geluidsoverlast te beperken.

Ik wil ook nog herinneren aan een verklaring van minister Dua naar aanleiding van het beroep aangekend tegen de beslissing van 24 februari 2000 van de Bestendige Deputatie van de Provincieraad van Antwerpen om de internationale luchthaven Antwerpen verder te exploiteren. Ik citeer : ' Gesteld kan worden dat het risico voor de externe veiligheid, de hinder, de effecten op het leefmilieu, op de wateren, de natuur en op de mens, buiten de inrichting veroorzaakt door de gevraagde exploitatie, mits naleving van de milieuvergunningsvoorwaarden, tot een aanvaardbaar niveau kunnen worden beperkt'. U verklaart echter dat de geluidshinder te erg is. Misschien kunt u die tegenstrijdigheid eens uitleggen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, de federale luchtverkeersleidingsdienst Belgocontrol is bevoegd voor de regeling van het luchtverkeer en het toezicht op de bewegingen van de luchtvaartuigen met het oog op het garanderen van de luchtvaartveiligheid. De luchthavenuitbater heeft geen bevoegdheid inzake controle van het luchtruim, wel op het vlak van de interventie na een ongeval of incident. Met betrekking tot het ongeval te Deurne werkte het urgentieplan van de luchthaven feilloos. Ook de inzet van de hulpdiensten verliep feilloos.

Ingevolge dat ongeval voert de Autonome Cel voor Onderzoek van Luchtvaartongevallen en -incidenten bij het Federale Bestuur van de Luchtvaart, opgericht bij koninklijk besluit van 9 december 1998, een globaal onderzoek uit naar de oorzaak van het ongeval, waarbij alle aspecten aan bod komen : mechanische defecten, besturing, procedures, enzovoort. Het betrokken koninklijk besluit voorziet in de openbaarmaking van het eindrapport van deze cel na het afronden van het onderzoek.

Maatregelen in verband met bepaalde soorten vluchten moeten worden voorafgegaan door een globale evaluatie. In dit verband heeft het Vlaams Forum Luchtvaart van de Vlaamse regering de belangrijke opdracht gekregen om de mogelijkheden

Stevaert

te onderzoeken tot opleiding en training van piloten, en aanbevelingen te formuleren voor een strategische visie op langere termijn. Hierbij moet echter beklemtoond worden dat de Vlaamse regering geen bevoegdheid heeft inzake het verbieden van bepaalde types vluchten, noch inzake het opleggen van te volgen circuits of verkeersroutes.

De trainingsvluchten gebeuren vandaag binnen het toegelaten kader van de milieuvergunning. De algemeen directeur zal tevens als opdracht hebben om naar alternatieven te zoeken voor de trainingsvluchten die nu nog in Deurne plaatsvinden.

Met andere woorden, aan de ene kant zijn er federale bevoegdheden. Aan de andere kant zijn er bevoegdheden binnen de milieuvergunning, waarbij men kan weigeren of toestaan. Dan zijn er ook nog bevoegdheden waarbij de bevoegde minister, zelfs al wordt er een milieuvergunning bekomen en zelfs al gaat de federale overheid akkoord, kan zeggen dat hij dat niet meer wil. Als hij dat zegt, moet hij dat wel op een ordentelijke manier doen. Dat is de aanbeveling van het Vlaams Parlement, maar er zijn ook afspraken met mensen die daar activiteiten ontwikkelen. Men moet dat dus doen volgens het principe van de goede huisvader. Anders krijgt men zeker problemen. Er zijn dus 2 instrumenten : er is de milieuvergunning, die het kan toelaten of niet toelaten, en er is Belgocontrol, die erover kan gaan.

U vraagt hoelang er vluchten zijn. Ik durf de exacte datum niet zeggen, maar het is al sinds mensenheugenis. Op de vraag hoeveel ongevallen er zijn gebeurd, kan ik antwoorden dat het er zeer weinig zijn. Dat wil natuurlijk niet zeggen dat er geen problemen zouden zijn of dat er zich geen problemen zouden kunnen voordoen. Dat is weer een andere discussie. Veiligheid moet uiteraard op alles voorstaan. Ik wil nog opmerken dat in het rapport van Ernst & Young zeer duidelijk stond wat hun visie daarop is.

De voorzitter : Mevrouw Van Den Heuvel heeft het woord.

Mevrouw Ria Van Den Heuvel : Mijnheer de minister, het is niet in het rapport van Ernst & Young dat er een aantal types vliegtuigen werden omschreven, maar wel in de offerte die is goedgekeurd door de Vlaamse regering. Daarbij werden wel degelijk de krijtlijnen van een zakenluchthaven omschreven. Dat zit niet in een milieuvergunning en dat heeft ook niets te maken met Belgocontrol. Als

bevoegde minister hebt u dus toch wel het idee gehad dat u kon omschrijven hoe een zakenluchthaven eruit moest zien. Daarin hebt u toch duidelijk keuzes gemaakt waarin alle types vliegtuigen die ik heb opgesomd, geen plaats meer zouden vinden. Ik vermoed dus dat u toen het idee had dat u het kon sturen en richting kon geven. Is het inderdaad zo dat u dat idee had en nog steeds hebt ?

Minister Steve Stevaert : Ik had dat idee en ik heb dat nog steeds, maar ik wil dat op een verstandige manier doen.

Mevrouw Ria Van Den Heuvel : Daar twijfel ik niet aan. Kunt u een uitspraak doen over de timing waarbinnen u dat wilt doen, of is dat helemaal niet mogelijk ?

Minister Steve Stevaert : Daarnet hebt u gevraagd om alles in een globale visie te bekijken in het kader van het Vlaams Luchtforum. Ik heb ook gezegd dat we dát daarin moeten bekijken. We moeten immers ook nagaan hoe we kunnen garanderen dat de opleiding van de piloten in de toekomst in Vlaanderen aanwezig blijft.

Ik heb aan de andere kant ook duidelijk gemaakt dat er zich in Deurne een problematische situatie heeft voorgedaan. Ik zou nu graag van Belgocontrol weten wat de oorzaken daarvan zijn, indien de oorzaken te achterhalen zijn. Daar wil ik nu niet op vooruitlopen. Zelfs dat geeft echter geen definitief uitsluitsel. Het blijft daar een drukbevolkt gebied.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Dirk Holemans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het uitblijven van de voorziene heraanleg van het zwart punt op de N466

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Holemans tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het uitblijven van de voorziene heraanleg van het zwart punt op de N466.

De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik zal het kort houden. Gisteren heb ik de minister op televisie horen zeggen dat een goede gewestweg er een is die goed is heraangelegd met het fietspad achter de bomen, afgescheiden en heraangelegd in samenspraak met de bewoners en de Fietsersbond. Vanuit dat perspectief wil ik de volgende vraag stellen. Wat is de stand van zaken van dit zwart punt ? Ik heb dit reeds in november van 1999 aangekaart. Nog dit jaar heeft de Fietsersbond daar helaas een dodenwake moeten organiseren.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, in antwoord op deze vraag verwijs ik naar mijn antwoord op de parlementaire vraag van 9 juli 2002. Aangezien de vraagstelling identiek is, is ook mijn antwoord identiek.

De stad Gent heeft nog geen principiële akkoord gegeven voor het door de administratie Wegen en Verkeer uitgetekend tracé met een langere bocht met dezelfde kromtestraal ter vervanging van de 2 opeenvolgende bochten met verschillende kromtestraal. De reden waarom er nog geen principiële akkoord bestaat, is bij de administratie niet bekend. Er is aangedrongen bij de stad Gent om een standpunt in te nemen. Zolang er geen principiële akkoord is vanwege de stad Gent, kan de onteigeningsprocedure niet worden opgestart. Er moet immers enige garantie zijn dat voor dit bouwdoosje ook een stedenbouwkundige vergunning verleend kan worden. Een gunstig advies van de stad Gent naar aanleiding van een bouwvergunningsaanvraag is immers aangewezen om het project te kunnen uitvoeren. Van zodra de stad Gent haar akkoord gegeven heeft, kan het project opgenomen worden in het volgende prioritaire driejarenprogramma. Langs de zijde van het Vlaams Gewest bestaat wel degelijk de bereidheid om dit knelpunt weg te werken.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Eddy Schuermans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de zogenaamde ongemakentaks

Vraag om uitleg van de heer Jan Loones tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de liberalisering van de energiesector en duidelijkheid over de mogelijkheid tot invoeren van wegenisheffing voor gemeenten

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 juridische duidelijkheid inzake de wegenisheffing

Vraag om uitleg van de heer Johan De Roo tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de stand van zaken met betrekking tot de invoering van een wegenisheffing ten behoeve van de gemeenten

De voorzitter : Aan de orde zijn de samengevoegde vragen om uitleg van de heer Schuermans tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de zogenaamde ongemakentaks, van de heer Loones tot minister Stevaert, over de liberalisering van de energiesector en duidelijkheid over de mogelijkheid tot invoeren van wegenisheffing voor gemeenten, van de heer Glorieux tot minister Stevaert, over de juridische duidelijkheid inzake de wegenisheffing en van de heer De Roo tot minister Stevaert, over de stand van zaken met betrekking tot de invoering van een wegenisheffing ten behoeve van de gemeenten.

De heer Schuermans heeft het woord.

De heer Eddy Schuermans : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het is niet de eerste keer dat we in het Vlaams Parlement en in deze commissie aandacht vragen voor de financiële gevolgen van de vrijmaking van de energiemarkt voor de lokale besturen. In de eerste plaats hebben de Vlaamse regering en minister Stevaert geopperd dat de financiële effecten voor de lokale besturen niet zo dramatisch zouden zijn, en zeker geen aanleiding zouden vormen om de financiële situatie van de gemeenten bij te sturen, bijvoorbeeld door het verhogen van de belastingen. Ondertussen wordt duidelijk wat deze vrijmaking met zich meebrengt.

In een omzendbrief stelt voogdijminister Van Grembergen dat bij de opmaak van de volgende begroting en de daarmee samenhangende meerja-

Schuermans

renplanning, de lokale besturen een minderontvangst van 50 tot 65 percent moeten inschrijven. Dat is een zeer aanzienlijk deel aangezien de inkomsten uit de distributie van gas en elektriciteit 10 percent van de totale lokale inkomsten uitmaken. Als die in 2004 zouden worden teruggedrongen tot 50 of zelfs 35 percent, is dat zeer veel.

Als een mogelijke compensatie heeft de minister-president in de loop van de voorbije zomer gesproken over een compensatieplan dat zou worden afgesloten in samenspraak met de federale premier. We hebben vernomen dat dit vooralsnog dode letter blijft. De intentie om zo'n gesprek over een compensatieplan op gang te brengen bestaat. Het is op dit ogenblik onmogelijk voor de voogdijminister om aan de lokale besturen te zeggen of dat plan er komt.

