

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



Zitting 2002-2003

8 oktober 2002

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie van de heer Johan Sauwens tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de financiële situatie en toekomst van De Lijn

Met redenen omklede motie

Vraag om uitleg van mevrouw Isabel Vertriest tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de Zeeschelde te Melle

Vraag om uitleg van mevrouw Isabel Vertriest tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het havendecreet

Vraag om uitleg van de heer Luk Van Nieuwenhuysen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de mobiliteitsenquête

Vraag om uitleg van de heer Jan Penris 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 zondagsvaart in de binnenvaartsector

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 transparantie van de liberalisering van de energiemarkt in Vlaanderen

Vraag om uitleg van de heer Chris Vandenbroeke tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de informatieplicht bij aanvang van plaatselijke wegenwerken

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 8 oktober 2002

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De interpellatie wordt gehouden om 14.05 uur.*

Interpellatie van de heer Johan Sauwens tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de financiële situatie en toekomst van De Lijn

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Sauwens tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de financiële situatie en toekomst van De Lijn.

De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, over de financiële situatie bij De Lijn hebben we reeds in maart een gesprek gehad. Waarschijnlijk zult u zich dit nog herinneren. De aanleiding voor mijn interpellatie van vandaag is het bericht dat volgens de heer Geuens, de voorzitter van de raad van bestuur van De Lijn, er na 8 maanden bij De Lijn een exploitatietekort van 2,8 miljoen euro is. Volgens de heer Geuens is er een aanslepend probleem van een sterk stijgende trafiek en kosten en de nagenoeg stagnerende – lees dalende – ontvangsten.

De Lijn ontvangt ongeveer 25 miljoen euro als tegemoetkoming voor gratis vervoer en de voorkeurtarieven. Volgens directeur-generaal Lieten zal er in het najaar met de voogdijminister worden gesproken. Sta me toe de volgende passage te citeren uit het interview met mevrouw Lieten, gepubliceerd in De Financieel-Economische Tijd van 19 september 2002 : 'We hebben het succes van de nieuwe tarief-formules onderschat, bijgevolg ook de kosten die ermee gepaard gaan. Als de overheid ons vraagt

beleidsmaatregelen uit te voeren, dan moet ook een gesprek volgen over de gevolgen daarvan'. In hetzelfde interview is ook sprake van een groeiend capaciteitstekort op de trams in de stedelijke gebieden.

Vorige week is ook bekend geraakt dat de kostprijs van de contracten met de privé-exploitanten vanaf 2003 stijgt met 7,8 miljoen euro per jaar. De heer Geuens meldde ook dat het pensioenfonds van De Lijn een tekort zou vertonen van 5 tot 7 miljoen euro. Voor de bijpassing ervan zei de voorzitter dat men er zeker van kon zijn dat hij bij de Vlaamse overheid zou aankloppen.

Vorige week hebben we nog een korte toelichting gekregen van de minister-president en binnenkort zal hier het begrotingsdebat 2003 worden aangevat. In het licht van een goed bestuur dienen we echter nu reeds vooruit te kijken. Mijn vragen zijn dan ook gericht op de financiële situatie in 2002. De regering zelf denkt evenwel dat de situatie bij De Lijn niet zo erg is.

Ik stel vast dat de betalingskredieten voor openbaar vervoer in de begroting 2003 slecht met 1,4 procent toenemen, wat dus minder dan de inflatie is. Dit betekent een toename met 7 miljoen euro, wat een veel kleinere stijging betekent dan waarin voorzien in de meerjarenbegroting van eind april 2002.

Er zijn dus enerzijds de verontrustende uitlatingen van de voorzitter van de raad van bestuur en van de directie van De Lijn, en anderzijds een regering die haar prognoses in gunstige zin bijstelt. Met gunstig bedoel ik dat in de ontwerp-begroting 2003 in minder kredieten wordt voorzien dan in de meerjarenbegroting van april 2002. Toen voorzag men nog in een stijging met 33 miljoen euro of 6,4 procent. Mijns inziens is in de prognoses van april nog geen rekening gehouden met de bijkomende fondsen met betrekking tot het pensioenfonds waarover ik

Sauwens

het daarnet nog had, en evenmin met de problematiek van de hogere kosten voor de verpachte lijnen.