Op een bepaald ogenblik werd gesproken over een heffing met een opbrengst van 75 miljoen euro op jaarbasis, met ingang van 1 januari 2003, de zogenaamde ongemakentaks. Daarvan is in de commissievergadering van 2 juli gebleken dat er juridisch-administratieve en technische problemen waren, zoals vrijstellingen voor de telecomsector, en de wettelijke maximumtarieven. Men vroeg zich af of de inningskosten tegenover een opbrengst van 40 miljoen euro zinvol was voor de gemeenten.

Op het einde van augustus raakte bekend dat er voor typeproblemen met de verschillende sectoren, zoals de watersector, Belgacom, Telenet en anderen, regelingen werden getroffen. Over de opbrengst bestaat grote onduidelijkheid. Mijnheer de minister, u zei in augustus dat de retributie er wel degelijk zou komen. Het is nu begin oktober. Voor de steden en gemeenten die nu met de opmaak van de begroting bezig zijn, is het absoluut nodig te weten wat mogelijk is inzake de wegenisvergoeding.

Welke regelingen zijn getroffen met de verschillende sectoren? Is er een vrijstelling voor universele dienstverlening? Is de nieuwe heffing eenduidig uitgewerkt? Zijn er verschillende regelingen voor gemeente- en gewestwegen en wie doet desgevallend de heffing voor de gewestwegen? Wat zou de opbrengst zijn van deze heffing? Kan 1 januari 2003 nog steeds beschouwd worden als de startdatum?

De voorzitter : De heer De Roo heeft het woord.

De heer Johan De Roo : Mijnheer de minister, ik wil wijzen op een tegenstrijdigheid in uw vroegere verklaringen. Naar aanleiding van mijn interpellatie op 15 mei antwoordde u dat u van plan was om de noodzakelijke decretale bepalingen op te nemen in het programmadecreet 2003, zodat de gemeenten vanaf 1 januari 2003 de retributie voor het privaat gebruik van gemeentewegen kunnen invoeren. Op 2 juli verklaarde u in de commissie voor Energie dat er ernstig getwijfeld wordt over de juridische mogelijkheden om een dergelijke heffing in te voeren.

Wat is de stand van zaken? Als dit er niet zou komen, wordt het een bijzonder zwaar probleem voor de gemeenten. Mijn gemeente heeft een brief van de gemengde intercommunale ontvangen met de mededeling op welke dividenden we volgend jaar kunnen rekenen, en dat dit een vermindering van 100 naar 30 percent zou betekenen. Als dat voor alle gemeenten zo is, komen ze in moeilijke papieren.

De 2 snelheden in ons land in verband met de liberalisering zullen uiteraard gevolgen hebben voor datzelfde probleem van de dividenden. Als de liberalisering trager wordt doorgevoerd in Wallonië, zullen er daar minder problemen zijn dan bij ons. Er werd steeds gesteld dat er een prijsdaling zou ontstaan en de totale prijs voor de elektriciteit zal verminderen. Uit een aantal uitspraken van de afgelopen weken heb ik opgemaakt dat daar ernstige twijfels over bestaan. Dit betekent dat niet enkel de gemeenten een slechte zaak doen maar ook de burgers. Mijnheer de minister, wat is uw standpunt hieromtrent?

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mevrouw de voorzitter, wij zijn gehoorzame respondenten op brieven van de VVSG. Alle leden van deze commissie hebben een schrijven ontvangen van de vereniging waarin wordt verwezen naar de discussie die we naar aanleiding van mijn vraag op 2 juli hebben gehad. We zijn nu met 4 leden die dezelfde vragen stellen. Ik heb wel een opmerking bij de agendering. Het is blijkbaar niet zo dat wie als eerste de vraag stelt het eerst aan bod komt.

Mijnheer de minister, op 2 juli 2002 hebt u gewaarschuwd voor: '... een aantal wettelijke bepalingen die de retributiebevoegdheid van de gemeenten beperken. Twee KB's van 1933 en 1966 bepalen namelijk maximumbedragen voor taksen in de elektriciteits- en gasector en een wet van 1991 stelt de telecomsector vrij van het betalen van retributies'.

Loones

Dat was een vrij duidelijke uitspraak. Op 26 augustus kwam u daar echter op terug. In De Morgen zei u toen dat de juridische problemen van de baan zouden zijn en dat : ‘ ... de retributie er komt, voorlopig toch. Dat kan altijd nog wel veranderen. In de politiek is alles altijd voorlopig.’ Dat klopt uiteraard.

De VVSG heeft toen opgeroepen om hierover duidelijkheid te laten ontstaan. We moeten immers de begrotingen opstellen. De gemeenten kunnen moeilijk werken met voorlopige oplossingen waarbij ofwel de belastingen moeten worden verhoogd ofwel andere middelen ter beschikking moeten worden gesteld. We moeten ook vermijden een systeem van heffingen in te voeren dat juridisch niet waterdicht zou blijken te zijn. Een heffing die niet zou volstaan om de inningskosten te dekken, is eveneens uit den boze.

Mijnheer de minister, kloppen de berichten als zouden de juridische problemen, die de invoering van de retributie in de weg staan, van de baan zijn ? Klopt het dat de watersector zeker wordt vrijgesteld van de retributiekosten ? Kunt u meer duidelijkheid geven over de regelingen met betrekking tot de telecomsector ? U hebt gewag gemaakt van gesprekken met de federale overheid over bepaalde compenserende maatregelen en vrijstellingen. Kunt u precies zeggen hoeveel de wegenisheffingen, met inbegrip van alle vrijstellingen, uiteindelijk zullen opbrengen voor de gemeenten ?

De voorzitter : De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mevrouw de voorzitter, we hebben inderdaad allemaal een brief gekregen van de VVSG waarin ze aan de alarmbel trekt. Ze wenst duidelijkheid omdat de gemeenten hun begroting moeten opstellen. Ze wenst te weten in welke mate de gemeenten kunnen rekenen op de wegenisheffing.

Mijnheer de minister, klopt het dat de juridische problemen zijn opgelost ? Zo niet, wat is de huidige stand van het dossier ? Zou de wegenisheffing enkel gelden voor het elektriciteitsnet of het aardgasnet ? Indien we de mensen echt willen motiveren om over te schakelen op aardgas voor het koken, verwarmen, enzovoort, werken we dan de verdere uitbreiding van het aardgasnet niet tegen door dat middel ook op te nemen in de wegenisheffing ? Ik ben daar zelf nog niet uit.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, geachte leden, vlak voor het reces heb ik geantwoord op een vraag van de heer Loones. Ik zei toen inderdaad dat er een aantal juridisch-administratieve en technische problemen zijn voor de invoering van een retributie voor de aanleg van leidingen langs de gewestwegen. De vermelde problemen bestaan nog steeds. De opgeloste problemen waar onlangs in persartikelen naar werd verwezen, hebben betrekking op de invoering van een retributie voor de aanleg van leidingen langs gewestwegen. Het retributiebesluit voor het privé-gebruik van het openbaar domein van de wegen en waterwegen van het Vlaams Gewest werd goedgekeurd door de Vlaamse regering en werd ondertussen gepubliceerd in Het Staatsblad. Het is dus van kracht.

In het decreet van 5 juli 2002 houdende de bepaling tot begeleiding van de aanpassing van de begroting voor 2002 werd de watersector vrijgesteld van retributie. U kent de filosofie die daarachter zit. Dat de elektriciteitsmarkt wordt geliberaliseerd, is een goede zaak voor iedere gebruiker. De tarieven zullen immers dalen. Dit houdt in dat de verbruikers in het verleden te veel hebben betaald voor het verbruik. De gemeenten verruimden hun ontvangsten via dividenden uit winsten van de elektriciteitsleveranciers door de participatie in gemengde of zuivere sectoren die het monopolie bezaten op de markt. Het was dan niet onder de vorm van een belasting of een taks. De financiering van de gemeenten gebeurde alleszins op een verdoken manier ten koste van het budget van de gezinnen en de bedrijven.

De commissie heeft terecht beslist dat de monopoliepositie van de elektriciteits- en gasleveranciers moet worden afgebouwd. Ten behoeve van de gebruikers is het mijn plicht dit zo snel mogelijk te doen. Dat hierdoor een oneigenlijke bron van inkomsten voor de gemeenten wegvalt, is een neveneffect. De voornaamste oorzaak van het inkomensverlies voor de gemeenten vloeit echter voort uit de beperking van de winstmarges op de investering in de elektriciteitssector die werden opgelegd door de CREG, de federale Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit- en Gasmarkt. Ze heeft als opdracht ervoor te zorgen dat de prijzen voor de gebruikers zo laag mogelijk worden gehouden.

Indien blijkt dat de gemeenten voor hun taken een te kleine basisfinanciering krijgen, dan moet dit worden onderzocht. In dat kader kan worden uitgekeken naar alternatieve inkomsten, zoals een vergoeding voor het privé-gebruik van het openbaar domein. We moeten echter steeds de afweging

Stevaert

maken in welke mate we hiermee eventueel andere beleidsdoelstellingen bemoeilijken.

Ik merk dit nu bij de implementatie van het retributiesluit voor het gebruik van het gewestdomein. Daar blijken bij de uitvoering nog een aantal ongewenste, onopgeloste neveneffecten te zijn. Om die vooralsnog weggewerkt te krijgen, zullen in de komende maanden in overleg met de sectoren nog aanpassingen aan het besluit van de Vlaamse regering worden doorgevoerd. Ik denk hierbij aan de vergoeding voor de reclameborden die worden geplaatst in combinatie met de schuilhuisjes voor het openbaar vervoer, zoals ik vorige maal heb aangekondigd, en aan de bekommernis om het beleid inzake universele dienstverlening van bepaalde nutssectoren ten aanzien van residentiële gebruikers niet te ondergraven. Daarom blijf ik bij mijn voorstel om binnen het Vlaams Parlement een discussie te voeren over de noodzakelijke gemeentefinanciën, waarbij het al dan niet invoeren van een gemeentelijke retributie voor het privé-gebruik van gemeentewegen een optie is.

Daarnaast moeten ook andere oplossingen worden overwogen om de daling van de inkomsten van de gemeenten te compenseren, zoals een redelijke vergoeding voor de geïnvesteerde kapitalen in het distributienet, uniforme distributienettarieven, een heffing op het transmissienet of een vrijstelling van vennootschapsbelasting voor verkoopbedrijven. Ik heb deze oplossingen ondertussen aangekaart bij mijn federale collega's.

Ik wil nog eens heel duidelijk de stand van zaken geven. Het Vlaams Gewest had vroeger een retributiesluit, maar dat was geen correct besluit. We hebben dat nu gecorrigeerd. We hebben het water eruit gelaten omdat de watervoorzieningen in handen zijn van de openbare sector. Dan zou het immers een soort broekzak-vestzakoperatie zijn. Maar ik wil dat iedereen die leidingen legt in het Vlaams Gewest een redelijke som betaalt. Ik heb toen heel merkwaardige reacties gekregen in dit parlement. Sommige leden van de meerderheid hadden mensen meegebracht van Belgacom. De oppositie heeft dit niet goedgekeurd. De oppositie was daar volledig tegen. Ik ben daar toch mee doorgedaan.