Mijnheer de minister, u hebt altijd gezegd dat de Vlaamse Vervoersmaatschappij financieel in goede doen is en dat De Lijn geen nadelige gevolgen zou ondervinden van het huidige tarievenbeleid. De heer Geuens heeft begin augustus nog gezegd dat De Lijn niets gratis doet en dat De Lijn voor al haar opdrachten correct wordt betaald. U hebt steeds gezegd dat gratis openbaar vervoer nauwelijks iets kost. U hebt verklaard dat het enige wat u daarmee doet, het vullen van lege bussen met reizigers is.

In deze commissie hebt u eerder dit jaar verklaard dat De Lijn nog verdient aan de enveloppe die ze ter beschikking krijgt voor de tarifaire maatregelen. U hebt zelfs gezegd dat iets gratis weggeven geld kan opleveren voor de overheid. U verklaarde ooit dat goedkopere tarieven niet hebben geleid tot een daling van de inkomsten. Tijdens de hoorzitting met de top van De Lijn werd dit niet tegengesproken. Mevrouw Lieten heeft op 16 april 2002 verklaard: 'De inkomstdaling als gevolg van de tariefmaatregelen is lager dan verwacht.' Ze heeft meermaals gesteld dat de financiële toestand van De Lijn gezond is: 'Ik kan u verzekeren dat er op dit ogenblik geen financieel probleem is. De rekeningen zijn in evenwicht'. Gisteren is in De Morgen echter iets helemaal anders verschenen.

Ik heb vroeger al gezegd dat CD&V zich zorgen maakt over de toekomst en betaalbaarheid van het openbaar vervoer in Vlaanderen. We hebben het gevoel dat de gevolgde weg niet de juiste is. U hebt vandaag in De Morgen de cijfers over het aantal reizigers genuanceerd. Ik wil toch even enkele cijfers aanhalen uit het Verplaatsingsonderzoek Vlaanderen 2000-2001. In de periode 1994-1995 gebeurde 2,7 percent van de verplaatsingen per tram, bus of metro. Dat percentage is gedaald tot 2,2 percent in de periode 2000-2001. Het aantal mensen dat dagelijks de bus neemt, daalde zelfs van 6,7 naar 4,5 percent. Blijkt dat ook het aantal voetgangers en fietsers daalt en dat de grote winnaar 'koning auto' is.

Dat staat haaks op de uitspraken die de voorbije jaren ten overvloede zijn gedaan. De Lijn zegt dat het aantal reizigers is gestegen met 18,7 percent. Dat moet worden genuanceerd. Ik heb het gevoel dat een groot aantal fietsers en voetgangers nu de gratis bus neemt. Naar mijn mening wordt het aantal gebruikers van het openbaar vervoer ook kunst-

matig opgetrokken door bijvoorbeeld de Buzzy Pass.

Ik vraag dan ook aan de voorzitter van deze commissie om op korte termijn een hoorzitting te organiseren met deskundigen die ons meer inzicht kunnen geven in de gevolgen van de belangrijke meerinvesteringen die Vlaanderen de voorbije 10 jaar heeft gedaan in het openbaar vervoer. Die meerinvesteringen en subsidies stegen tussen 1999 en 2002 met 56 percent. Ik reken dan nog de kost van het leerlingenvervoer niet mee. De totale Vlaamse uitgaven stegen met 12 percent. Ik wil herhalen dat het de minister siert dat hij die budgetten heeft kunnen vrijmaken, maar ze schieten een beetje hun doel voorbij.

Het Vlaams verkeersbeleid heeft 2 doelstellingen. Enerzijds moet er iets gebeuren aan de verkeersveiligheid en anderzijds aan de bereikbaarheid van de economische centra en de leefbaarheid van de kernen. Ik heb het gevoel dat de investeringen hun doel een beetje voorbijschieten, onder meer door het gevoerde tarievenbeleid. Ik heb het regeerakkoord en uw eigen beleidsnota er nog eens op nagelezen. Daarin staat duidelijk: 'Als alternatief voor het autogebruik zal de uitbouw van het gemeenschappelijk vervoer in samenspraak verlopen met de gemeenten en provincies. Daartoe zal jaarlijks een extra budgettaire inspanning worden geleverd. Daarbij wordt een verdubbeling van het marktaandeel van het gemeenschappelijk personenvervoer beoogd binnen een periode van tien jaar.'

De cijfers van gisteren tonen aan dat het aandeel van de auto toeneemt, het aantal voetgangers en fietsers daalt en dat het openbaar vervoer voor woon-werkverkeer een kleiner aandeel haalt. Andere studies bewijzen hetzelfde. Er is enorm geïnvesteerd in De Lijn. De exploitatiesubsidies zijn toegenomen met 95 percent in de periode 1991-2001. Dat is meer dan een verdubbeling. In 1995 stonden ten opzichte van die subsidies eigen vervoersontvangsten van 33 percent. Dat is intussen gedaald tot 23,8 percent. We zitten in een neergaande trend en dat is net onze bekommernis. De vraag is hoelang de regering jaar na jaar belangrijke extra exploitatiesubsidies kan blijven geven, zeker wanneer bij de budgetcontrole 2002 over een krimpbegroting zal worden gesproken. Dit is een onhoudbare toestand.

Wat lapidair uitgedrukt, kunnen we stellen dat Vlaanderen dreigt naar Cubaanse toestanden te evolueren. Er dreigt een toestand zoals deze in het toenmalige Praag, onder het communistische be-

Sauwens

wind. Het openbaar vervoer was vrijwel gratis, maar de toestand van de infrastructuur en het materieel was schabouwelijk. Ik begrijp dat de voorzitter van de raad van bestuur en de directeur-generaal de noodklok luiden. De wankele financiële toestand maakt het bijna onmogelijk om de maatschappij draaiende te houden.

Hoe komt het dat men in maart en april de financiële problemen heeft weggewuifd? De cijfers uit de begrotingen en rekeningen waren er. Waarom erkent men dat dan vandaag wel? Heeft dat te maken met onbekwaamheid? Of is men diegenen die de centen aandragen ter wille geweest? Heeft de minister met de directie van De Lijn al gesproken over dit probleem? Hoe groot is de misrekening voor 2002? In welke mate is in de begroting voor 2003 geld opzijgezet voor een grotere subsidie voor De Lijn? We kunnen dat niet afleiden uit de summiere gegevens die als bijlage bij de jongste Septemberverklaring zijn gevoegd. Zullen de vastgestelde capaciteitstekorten leiden tot grotere investeringsubsidies?

De minister houdt een rode draad aan in zijn beleid. Ik ben zelf van oordeel dat het beter zou zijn om zich te concentreren op extra investeringen ten bate van de steden, zoals in het voorstadsnet. Daar is het rendement inzake verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid het grootst. De opeenvolgende regeringen hebben enorme inspanningen geleverd. De kredieten zijn in een periode van 10 jaar verdubbeld. Men had met dat geld veel meer kunnen realiseren. Mijn fractie en ikzelf maken zich zorgen over de financiële toekomst van de vervoersmaatschappij.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik ben toch iets minder pessimistisch dan de heer Sauwens. De uitgebreide hoorzitting over De Lijn heeft duidelijk gemaakt dat de regering de doelstelling heeft om de basismobiliteit alle kansen te geven. Dat impliceert een extra financiële inspanning. We hopen dat de investering van extra middelen en een extra aanbod ook extra vraag zal genereren die dan op haar beurt moet worden bevredigd. Niemand heeft er een geheim van gemaakt dat dit betekent dat er bijkomende financiële inspanningen nodig zullen zijn. Daarover zullen we het tijdens de besprekingen van de begroting 2003 en volgende moeten hebben. Ook onze fractie heeft benadrukt dat daaraan geen grenzen zijn.