De heer Eddy Schuermans : We hebben het niet afgekeurd om die reden.

Minister Steve Stevaert : Mij gaat het om het principe dat de gebruiker moet betalen. Op een vraag van de heer De Roo heb ik gezegd dat, indien een gewestweg zich bevindt in het centrum van een gemeente, de opbrengst die het Vlaams Gewest krijgt terug naar die gemeente mag gaan. Het is immers de gemeente die de ellende met de trottoirs moet doorstaan. Voor het Vlaams Gewest gaat het dus niet over de financiële opbrengst, maar over het principe. Dit is natuurlijk een meerinkomst voor de Vlaamse overheid, en deels ook – als we dit helemaal in detail uitwerken – voor de Vlaamse gemeenten. Het was mijn doelstelling om hetzelfde kader te creëren op het niveau van steden en gemeenten. Maar toen ik dat wou doen, botste ik op de KB's waarnaar u hebt verwezen. Dat betekende dat het bedrag dat we konden innen niet hoog lag. Vervolgens vroeg de VVSG zich af of het sop de kool nog wel waard was en begon iedereen opmerkingen te maken. In de commissie heb ik toen heel duidelijk gezegd : als ik geen meerderheid heb voor dit algemene kader, als iedereen op de pianist begint te schieten, dan laat ik het over aan de parlementsleden om een kader te creëren. Dan steun ik dat. We moeten hier ernstig over zijn, over de partijgrenzen heen. Voor mij hadden die retributie-inkomsten hoog mogen liggen. Maar volgens de filosofie van retributie is dat eigenlijk geen extra geld voor gemeenten. Gemeenten hebben vroeger eigenlijk gratis werken uitgevoerd waar ze het niet gratis hadden moeten doen, maar toen was er nog sprake van een andere structuur.

Ik heb er geen enkel probleem mee dat het parlement een initiatief neemt ten voordele van de gemeenten en een kader schept. Het parlement moet dat voorstel samen met de standpunten van de VVSG onder de loep nemen. Ik wil u met aandrang vragen om het niet voor te stellen als zou dat de compensatie zijn van het verlies aan ontvangsten uit de energiesector naar aanleiding van de liberalisering van de elektriciteitsmarkt. Dat is immers maar een druppel op een hete plaat. Het is eigenlijk iets waarop men recht heeft. Het klinkt misschien vreemd dat ik dat zeg als minister, maar het is mijn overtuiging. Voor de gewestwegen komt dit dus in orde, wat stedelijke en gemeentelijke wegen betreft zullen we zien of er een parlementair alternatief komt.

Ik hoor de alarmerende cijfers van de heer De Roo over de minderontvangsten. Er werd gesproken over een 70-30-verhouding. Elders zal dat percentage anders zijn, maar alleszins gaat het over heel veel geld. Daar bestaat geen discussie over. We mogen hier geen verkeerde conclusies uit trekken.

Stevaert

Wallonië wordt daar minder snel mee geconfronteerd dan Vlaanderen, omdat het de markt minder snel opent.

Dat staat dan nog los van het hele ingewikkelde debat voor of tegen de liberalisering van de energiemarkt. Dat doet eigenlijk niet meer terzake. Europa heeft zich daarover uitgesproken. Op iets dat er toch komt, of men er nu voor of tegen is, anticipeert men het best. In Wallonië stelt men zich defensief op. Dat is niet goed voor de sector. Ik denk dat ze daarvoor zullen moeten boeten. Hier is de sector zich al aan het reorganiseren en zijn er heel wat KMO's die daarop zullen kunnen inspelen.

Zal dit nu een succes worden? De voorwaarden om het tot een succes te maken zijn op Vlaams niveau alleszins aanwezig. Het federale niveau moet natuurlijk volgen en ervoor zorgen dat het netwerk open is. De hele discussie over het openstellen van het netwerk is van cruciaal belang om de prijzen echt fundamenteel te laten dalen.

De federale overheid heeft me gezegd dat ze een substantiële vorm van middelen zal genereren en dat ze die middelen ter beschikking zal stellen van de steden en de gemeenten via een bepaalde maatregel. De maatregel die volgens mij het meest geschikt is en geen afbreuk doet aan het retributiebepsluit, is een heffing of een instrumentarium in de context van Elia op het aantal kilowatt per uur dat door het land komt en op het aantal kilowatt per uur dat naar de verbruikers gaat. De verbruikers zijn in dat geval de residentiële en de industriële verbruikers. Dan is het volume van de energiemarkt volledig gedekt.

Als we daar met Elia afspraken over kunnen maken, dan zal de grote uitdaging zijn na te gaan hoe we de middelen die worden gegenereerd, ter beschikking kunnen stellen van de steden en de gemeenten. Dat is een bijzonder moeilijke kwestie, omdat we dan op tal van tussenschotten zullen botsen. De vraag is ook hoe die middelen op een rechtvaardige manier kunnen worden verdeeld over de gemeenten. Op Vlaams niveau komt alles in orde: dit parlement wil de retributie voor de steden en de gemeenten en ik ook.

Enerzijds begrijp ik de bekommernis van de VVSG, maar anderzijds niet. Alles kan heel eenvoudig en zonder bureaucratie worden geregeld als elke gemeente hetzelfde krijgt. Er zijn slechts enkele partners die moeten betalen, en dat kan administratief dus bijzonder eenvoudig worden gere-

geld. Er zou natuurlijk wel een kader moeten worden ontwikkeld. Ik heb hier geprobeerd en gevoeld hoe ik de wind langs voren kreeg. Daarop heb ik gezegd: 'Jongens, als het zo zit, doe het dan zelf.'

De voorzitter : De heer Schuermans heeft het woord.

De heer Eddy Schuermans : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, wij zijn uiteraard gewonnen voor de vrijmaking van de markt – laat daar geen discussie over bestaan. Het begrip ongemakentaks bij wegwerkzaamheden was oorspronkelijk bedoeld als een alternatieve inkomstenbron voor de lokale besturen. In die context is die taks hier voor het eerst ter sprake gekomen.

Ondertussen is er een gewestelijke regeling met een opbrengst voor het gewestelijk niveau, zonder enige garantie voor de lokale besturen dat ze daar een aandeel in zullen hebben. Zo is het dossier afgeleden. Dat heeft ook de houding van onze commissarissen beïnvloed. We waren niet uit op een nieuwe Vlaamse inkomstenbron. We wilden ook met collega's van andere fracties werken aan een alternatief voor de lokale financiën, maar daar is niets voor gebeurd. Indien we vandaag nog het debat moeten starten en nog een aantal zaken moeten uitzoeken, dan gaan er jaren overheen en dan is het onmogelijk het meerjarenplan vandaag in te vullen. Dat heeft geen relevantie op korte termijn. De mensen die lokaal actief zijn, worden vandaag immers geconfronteerd met omzendbrieven van de voogdijminister en met brieven van hun intercommunales die wijzen op beduidende minderontvangsten.

Het woord compensatie mag niet worden gebruikt volgens u, mijnheer de minister, maar de minister-president spreekt over een compensatieplan. In die zin denk ik toch dat we niet goed bedeed zijn door de regering. Ik hoor nu trouwens voor het eerst dat het parlement een kader moet scheppen. Ik ben daar niet tegen, want ik heb een parlementaire reflex, maar we hadden dat beter een jaartje eerder geweten.

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Het concept van de ongemakentaks is hier inderdaad ontstaan in de discussie over de minderontvangsten voor de gemeenten ten gevolge van de liberalisering. Er zijn verschillende denksporen aan bod gekomen. Er is ook gepraat over het feit dat de gemeenten zich commerciëler zouden kunnen opstellen en een aantal

Loones

diensten zouden kunnen aanbieden. De ongemak-kentaks is daarbij ook aan bod gekomen.

De ongemakentaks is dan toevallig uitgegroeid tot een soort gewestbelasting waarbij het gewest minstens een coördinerende rol zou spelen en regels binnen een algemeen kader zou opleggen. Daarna is er nog een uitbreiding gekomen met het dossier van het straatmeubilair en is de taks geëvolueerd naar een soort gewestelijke belasting waarvan is gezegd dat de middelen op de ene of de andere manier zullen worden teruggestort aan de gemeenten.

Nu hoor ik een nieuw denkspoor waarbij de 45 miljoen euro meeropbrengst voor de federale overheid ten gevolge van de belasting op levering van energie in beschouwing wordt genomen. Vroeger werd altijd gezegd dat we zouden moeten bekomen dat deze levering belastingvrij is, maar er zou dus een federaal gemeentefonds komen en de middelen zouden moeten worden herverdeeld onder de gemeenten. Ik zie dat niet zitten, want we worden dan geconfronteerd met parallelle bevoegdheden. We kennen de discussies over ons Gemeentefonds en nu zouden we die naar aanleiding van een klein budget ook op federaal niveau moeten voeren. We moeten dat denkspoor verlaten, maar het concept van gemeentelijke opbrengst moeten we behouden.

Het uitgangspunt van de gemeentelijke autonomie in deze kwestie vind ik niet slecht, maar we verkeerden altijd in de veronderstelling dat er een kader zou komen waardoor gemeenten gebonden zouden zijn aan bepaalde normen, verplichtingen en richtlijnen. De gemeenten zullen daar niet om treuren en men zal ook wel mensen vinden die eventueel kunnen nagaan hoe alles aan elke gemeente specifiek kan worden aangepast. Dat moet dus niet per definitie negatief zijn.

Er moet binnen zeer korte termijn duidelijkheid worden geschapen, en ik vind dat er tijd is verloren. Er is dubbelzinnigheid gecreëerd, voor een groot deel door deze regering.

De voorzitter : De heer De Roo heeft het woord.

De heer Johan De Roo : Ik sluit me aan bij de vragen en opmerkingen van de twee vorige sprekers. Het ziet ernaar uit dat er niet veel in huis zal komen van alle interessante beloften en denksporen die in de loop van het voorbije jaar door verschillende beleidsverantwoordelijken werden uit-

gesproken. We moeten ook toegeven dat het nogal ingewikkeld is. De vraag is echter of de kwestie niet eenvoudiger kan worden opgelost.

Veronderstel dat de minister zou werken met een eenvoudige omzendbrief, waarin hij het volgende zegt : de gemeenten mogen, met de volle steun van de Vlaamse regering, op gemeentelijk vlak een heffing opleggen per lopende meter leiding die onder de grond ligt voor nutsvoorzieningen op hun grondgebied. Er moet dan ook een maximumbedrag zijn per lopende meter, bijvoorbeeld een euro. Dat zou al een begin zijn.

Dan is er inderdaad nog geen decretaal kader, maar dan zou de Vlaamse regering tenminste een initiatief hebben genomen. Gemeenten die ter zake inventief en creatief durven zijn, zouden dan niet worden afgeblokt en teruggestuurd. Dat is namelijk in het verleden gebeurd. Ik weet dat de gemeente Peer ter zake een beslissing had genomen, die door de provincie gewoon werd teruggestuurd – waarschijnlijk na contacten met Binnenlandse Aangelegenheden. We hebben in mijn gemeente ook zelf een initiatief genomen, maar de provincie Oost-Vlaanderen liet ons weten dat we daar niet te veel energie in moesten steken, omdat de beslissing toch zou worden geschorst. We hebben dat dus laten liggen. Nochtans zou dat vrij eenvoudig zijn. Zo ontstaat er tenminste iets – weliswaar via de gemeentelijke autonomie, maar in het verleden zijn vele zaken zo gegroeid.

Men kan dat dan in de loop van het komende jaar totstandbrengen, aangezien de regelgeving toch nog voortdurend een beetje onder druk staat en aangezien een aantal zaken zich nog aan het ontwikkelen zijn. Dan zou men tenminste begonnen zijn aan een echte regeling. Nu moeten we echter telkens vaststellen dat, telkens als er wegen worden opengebrouwen – zowel voor water als elektriciteit, gas en andere – de ellende toch altijd op een of andere manier bij de steden en de gemeenten terecht komt. Steden en gemeenten moeten vaststellen dat het heraanleggen van de wegen toch maar onbehoorlijk gebeurt, met alle gevolgen van dien.

Op die manier zou men tenminste een geste hebben gedaan voor de gemeenten. Ik vraag mij af of deze mogelijkheid niet kan worden onderzocht door uw kabinet, mijnheer de minister. Het is een suggestie die tenminste iets zou opbrengen. In veel CAO's in de privé-sector zijn er ook zulke dingen gegroeid, op initiatief van een onderneming. Waarom zou zo iets niet kunnen groeien op initiatief van een gemeente ?

De voorzitter : Ik wil hier nog een suggestie aan toevoegen, mijnheer de minister. U zou alvast kunnen beginnen door de taks die wordt geheven op de gewestwegen als variabel krediet te beschouwen, en het geld telkens aan het Gemeentefonds te storten. Dat moet dan uiteraard decretaal gebeuren.

Minister Steve Stevaert : Dat is geen ernstig voorstel, mevrouw de voorzitter.

De voorzitter : U zegt zelf dat het geld de gemeenten ten goede zou komen.

Minister Steve Stevaert : Maar neen, dit is geen ernstig voorstel. Ik wil wel ingaan op de ernstige suggestie van de heer De Roo.

Ik zal het nog eens herhalen : ik vind het niet ernstig dat dit de vorige keer werd weggestemd. De persmededeling van CD&V was zeer duidelijk, die wil ik u nog wel eens bezorgen. Ik wil dit probleem oplossen omdat het mij na aan het hart ligt. Ik vind het een schande dat Vlaanderen in het verleden heeft nagelaten om te innen wat moest worden geïnd. Dat is de realiteit : er werd jarenlang nagelaten geld te innen dat men kon innen, omdat het moest worden geïnd bij een gevoelige privé-sector. Ik wil dat rechtzetten. Ik ben daarmee bezig, en ik ondervind daar ongelooflijk veel weerstand tegen, omdat ik telkens weer bij dezelfde firma's terechtkom. Ik maak er een punt van eer van daarmee verder te gaan, want het gaat om een principiële aangelegenheid. Wat langs de gewestwegen gebeurt, is voor het gewest. Ik wil wel ingaan op de suggestie van de heer De Roo : als die gewestweg door een centrum loopt, dan gaat het geld naar de stad of gemeente die erdoor wordt benadeeld.

Mevrouw de voorzitter, u was steeds voorstander van transparantie in de begroting. Ik zie niet in waarom we retributies die we innen langs snelwegen, zouden moeten toevoegen aan het Gemeentefonds. Dat lijkt mij niet transparant. Laten we hiermee die discussie afsluiten.

De voorzitter : Mijnheer de minister, dat is zeer transparant. U zegt dat u het graag aan de gemeenten wilt geven, maar dat u het niet kunt doen. Het is gemakkelijk om dat te zeggen. Mijnheer de minister, ik vind dat u ook moet proberen om transparant te discussiëren.

Minister Steve Stevaert : Het is een onzinnig voorstel om opbrengsten van retributies langs gewestwegen toe te voegen aan het Gemeentefonds. Het

Gemeentefonds moet worden gevoed vanuit de algemene middelen en niet vanuit toegevoegde middelen van retributies langs een autosnelweg. Dat lijkt me onverstandig vanuit boekhoudkundig oogpunt. Ik vind dat bijzonder onverstandig, en u weet dat zeer goed.

De voorzitter : Ik wil alleen ingaan op de vraag van de gemeenten, mijnheer de minister.

Minister Steve Stevaert : Ik wil ook ingaan op de vraag van de gemeenten, ik wil zelfs ingaan op de vraag van de heer De Roo. Ik denk dat het voorstel van de heer De Roo een goed voorstel is, en ik wil dat voorstel ondersteunen. Misschien is dat iets wat kan worden afgesproken met de VVSG. Ik wil dat initiatief absoluut ondersteunen, maar dat is natuurlijk niet mijn bevoegdheid. Mijn collega kan dat met een omzendbrief regelen.

Mijnheer De Roo, u hebt een idee geopperd voor uw eigen gemeente en de heer Kelchtermans voor Peer. Iedereen in mijn provincie staat achter dat idee, er was alleen wat discussie over de hoogte van het bedrag. Qua methodiek lijkt het me om een goede oplossing te gaan.

Zijn we daarmee uit het probleem van de compensatie van de min-ontvangsten voor steden en gemeenten ? Neen, dan zijn we nog niet uit het probleem, maar intussen hebben we tenminste al 1 zaak veroverd en moeten we met de federale overheid verder discussiëren over de werkwijze. Door mevrouw Christine Vanderveeren, voorzitter CREG, u niet onbekend, bevinden we ons in een ongelofelijk moeilijke situatie. Vanuit Vlaanderen heb ik altijd gepleit voor een redelijke vergoeding voor transport en dergelijke. Als men op onze vraag was ingegaan en redelijkheid aan de dag zou hebben gelegd, dan stonden we nu al veel verder. Op het niveau van de VREG, de Vlaamse reguleringsinstantie, wordt die redelijkheid wel aan de dag gelegd. Vlaanderen heeft niet de bevoegdheid voor prijsregulering. Ik ben al heel lang vragende partij. Mevrouw Vanderveeren wil echter geen krimp toegeven. Nochtans is het probleem eenvoudig op te lossen. De moraal van het verhaal is dat ik wel wil ingaan op het voorstel van de heer De Roo, maar dan moet ik er zeker van zijn dat ik niet opnieuw een hele bende lobbyisten voor me krijg, zoals het geval was met de mannen van Belgacom. Ze stelden voor om 0,001 centiem bij te drukken op de factuur. Ik heb toen uitgelegd dat het bijdrukken op een factuur meer kost dan de kost van de retributie.

De voorzitter : Mijnheer de minister, u kunt het voorstel natuurlijk altijd indienen zodat we erover van gedachten kunnen wisselen in de commissie. Een minister kan altijd zelf een ontwerp indienen. Excuseer me voor wat ik nu zeg, maar ik heb een beetje het gevoel dat de moeilijkste beslissingen altijd moeten worden genomen door parlementsleden en de makkelijkere door de minister. Dit is geen makkelijke materie. U zegt dat u het geld niet nodig hebt, maar er wordt wel in het bedrag voorzien op de begroting. Op het vlak van duidelijkheid en transparantie is deze opmerking niet onbelangrijk.

Minister Steve Stevaert : Vindt u het dan transparant dat de regering nalaat om te innen langs het gewestdomein waar de nutsvoorzieningen worden aangelegd door de privé-sector ? (*Opmerkingen van de heer Carl Decaluwe*)

Ik wil niemand met de vinger wijzen, het gaat over een nalatigheid van de overheid.

Mevrouw de voorzitter, ik zal geen voorstel indienen, maar ik heb een vorige keer al gezegd dat ik wel bereid ben om een voorstel te steunen. Ik heb trouwens al eens een voorstel gedaan, maar dat werd hier afgeschoten. Toen ging het over andere bedragen.

Ik zal de persmededeling aan de commissie bezorgen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de vluchtdeuren in geluidswanden langs autowegen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwe tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de vluchtdeuren in geluidswanden langs autowegen.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, tijdens de

vakantie heb ik aandachtig de kranten gelezen. Zo vernam ik onder meer dat langs de E40 in Dilbeek de veiligheidszone achter de vangrails meer dan 2 meter breed wordt. Wie daar weg wil, moet honderden meters door het opgeschoten onkruid stappen, tot aan het einde van de geluidswand. De vluchtdeuren zijn immers afgeschaft, om paal en perk te kunnen stellen aan het bekladden van de infrastructuur door graffitispuiters, aldus de krantenberichten. Dat betekent wel dat men op talrijke plaatsen geen vluchtwegen meer kan creëren. Die zijn nochtans nodig bij zware ongevallen, branden en explosies.

Wie beslist om niet langer in vluchtdeuren in geluidswanden langs gewestwegen te voorzien ? Gebeurt dat op basis van een omzendbrief, of treedt de districtsdirecteur op eigen houtje op ? Welke alternatieven zijn er om bij een ongeval of autopech de veiligheid van de automobilisten te garanderen ? Welke initiatieven plant de minister om de graffiti langs de wegen te weren ? Uit andere vragen is al gebleken dat de kosten voor het verwijderen van graffiti hoog kunnen oplopen. Blijft de minister bij zijn idee om op bepaalde plaatsen de vluchtstroken te gebruiken om het drukke verkeer op de autowegen op te vangen ? Zo is er opnieuw minder ruimte voor automobilisten met autopech of bij een ongeval. Hoe zal dit worden opgevangen ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : In antwoord op uw vraag om uitleg kan ik u mededelen dat de beslissing om niet langer in vluchtdeuren in geluidsschermen te voorzien, is genomen op basis van een advies van de Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op de Vlaamse Gewestwegen en van de federale politie. Het verwijderen van deze deuren heeft geleid tot een sterke vermindering van de beschadiging van geluidsmuren door graffiti. Bovendien is het ook zo dat door openstaande vluchtdeuren de geluidsbeperving van geluidsschermen aanzienlijk verminderd wordt. Dat wordt dus vermeden als er geen vluchtdeuren meer zijn.

De automobilist blijft over voldoende ruimte beschikken om zich tussen de geluidsmuur en de vangrail in veiligheid te brengen, in afwachting van hulp. Langs daar kan hij zich ook verplaatsen. Dat hij zich hierbij in sommige gevallen door opgeschoten gras moet begeven, is onvermijdelijk omdat het bermdecreet beperkingen oplegt aan het maaien van gras. Al bij al is deze hinder vrij beperkt, vooral omdat het toch over uitzonderlijke toestanden

Stevaert

gaat. In de mate van het mogelijke is het zelfs aangewezen om niet op de pechstrook halt te houden en door te rijden tot aan de eerstvolgende auto-snelwegparking. Het is niet de bedoeling van het Vlaams Gewest om de pechstroken systematisch om te vormen tot rijstroken. Dit kan hoogstens het geval zijn over kortere afstanden. Als dat gebeurt, worden dan ter compensatie van de verdwenen pechstrook op regelmatige afstanden – om de 500 meter – zogenaamde ‘vluchthavens’ voorzien.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Ik dank de minister voor zijn antwoord.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Johan De Roo tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de liberalisering van de elektriciteitssector en het al dan niet behouden van sociale tarieven

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer De Roo tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de liberalisering van de elektriciteitssector en het al dan niet behouden van sociale tarieven.

De heer De Roo heeft het woord.

De heer Johan De Roo : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, bijna 95.000 Vlaamse gezinnen met een bescheiden inkomen genieten vandaag van een goedkoop sociaal elektriciteitstarief. De federale regering is van plan om werk te maken van de wijziging van de elektriciteitswet om het voortbestaan van de sociale tarieven in een geliberaliseerde stroommarkt in een wet te verankeren. De federale ministerraad keurde daartoe op 20 juni 2002 een wetsontwerp goed.

Helaas wordt nu langs Vlaamse zijde gevreesd dat het federale voorstel een onvoldoende zal krijgen van de Raad van State omdat het geen rekening houdt met de bevoegdheidsverdeling. In het wetsontwerp krijgt de uitbater van het hoogspannings-

net de opdracht om met een heffing op elke kilowattuur stroom een fonds aan te leggen voor de subsidiëring van de verlaagde stroomtarieven. Maar tegelijkertijd krijgt het hoogspanningsbedrijf de opdracht zelf stroom te leveren aan particulieren die in aanmerking komen voor een sociaal tarief. Het is juist hier dat het schoentje knelt want het reglementeren van leveringen aan particulieren is een gewestelijke bevoegdheid. Momenteel buigt de Raad van State zich over de wijziging van de elektriciteitswet, maar men verwacht dat het nog wel enige tijd zal duren vooraleer de Raad van State klaar is met zijn advies. Het zou sociaal onaanvaardbaar zijn als de Vlaamse elektriciteitsmarkt voor de burgers zou worden opengesteld zonder dat er sprake is van sociale tarieven.

Eén : wat is de stand van zaken inzake het behoud van sociale elektriciteitstarieven ? Enkele maanden geleden onderschreef u mijn standpunt dat het behoud van een sociaal tarief een absolute noodzaak is. **Twee** : waarom is in het wetsontwerp geen rekening gehouden met de gewestelijke bevoegdheden inzake het reglementeren van leveringen aan particulieren ?

Drie : kan de minister bijna 95.000 Vlaamse gezinnen garanderen dat de sociale tarieven voor elektriciteit behouden blijven ? **Vier** : er werd altijd al gesteld dat de liberalisering van de elektriciteitsmarkt een prijsdaling zou teweegbrengen. Welke concrete maatregelen zullen nu nog worden ondernomen ? De volledige opening van de elektriciteitsmarkt is gepland voor juli 2003. Ik beperk mij hier tot de problematiek van de sociale tarieven. De andere zaken zijn al voldoende aan bod gekomen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Bijna 95.000 Vlaamse gezinnen genieten vandaag van een goedkoop sociaal elektriciteitstarief. Concreet betekent dit dat deze gezinnen geen vaste term moeten betalen. De sociale elektriciteitstarieven worden op dit moment, net zoals alle andere elektriciteitstarieven, door het Controlecomité voor de Elektriciteit en het Gas bepaald.

Vanaf juli 2003 zullen de Vlaamse gezinnen hun elektriciteit bij een leverancier naar keuze kunnen aankopen. De elektriciteitstarieven zullen vanaf dan door de vrije markt worden bepaald. Op dit moment beschikken 14 energiebedrijven over een vergunning om elektriciteit te leveren aan vrije klanten in Vlaanderen. Ik verwacht dat, als gevolg van de concurrentie tussen deze bedrijven, de elek-

Stevaert

triciteitsprijzen zullen dalen en de kwaliteit van de aangeboden dienstverlening zal verhogen.

Omdat in een vrije markt de huidige sociale tarieven zullen verdwijnen, moet er een aangepaste regeling worden uitgewerkt. Aangezien energietarieven een federale bevoegdheid zijn, heeft staatssecretaris Deleuze een regeling met betrekking tot sociale tarieven in de vrijgemaakte elektriciteitsmarkt uitgewerkt. Het huidige voorstel van staatssecretaris Deleuze bestaat erin dat de transmissienetbeheerder Elia elektriciteit levert aan beschermde klanten tegen het sociaal tarief. De reële nettokosten die voortvloeien uit deze activiteit worden gefinancierd via een toeslag op het transmissienettarief. Dit voorstel werd besproken op de interministeriële conferentie Energie van 4 juni 2002. Op 20 juni 2002 heeft de federale minister-raad het voorstel goedgekeurd en op 17 juli 2002 werd het dossier voor advies aan de Raad van State overgemaakt.

Het spreekt vanzelf dat de sociale tarieven in de vrij gemaakte energiemarkt moeten blijven bestaan. Ik vrees evenwel dat de Raad van State het voorstel dat momenteel op tafel ligt, niet zal goedkeuren omdat de bevoegdheidsverdeling inzake energie niet wordt gerespecteerd. De federale overheid geeft aan transmissienetbeheerder Elia de taak om elektriciteit te leveren aan gezinnen die aangesloten zijn op het distributienet. Volgens de bijzondere wet van 8 augustus 1988 zijn de gewesten bevoegd voor elektriciteitsdistributie en bepalen zij wie er elektriciteit levert aan de verbruikers die op het distributienet zijn aangesloten. Ik heb deze opmerking tijdens de interministeriële conferentie Energie van 4 juni 2002 geformuleerd, maar er werd geen rekening mee gehouden. De federale overheid heeft beslist om eerst het advies van de Raad van State af te wachten vooraleer aanpassingen aan het huidige voorstel door te voeren.

Mijn federale collega Deleuze heeft ondertussen bevestigd dat de sociale elektriciteitstarieven in de vrije elektriciteitsmarkt zullen blijven bestaan en dat de wettelijke regeling hieromtrent tijdig zal klaar zijn. Ikzelf betwijfel of dit de toetssteen door de Raad van State zal doorstaan, en ik vrees voor een impasse. Meer en meer zal men tot de vaststelling komen dat in een federaal land, waar de prijsbepaling geen federale bevoegdheid is, de vrijgemaakte markt tot botsingen zal leiden.

De heer Johan De Roo : Wij moeten de zaak nauwlettend opvolgen. Het kan niet dat de zwakste Vlaamse gezinnen bij een prijsdaling niet langer van een sociaal tarief kunnen genieten. Aangezien het om elektriciteitsdistributie gaat, blijft de vraag open of wij in Vlaanderen niet gemachtigd zijn om een eigen regeling uit te werken.

Minister Steve Stevaert : De enige mogelijke oplossing bestaat erin om gratis een bepaalde hoeveelheid kilowattuur ter beschikking te stellen. Ik zie dat als enige mogelijkheid voor een compensatie. Wij hebben van de Raad van State het advies gekregen dat daar een mogelijke bevoegdheid ligt. Via Elia geloof ik er niet in.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de implementatie van het nieuwe KB over de verhoogde inrichtingen op de openbare weg

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Caluwé tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de implementatie van het nieuwe KB over de verhoogde inrichtingen op de openbare weg.

De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Op 31 mei 2002 verscheen in het Staatsblad het koninklijk besluit van 3 mei 2002 ter vervanging van het koninklijk besluit van 9 oktober 1998 voor de aanleg van verhoogde inrichtingen op de openbare weg en van de technische voorschriften waaraan die moeten voldoen. Het koninklijk besluit was langverwacht. Er gingen heel wat voorbereidende gesprekken met betrokkenen aan vooraf, onder meer met de gewesten en de VVSG.

De problematiek is bekend en er werd in het verleden reeds meermaals over gediscussieerd. Volgens het oorspronkelijke koninklijk besluit van 9 oktober 1998 moesten alle slechte verkeersdrempels tegen 1 november 2001 worden verwijderd of aangepast. Het maakte komaf met alle vreemde ver-

Caluwé

keersremmers die in het straatbeeld opdoken. Voortaan mochten verkeersdrempels en -plateaus alleen nog worden aangelegd volgens strikte regels, namelijk 4,8 meter lang en maximaal 12 cm hoog. Voor verkeersplateaus waren de regels iets soepeler.

Door de wildgroei aan drempels was het echter onmogelijk om alle drempels aan te passen voor 1 november 2001 en werd aangedrongen op enige soepelheid. Federaal minister Durant werkte een nieuw koninklijk besluit uit, enerzijds om de periode te verlengen en anderzijds om de afwijkingmarges te bepalen. Op 23 november 2001 verschenen in een aantal kranten berichten dat er uitstel zou komen tot 1 november 2003. Groot was dan ook de verbazing dat het KB dat op 31 mei 2002 verscheen, toch de datum van 1 november 2002 naar voren schoof. Het zou dus in werking treden binnen het halfjaar na de publicatie ervan.

Mijnheer de minister, u bent betrokken bij het opstellen van dit KB dat aan de gewesten moet worden voorgelegd. Hebt u over die datum van inwerkingtreding advies gegeven? Hebt u zich aangesloten bij de stelling dat het 1 november 2002 zou kunnen zijn, en niet 1 november 2003 zoals aanvankelijk in de media was verschenen?

In hoeverre raakt dit KB het Vlaams Gewest als wegbeheerder? Hoeveel niet-conforme drempels bevinden zich thans nog op de gewestwegen? Zal men erin slagen deze her in te richten of te verwijderen voor 1 november 2002?

Hoe zit het tot slot met de aansprakelijkheid van de gemeenten die daar niet in slagen? Wat indien iemand schade oploopt doordat een verkeersplateau niet aan de reglementaire voorschriften voldoet?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, er was inderdaad overleg tussen de gewesten en de federale overheid over de inhoud van het ontwerp-KB betreffende de vereisten voor de aanleg van verhoogde inrichtingen op de openbare weg. Dit ontwerp-KB wijzigde het KB van 1998. Op 29 juni 2001 bracht de Vlaamse regering reeds positief advies uit over het door de federale overheid overgemaakte ontwerp-KB inzake de verhoogde inrichtingen.

Artikel 8 van dit ontwerp-KB bepaalt dat de verhoogde inrichtingen waarbij de hoogte groter is of de lengte van de inrichting of van haar op- of afrit kleiner is dan deze, met inbegrip van de toleranties, voorzien in de bijlagen bij dit besluit, uiterlijk op 1 november 2003 aangepast of verwijderd moeten zijn. In het ontwerp-KB was er dus sprake van 1 november 2003 als uiterste datum voor de aanpassing of verwijdering van de in vorige paragraaf vermelde verhoogde inrichtingen.

Het definitieve KB verscheen pas op 31 mei 2002 in het Belgisch Staatsblad en hanteerde 1 november 2002 als uiterste datum. Het is uiteindelijk mevrouw Durant als federaal minister van Mobiliteit en Vervoer, die voor de verkeerswetgeving als dusdanig bevoegd is. Het Vlaams Gewest geeft in het kader van de betrokkenheidsprocedure enkel een advies aan de federale overheid. De uiteindelijke beslissing ligt op federaal niveau bij minister Durant.

Het aantal verhoogde inrichtingen dat op gewestwegen niet in overeenstemming zou zijn met de voorschriften van het KB van 2002, is zeer beperkt. De niet-conforme inrichtingen zullen dan ook op korte termijn worden aangepast. Het is de rechtbank die oordeelt over de verantwoordelijkheid wanneer zich eventueel ongevallen zouden voordoen.

Een en ander is niet realistisch voor steden en gemeenten in Vlaanderen. Wij, als gewest, hebben nog geluk omdat er zich op gewestwegen maar weinig van dergelijke inrichtingen bevinden.

Ik meen me te herinneren dat er in Wallonië reeds een uitspraak is geweest. Indien ik me niet vergis, werd een burgemeester veroordeeld en zelfs persoonlijk aansprakelijk gesteld omwille van een ongeval waarbij bleek dat de verkeersremmer niet-conform was. Er is dus een reëel gevaar. Ik denk daarom dat men de gemeenten meer tijd moet gunnen.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Ik dank de minister voor zijn antwoord. De termijn is inderdaad niet realistisch. Binnen deze termijn kan men het zelfs niet in de begroting inschrijven.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

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 het meerjarenprogramma energiebesparing en hernieuwbare energie

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 het meerjarenprogramma energiebesparing en hernieuwbare energie.

De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de doelstellingen die de Vlaamse regering zich in het begin van deze legislatuur stelde inzake de invoering van hernieuwbare energiebronnen, betekenden werkelijk een trendbreuk met het verleden. Vandaag blijkt echter dat de concrete invulling van die doelstellingen niet van een leien dakje loopt. Op het vlak van het terugdringen van de vraag naar energie waren de doelstellingen veeleer bescheiden. De resultaten zijn voorlopig dan ook navenant. Dit blijkt vooral uit het feit dat de energievraag blijft toenemen.

Ik citeer uit het Vlaamse regeerakkoord 'Een regering voor de Vlamingen' van juli 1999 : 'De Vlaamse regering stelt een nieuw meerjarenprogramma op rond energiebesparing, hernieuwbare energiebronnen, marktdiffusie van energie-efficiënte technologieën en energiebeleidsondersteuning'.

– *De heer Ludwig Caluwé treedt als voorzitter op.*

Ondertussen zijn er weliswaar groenestroomdoelstellingen geformuleerd voor 2002 – die in eerste instantie niet gehaald werden -, voor 2003, voor 2004 en voor 2010. Voor 2003 en 2004 werd een 3-percentdoelstelling vooropgesteld en voor 2010 een 5-percentdoelstelling. De 5-percentdoelstelling betekent dus dat 5 percent van onze elektriciteit of stroom uit hernieuwbare energie moet worden gehaald.

Inzake de voorbeeld rol van de Vlaamse overheid worden enkele deadlines naar voren geschoven en er zijn ook nog de doelstellingen met betrekking tot de warmtekrachtkoppeling die, in vergelijking met onze buurlanden, eerder bescheiden te noemen zijn. Van een globaal meerjarenprogramma, zoals gestipuleerd in het regeerakkoord, is evenwel bij mijn weten niet echt sprake. Daarom had ik graag vernomen of er ondertussen een dergelijk

meerjarenprogramma bestaat. Ik bedoel daarmee een plan dat stelt welke energiebesparingen we willen realiseren tegen welke datum, met welke maatregelen, in welke sectoren en met welke middelen. Indien dit nog niet bestaat, wat is de oorzaak daarvan en tegen wanneer mogen we het verwachten ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, dames en heren, het regeerakkoord spreekt over een meerjarenprogramma rond energiebesparing, hernieuwbare energiebronnen, marktdiffusie van energie-efficiënte technologieën en energiebeleids- ondersteuning. Verder zegt het regeerakkoord dat de budgetten voor onderzoek en ontwikkeling hiervoor zullen worden opgetrokken en ingezet.

Met het meerjarenprogramma wordt dus bedoeld dat er meer wetenschapsmiddelen moeten gaan naar energieonderzoek. Tot nader order is in die bijkomende middelen vanuit de bevoegdheid Wetenschapsbeleid nog niet voorzien. Het recentste meerjarenprogramma inzake energieonderzoek, met name het Vlaams Impulsprogramma Energietechnologie, beter gekend onder de naam VLIET, werd intussen afgerond.

In de Septembeerklaring van de Vlaamse regering heeft minister-president Dewael zich persoonlijk geëngageerd om opnieuw fors te investeren in wetenschappelijk onderzoek. Dit jaar wordt alvast 60 miljoen euro extra vrijgemaakt waarbij het ritme van budgetgroei zal worden volgehouden tot 2010. Een nieuw meerjarenprogramma inzake energieonderzoek kan hierin perfect worden ondergebracht. In het kader van de Kyoto-doelstellingen is dit niet zonder maatschappelijk belang. Het energieverbruik veroorzaakt immers, via de uitstoot van CO₂, 75 percent van alle broeikasgasemissies in Vlaanderen.

Ik kan u verzekeren dat ik, vanaf het begin van deze legislatuur, met het beleidsveld energie steeds een voortrekker ben geweest op het vlak van strategische beleidsplanning. Ik verwijs hiervoor naar het Strategisch Plan Energie dat beschikbaar is op de website van de Vlaamse overheid en waarin de strategische doelstellingen, kritische succesfactoren en beoogde beleidseffecten van het energiebeleid werden uitgetekend. Deze planning werd consequent doorgetrokken naar mijn Beleidsnota Energie 2000-2004 en de daaropvolgende beleidsbrieven. Verder verwijs ik naar het ontwerp van Vlaams Klimaatbeleidsplan waarvan de energie-

Stevaert

projecten aan dezelfde strategische beleidsplanning onderworpen werden.

Het beleid dat in de beleidsnota en -brieven werd uitgewerkt, heb ik ondertussen via concrete beleidsdaden omgezet in de praktijk. Enkele voorbeelden hiervan wil ik nog even in herinnering brengen. Ten eerste, op het vlak van rationeel energiegebruik heb ik ambitieuze, maar realistische energiebesparingsdoelstellingen opgelegd aan de elektriciteitsnetbeheerders. De REG-actieplannen van de netbeheerders worden momenteel door de energie-administratie beoordeeld. Ten tweede, op het vlak van hernieuwbare energie heb ik de elektriciteitsleveranciers verplicht om een bepaald percentage van hun verkoop te leveren op basis van hernieuwbare energiebronnen. Het groenestroomcertificatensysteem heeft geleid tot een spectaculaire stijging van het aantal hernieuwbare energieprojecten. Ten slotte, op het vlak van warmtekrachtkoppeling wordt momenteel de laatste hand gelegd aan een systeem van WKK-certificaten dat, naar analogie met het groenestroomcertificatensysteem, de elektriciteitsleveranciers zal verplichten om een bepaald percentage van hun verkoop te leveren op basis van kwalitatieve warmtekrachtkoppeling.

De voorzitter : De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mijnheer de minister, ik had de zinsnede uit het regeerakkoord iets ruimer geïnterpreteerd dan louter het onderzoek naar energie. Mij niet gelaten dat er ook een meerjarenprogramma op het vlak van onderzoek naar energie wordt geactiveerd. Inzake de implementatie van een aantal hernieuwbare energiebronnen, zoals windenergie en een aantal technologieën van rationele energie moet er niet veel onderzoek meer gebeuren. Mijn vraag was vooral daarop gericht. Wat daar het dichtst bij in de buurt komt, is het klimaatplan, alhoewel dat veelomvattender is. We hebben nood aan een concreet plan dat stelt welke besparingen we willen realiseren op het vlak van energie.

Minister Steve Stevaert : In de beleidsbrief staat dat uitvoerig opgesomd. We moeten erover waken dat we niet alles decretaal vastleggen en het dan achteraf niet kunnen realiseren. De middelen voor wetenschappelijk onderzoek verhogen, is zinvol.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

- *De vergadering wordt geschorst om 17.41 uur.*
- *De vergadering wordt hervat om 17.46 uur.*

Vraag om uitleg van de heer Dirk Holemans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de problematiek van de grensoverschrijdende busverbindingen tussen Oost-Vlaanderen en Nederland (Zeeland)

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Holemans tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de problematiek van de grensoverschrijdende busverbindingen tussen Oost-Vlaanderen en Nederland (Zeeland).

De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik las vandaag in de krant dat er officieel een nieuwe busverbinding tussen Limburg en Nederland is geopend. De Lijn vindt grensoverschrijdende busverbindingen blijkbaar belangrijk, maar dit terzijde.

Sinds begin de jaren negentig verloopt het openbaar vervoer tussen Oost-Vlaanderen en Nederland door middel van één geïntegreerd systeem, waarbij zowel het Nederlandse als het Vlaamse tarief geldig is. Dit schoolvoorbeeld van grensoverschrijdende samenwerking werd per 1 september 2002 door de Nederlandse vervoersmaatschappij Connexion opgezegd, een beslissing met tal van nefaste gevolgen voor Vlamingen die gebruikmaken van die 3 busverbindingen.

Een van de afspraken tussen De Lijn en Connexion was dat 50 percent van de inkomsten van de in België verkochte kaartjes naar Connexion ging. Aangezien De Lijn voor steeds meer groepen van reizigers in reducties voorziet, daalde het Vlaamse aandeel in de exploitatiekosten steeds verder. Lijn 19 bleek, ook al zaten de bussen vol, niet rendabel. De Lijn was blijkbaar niet in staat de

Holemans

Nederlandse busexploitant op andere gedachten te brengen en ook niet bereid om een grotere financiële bijdrage te leveren om de lijnen verder te laten rijden conform de vroegere afspraken.

Deze situatie roept heel wat vragen op. Als door tariefreducties voor de reizigers de Vlaamse inbreng in de exploitatiekosten van deze grensoverschrijdende busverbindingen daalt, lijkt het logisch dat De Lijn deze dalende inkomsten bijpast. We kunnen moeilijk verwachten dat een Nederlandse vervoersmaatschappij de kosten betaalt voor Vlaamingen die deze bus nemen.

Ten tweede blijkt De Lijn Oost-Vlaanderen niet over de nodige flexibiliteit te beschikken om op een noodsituatie in te spelen, om bijvoorbeeld zelf de dienstverlening in Oost-Vlaanderen over te nemen die weggevallen is door de breuk met Connexion. Ik heb het dan onder meer over lijn 19.

Een van de getroffen reizigers heeft een brief gestuurd aan De Lijn. De verantwoordelijke van De Lijn heeft daarop toch wel een merkwaardig antwoord geformuleerd. 'Helaas heeft de entiteit Oost-Vlaanderen het volledige budget basismobiliteit reeds ruim overschreden, zodat de eerste jaren geen nieuwe Vlaamse busverbinding kan worden ingelegd tussen De Klinge en Antwerpen.' Tevens legt De Lijn in deze brief de verantwoordelijkheid volledig bij de Nederlandse partner. 'De politieke beleidsvisies in Nederland, waar winstbejag en ongecontroleerde vrijemarktwerking het openbaar vervoer beheersen, en waar klantvriendelijkheid blijkbaar de allerlaatste prioriteit is, heeft de samenwerking tussen de VVM en Connexion finaal de das omgedaan.'

Ik betreur dat dit soort brieven naar reizigers van De Lijn wordt gestuurd. Het is juist dat de verschillende landen een verschillende filosofie hanteren, maar men moet correct blijven. De Nederlandse staat bezit 100 percent van de aandelen van Connexion, en het is de provincie Zeeland die als budgethouder en opdrachtgever het kader vastlegt waarbinnen Connexion werkt als zelfstandige maatschappij.

Mijnheer de minister, is het juist dat de bijdrage van De Lijn in de exploitatiekosten van de betreffende grensoverschrijdende busverbindingen de afgelopen jaren is gedaald? Zo ja, over welke daling gaat het? Wat is de evolutie van het aantal Vlamingen dat gebruik maakt van deze verschil-

lende busverbindingen? Welke concrete voorstellen heeft De Lijn gedaan om die problemen op te lossen? Is de informatie uit de hoger geciteerde brief correct? Is het budget voor basismobiliteit Oost-Vlaanderen ruimschoots overschreden en over welk budget gaat het? Klopt het inderdaad dat De Lijn Oost-Vlaanderen eigenlijk over geen financiële ruimte beschikt om in te spelen op noodsituaties?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, door het sterk uiteenlopende tariefbeleid in Nederland en Vlaanderen bleek een gedeelde Vlaams-Nederlandse exploitatie niet langer haalbaar op de meeste grensoverschrijdende lijnen. Alleen voor lijn 2 – Brugge-Breskens – werd de gemeenschappelijke Vlaams-Nederlandse exploitatie behouden, met dien verstande dat het Vlaamse tariefsysteem op Nederlands grondgebied geldt tot in Sluis.

Wat lijn 19 – Hulst-Antwerpen-Breda – betreft, werden alle mogelijke alternatieven aandachtig bestudeerd, maar werd er uiteindelijk voor gekozen de gezamenlijke Vlaams-Nederlandse exploitatie stop te zetten vanaf 1 september 2002. Sinds die datum is lijn 19 een volledig Nederlandse lijn, ze wordt uitsluitend gereden door Connexion, zonder inbreng van de VVM. De Connexion-bus op lijn 19 stopt sindsdien op Vlaams grondgebied alleen nog in Antwerpen-Linkeroever. Alle andere stopplaatsen in Vlaanderen zijn opgeheven.

De bijdrage van De Lijn in de exploitatiekosten – gereden kilometers, arbeidsuren chauffeurs – is de jongste jaren geenszins gedaald. De bijdrage in de exploitatiekosten bleef gehandhaafd op de niveaus afgesproken binnen het Europees Economisch Samenwerkingsverband De Lijn-Verenigd Streekvervoer Nederland. Wel dient te worden benadrukt dat de Nederlanders gepoogd hebben De Lijn te bewegen een groter gedeelte van de exploitatiekosten, zelfs op Nederlands grondgebied, op zich te nemen.

De inkomsten via biljettenverkoop zijn vanzelfsprekend wel significant gedaald als gevolg van een aantal tariefmaatregelen ingevoerd door het Vlaams Gewest. Dit veroorzaakte grote moeilijkheden bij de Nederlandse co-exploitant, aangezien diens opdrachtgever het element 'kostendekkingsgraad' belangrijker vond dan reizigersaantallen.

Stevaert

Connexxion heeft een ontwerp van dienstregeling en een tarifieringsvoorstel voorgelegd aan de Nederlandse provincies. De officiële bekrachtiging van tarieven en dienstregeling moet nog gebeuren door de provincies. Met het nodige voorbehoud zal het tarief tussen Breda en Antwerpen 8 euro – enkele reis – bedragen, terwijl voor het trajectgedeelte tussen Antwerpen en Hulst 5 euro zou worden gevraagd – eveneens enkele reis.

Uit een onderzoek naar de reizigers volgens kaartsoort in 2000 blijkt dat 26 percent van de reizigers Vlaamse vervoerbewijzen en 74 percent Nederlandse had. Deze cijfers gelden ook voor de navolgende periode tot 1 september 2002. Lijn 19 telde dus hoofdzakelijk Nederlandse busreizigers.

Vanaf 1 september 2002 is geen enkel Vlaams abonnement nog geldig op de lijnen 10, 12 en 19. Alle abonnementen van De Lijn zijn netabonnementen, niet gebonden aan een specifieke reisweg. Deze abonnementen kunnen dus verder gebruikt worden op andere bus- en tramverbindingen van De Lijn.

Wie zijn abonnement hoofdzakelijk of uitsluitend gebruikte om grensoverschrijdende verplaatsingen te maken op een van de lijnen 10, 12 of 19 kan terugbetaling van het resterende niet-gebruikte gedeelte van zijn abonnement aanvragen. Daartoe moet het originele exemplaar van het abonnement worden teruggezonden aan de VVM-entiteit waar het destijds aangeschaft werd, met vermelding van het bankrekeningnummer, zodat de terugstorting kan worden uitgevoerd.

De entiteit Oost-Vlaanderen van De Lijn heeft alle mogelijkheden onderzocht om de ongemakken voor de Vlaamse reizigers van de vroegere lijn 19 te verzachten, en heeft toegezegd om te onderzoeken of de bestaande binnenlandse busverbindingen niet beter op elkaar kunnen worden afgestemd, evenwel zonder budgettaire repercussies, zoals verkorting van overstaptijden of lichte frequentieverhoging.

Via de basismobiliteit zal het alvast de eerste jaren onmogelijk zijn Vlaamse alternatieven aan te bieden voor lijn 19. Volgens de prioriteitenlijst Basismobiliteit 2002, ondertussen reeds ingediend in het Vlaams Parlement, blijkt dat de gemeente Sint-Gillis-Waas niet vóór 2005 aan bod zal komen.

Het probleem bevindt zich dus niet bij een 'budgetoverschrijding' maar wel bij de rangorde van de

betrokken gemeente op de prioriteitenlijst 2002 voor de Oost-Vlaamse gemeenten. Het is juist dat er geen specifiek 'fonds' bestaat dat de entiteit zou toelaten enige financiële ruimte te creëren om in te spelen op dergelijke noodsituaties.

De terugbetaling van de verplaatsingskosten in het kader van het woon-werkverkeer wordt geregeld bij sectorale of ondernemings-CAO. Voor ieder geval moet worden nagegaan wat de CAO hierover bepaalt. In de meeste gevallen zal het feit dat de woon-werkverplaatsing met een buitenlandse vervoeroperator gebeurt, geen invloed hebben op de terugbetaling van het abonnement. Wel kunnen natuurlijk de kosten voor de werkgever verhogen.

Connexxion zal zo snel mogelijk gedetailleerde informatie verschaffen met betrekking tot lijn 19. Dit zal gebeuren aan de hand van onder meer flyers, affiches, persberichten, info aan de chauffeurs. De Lijn heeft een persbericht naar alle Vlaamse kranten verstuurd.

De voorzitter : De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Eén zaak is me nog niet duidelijk. Mijnheer de minister, u hebt gezegd dat het evident is dat de inkomsten uit wat de reizigers betalen op die lijnen, is gedaald. Volgens mijn informatie was dat een van de inkomstenbronnen om die lijnen rijdende te houden. Daarvoor hebt u gezegd dat de bijdrage van De Lijn niet gewijzigd is. Dat betekent dat De Lijn bereid was om de inkomstendaling op een andere manier bij te passen.

Minister Steve Stevaert : Dat was niet het probleem. Het probleem was dat Connexxion vond dat we een hogere bijdrage moesten leveren, omdat Nederland een ander idee heeft over kostendekkingspercentages dan wij. Daar is geen comptabiliteit. Drie vierden van de abonnementen is Nederlands, één vierde is Vlaams. Zelfs al zouden we de minderinkomsten compenseren, dan is dat niet genoeg voor Connexxion. U zegt dat de Nederlandse overheid dit regelt, maar de huidige Nederlandse overheid vindt dat het openbaar vervoer marktconform moet worden. Dat is dus heel moeilijk.

De heer Dirk Holemans : Ik ben het met u eens dat de Nederlanders een andere filosofie hanteren, maar de verhouding tussen de inbreng van de overheid en de inbreng van de reizigers moet kostendekkend worden geregeld. Als ik het goed begrijp, wil Connexxion dat De Lijn een groter aandeel in de exploitatie betaalt dan ze zou moeten doen volgens het aantal Vlaamse reizigers.

Minister Steve Stevaert : Ik heb geen probleem om met De Lijn te spreken over een compensatie voor de gevoelige inkomstendaling doordat een vierde van de reizigers een korting heeft, maar daarmee komen we er niet. Connexxion vindt dat we veel meer moeten bijdragen, omdat het een hoger kostendekkingspercentage heeft in zijn openbaar vervoer. Zo komen we er nooit uit.

De heer Dirk Holemans : Dat betekent, volgens wat ik vandaag in de krant lees, dat de situatie in Limburg anders is, dat men daar andere voorwaarden vraagt.

Minister Steve Stevaert : Ik heb vandaag de krant nog niet gelezen. Het kan ook dat dit van de provincie uitgaat. We hebben heel goede banden met Nederlands Limburg. We hebben ons ook pas 7 jaar later bij België gevoegd. Soms hebben we daar nog spijt over.

De heer Dirk Holemans : Mijn collega's in de Oost-Vlaamse provincieraad hebben een motie ingediend met de vraag dat de provincie het behoud van die buslijnen zou ondersteunen. We zullen zien wat Oost-Vlaanderen doet.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Koen Helsen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de Vlaamse Wegeninspectie

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

De heer Koen Helsen : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, in het voorjaar is de Vlaamse overheid gestart met een project om de spoorvorming op het wegennet tegen te gaan. Dat liep onder de noemer : 'Onze wegeninspecteurs pakken spoorvorming aan.' Er was ook een affiche waarop een wegeninspecteur staat met een deegrol. In het kader van dat project zijn een aantal wegeninspecteurs aangenomen. Ze hebben een examen afgelegd en een opleiding genoten. We

gaan dus met een nieuw systeem van start, dat uniek is in Europa.

De taak van de inspecteurs is het afleiden van vrachtwagens naar weegbruggen om het gewicht en de asdruk te controleren. Eventueel houden ze die vrachtwagens vast of laten ze die deels uitladen als het gewicht te hoog is. Ze kunnen een proces-verbaal opstellen en een boete innen. Het gevolg is dat we een veiliger verkeer zullen krijgen met minder ongevallen en minder herstellingen van het wegdek. Ongevallen als gevolg van een slecht wegdek halen nog steeds 10 procent. Er is ook het decreet dat streeft naar de bescherming van de wegen.

Voor de wegeninspecteurs werden nieuwe wagens aangekocht, waarop een identificatie werd aangebracht. Naast de opleiding hebben de inspecteurs ook een speciale kledij gekregen. Ik stel nu vast dat het project niet operationeel is, dat het geblokkeerd is bij de Raad van State, en dat de wagens die werden aangeschaft, worden gebruikt voor gewone wegherstellingen en dat de inspecteurs voor administratieve diensten werden ingeschakeld. De oorzaak zou de politionele bevoegdheid van de inspecteurs zijn. Mogen die ambtenaren politioneel optreden ? Werd hier niet een omgekeerde volgorde van werken gevolgd ? Had die politionele bevoegdheid niet gecontroleerd moeten worden ? Ondertussen is de campagne op gang getrokken en is al het materiaal aangekocht.

Ik heb ook begrepen dat er wel een procedure is waarbij een wegeninspecteur moet kunnen overgaan tot een onmiddellijke inning en daarna de zaak doorspeelt aan een wegeninspecteur-controleur. Die laatste zou de zaak doorgeven aan de procureur des konings om te melden of er al dan niet besloten wordt tot een onmiddellijke inning of het opleggen van een administratieve geldboete. De procureur des konings kan daarop reageren, strafvervolgung instellen of het dossier seponeren. Verder zou de werkgever verantwoordelijk worden gesteld en niet de overtreder.

Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken ? Binnen welke termijn en op welke wijze kan het dossier worden gedeblokkeerd ? Kan de wegeninspectie starten met haar werk ? Wat gebeurt er intussen met de problemen van de spoorvorming, de reden waarom met dit project werd gestart ? Is die campagne geen weggegooid geld ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, geachte leden, het uitvoeringsbesluit van de decreetsbepalingen betreffende de schade aan het wegdek wegens gewichtsoverschrijding, opgenomen in het decreet van 19 december 1998 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1999, werd inmiddels goedgekeurd door de Vlaamse Regering met het oog op een adviesaanvraag bij de Raad van State. Het advies werd aangevraagd via de zogenaamde spoedprocedure. Het werd echter tot op heden nog niet verstrekt door de raad. Zodra de Raad van State een advies formuleert, zal rekening houdende met dit advies, alles in het werk worden gesteld om het uitvoeringsbesluit zo snel mogelijk definitief te laten goedkeuren door de Vlaamse regering. De wegeninspecteurs kunnen daarna onmiddellijk overladen voertuigen verbaliseren aangezien hun opleiding inmiddels achter de rug is. Dit betekent niet dat de wegeninspecteurs momenteel werkloos zijn. Ze voeren nog andere controletaken uit, zoals de strijd tegen sluikstorten en zwerfvuil.

De bestrijding van de spoorvorming veroorzaakt door overladen voertuigen wordt ondertussen onverkort voortgezet door de federale politie. Ze maakt hierbij gebruik van de talrijke weegbruggen die het Vlaams Gewest haar ter beschikking stelt, verspreid over heel het grondgebied van het Vlaams Gewest. Uit de laatste metingen blijkt bovendien dat de onderhoudstoestand van het autosnelwegennet een licht positieve trend vertoont.

De voorzitter : De heer Helsen heeft het woord.

De heer Koen Helsen : Mijnheer de minister, wie heeft de zaak dan tegengehouden ? Wacht u enkel nog op het advies ?

Minister Steve Stevaert : We hebben heel wat problemen gehad met het advies. We moesten argumenteren dat het niet over de verkeersveiligheid als dusdanig ging. Vlaanderen is daar immers niet voor bevoegd. Het moest om schade aan de weg gaan. Dat is bijzonder cynisch. We moesten wegen belangrijker vinden dan mensen. Febetra is naar het Arbitragehof gestapt. Dat staat echter los van de zaak.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Dirk De Cock tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de hinder bij openbare werken

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer De Cock tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de hinder bij openbare werken.

De heer De Cock heeft het woord.

De heer Dirk De Cock : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, de openbare werken die in de gemeenten, in de provincies en in Vlaanderen worden uitgevoerd, zijn een absolute noodzaak. De krantenberichten van de afgelopen weken duiden daar ook op. Enerzijds zijn ze belangrijk voor het onderhoud en de instandhouding ervan, anderzijds voor nieuwe noodzakelijke wegen en nutsvoorzieningen. De opdrachtgevers komen uit verschillende geledingen, gaande van de gemeente tot de provincie, het gewest of de intercommunales.

Voor de weggebruiker zijn deze werken echter alle onder één noemer te plaatsen. Waar de straten ook worden opgebroken, voor de weggebruiker is de hinder immers toch dezelfde. Openbare werken zoals die aan de ring van Gent, aan de Leien van Antwerpen en ter hoogte van Ternat leiden vaak tot kilometerslange files. Een groot gevoel van onveiligheid voor de weggebruiker en toch wel wat verkeersongevallen met ernstige gevolgen zijn bijna niet uit te sluiten. Bovendien betekent zulks een niet te becijferen economisch verlies voor heel wat bedrijven.

Het belang van dergelijke werkzaamheden staat als een paal boven water. Vaak zijn de werken echter niet efficiënt op elkaar afgestemd. Zo werden de werken aan de Antwerpse Leien bijvoorbeeld een week uitgesteld omdat de veiligheidsnormen nog niet waren gewaarborgd. Ook andere openbare aanbestedingen op de weg hadden reeds meermaals met vertragingen en een gebrekkige coördinatie te maken.

Mijnheer de minister, hoe denkt u dergelijke belemmeringen tot een minimum te beperken ? Hoe staat u tegenover de idee om het toezicht op de werken te verhogen en hiervoor eventueel aanmoedigingspremies, boetes, maatregelen, enzovoort mogelijk te maken ? Hoe kan de coördinatie tussen de verschillende openbare overheden beter

De Cock

worden gestroomlijnd ? Biedt het aanstellen van een coördinatieambtenaar geen betere garantie voor een wisselwerking tussen de belangen van de overheid en de ondernemingen enerzijds en de veiligheid van de weggebruiker anderzijds ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, geachte leden, mijn administratie heeft zeer recent nieuwe richtlijnen opgesteld met als doel de verkeershinder en de bijhorende onveiligheid bij wegenwerken op autosnelwegen te beperken. Het gaat hierbij over mogelijke maatregelen op het vlak van informatie en communicatie, het maximaal behoud van de wegcapaciteit tijdens de wegwerkzaamheden, het beperken van de afgesloten weglengte, het uitvoeren van onderhoudswerken en kleine herstellingen in de daluren, het werken volgens tijdsvensters, het werken met meerdere ploegen per dag, het toepassen van financiële stimuli bij een snellere uitvoering dan gepland, de inschakeling van alternatieve routes, enzovoort. Welke maatregelen al dan niet aangewezen zijn – zoals bijvoorbeeld nachtwerk – wordt geval per geval bekeken door de verantwoordelijke buitenafdeling van de Administratie Wegen en Verkeer.

Voor de onderlinge afstemming van grotere werken op autosnelwegen verwacht ik vooral veel van het werken met tijdsvensters. Dit systeem zorgt ervoor dat de verkeersstromen die hinder ondervinden van de werkzaamheden over andere verbindingen beschikken waar op dat ogenblik geen hinder is. Dit kan door middel van een vrij eenvoudig systeem dat concreet als volgt wordt gerealiseerd. In het voorjaar, tot aan het bouwverlof, worden alle nodige werken in de ene richting uitgevoerd, en na het bouwverlof worden alle nodige werken in de andere richting uitgevoerd. Op het ogenblik dat er op een bepaald wegvak wordt gewerkt in één richting, wordt ervoor gezorgd dat de alternatieve route via het autosnelwegennet in die richting geen hinder heeft van werkzaamheden. Voor elk segment van het autosnelwegennet werd inmiddels vastgelegd wanneer en in welke richting mag worden gewerkt. Buiten dit tijdsvenster mogen geen investerings- of onderhoudswerken worden uitgevoerd. Enkel in noodgevallen mag de bevoegde af-

deling Wegen en Verkeer afwijken van dit uitgangsprincipe. Voor alle nieuwe werken op de autosnelwegen zal dit systeem van toepassing zijn. Voor de werken die reeds werden aanbesteed, wordt getracht om het tijdsvensterprincipe toch reeds zoveel mogelijk toe te passen.

Verder kan ik u ook nog meedelen dat ik met Unizo Limburg een overeenkomst heb afgesloten om gedurende een proefperiode van 1 jaar een ondernemingsadviseur openbare werken aan te stellen. Dit pilootproject start toevallig vandaag, op 1 oktober 2002. De ondernemingsadviseur is aangesteld door Unizo Limburg. Het Vlaams Gewest betaalt Unizo hiervoor een dagvergoeding voor de loonkost van deze ondernemingsadviseur. Deze ondernemingsadviseur zal voor een reeks ingrijpende projecten functioneren als een centraal aanspreek- en informatiepunt om de communicatie tussen de diverse actoren die bij openbare werken betrokken zijn en de plaatselijke ondernemers te verbeteren. De ondernemingsadviseur zal onder meer zorgen voor tijdige voorinformatie aan plaatselijke ondernemers van geplande openbare werken. Tijdens de uitvoering van de werken zal hij een brugfunctie vervullen tussen de ondernemers en de betrokken overheden, nutsbedrijven en aannemers. De ondernemingsadviseur werkt hiervoor nauw samen met de afdeling Wegen en Verkeer en kan een beroep doen op een deeltijds secretariaat en de communicatie- en informatiemiddelen die hij hiervoor het meest geschikt acht. Indien het proefproject succesvol verloopt, is het mijn bedoeling om dit pilootproject te verlengen en uit te breiden naar andere regio's.

De voorzitter : De heer De Cock heeft het woord.

De heer Dirk De Cock : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord. Ik merk dat hier ernstig over is nagedacht. Dat stemt me natuurlijk positief. Ik zou willen vragen dat, na de testperiode met die ondernemingsadviseur in Limburg, dit systeem bij een positieve evaluatie zou worden uitgebreid tot heel Vlaanderen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 18.10 uur.*