Basismobiliteit stimuleren is een belangrijke sociale doelstelling. Het is onbetwistbaar een succes. Openbaar vervoer is terug trendy. Er wordt opnieuw massaal gebruik gemaakt van het openbaar vervoer. Een andere belangrijke vraag is: bewerkstelligen we een trendbreuk? Dat is noodzakelijk omwille van de congestieproblemen en om ecologische redenen. Onze fractie was verbaasd toen ze de cijfers van dat Verplaatsingsonderzoek vernam. Die cijfers staan tegenover de cijfers van De Lijn. De commissie zou daarover meer uitleg moeten krijgen. Misschien zijn de cijfers toch niet tegengesteld. Het zou kunnen dat De Lijn meer reizigers trekt terwijl haar marktaandeel daalt, maar zelfs in dat geval zitten we met een probleem. De heer Sauwens stelt in dat verband terecht dat het er ons om te doen was om niet alleen meer mensen op trein, tram en bus te krijgen, maar ook om het marktaandeel van het openbaar vervoer te laten stijgen, of toch tenminste om de verdere afkalving te stoppen. Uit de cijfers van dat Verplaatsingsonderzoek zou het tegenovergestelde blijken.

We moeten het hier eens over die cijfers hebben. Naar aanleiding van de bespreking van het Vlaams Mobiliteitsplan hebben we veel lof gehoord over de cel Mobiliteit. Het zou wat te gemakkelijk zijn om hier nu te zeggen dat de experts er niets van begrijpen. We moeten dat nader onderzoeken. Verkeerde interpretaties zijn mogelijk. We moeten erg oppassen met de interpretatie van dat soort cijfers. Een grondig onderzoek is nodig. Op basis daarvan kunnen we dan nagaan of er bijkomende impulsen nodig zijn om niet alleen het aantal reizigers van De Lijn en de NMBS te laten stijgen, maar om ook het marktaandeel van het openbaar vervoer te verbeteren of alleszins de negatieve trend te stoppen.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, de cijfers die gisteren zijn gepubliceerd, zijn bizar. Wat de cijfers van de tellingen van De Lijn betreft, houd ik geen rekening met de cijfers voor 2001, want daarvoor is er wellicht niet dezelfde vergelijkingsbasis. In 2000 waren er volgens De Lijn meer dan 240 miljoen reizigers, in 1994 waren dat er 220 miljoen. Dat is een stijging met bijna 10 procent. Het Verplaatsingsonderzoek van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap wijst er echter op dat het marktaandeel van het openbaar vervoer via bus en tram daalt. Wiskundig gezien zou dat kunnen. Er zou namelijk een explosie kunnen zijn van de mobiliteit: ook al neemt het aantal verplaatsingen via het openbaar vervoer toe, toch gaat het aandeel erop achteruit.

Caluwé

Uit dit onderzoek blijkt echter dat dat laatste niet het geval is, het aantal verplaatsingen zou zelfs zijn afgenomen. In de periode 1994-1995 waren er 2,8 verplaatsingen per dag per persoon, tegenover 2,6 in de periode 2000-2001. Er is dus met andere woorden geen explosie van mobiliteit, het gaat niet enkel om een daling van het marktaandeel. Deze cijfers van de studie van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, uitgaande van de cel Mobiliteit, wijzen erop dat er iets niet klopt. De Lijn geeft wel een stijging in absolute cijfers terwijl de studie van de cel Mobiliteit aantoont dat zelfs de absolute cijfers dalen. Dit betekent dat de situatie ernstig is.

Een belangrijke doelstelling uit het regeerakkoord is dat het marktaandeel van het openbaar vervoer moet stijgen. Hiervoor zijn verschillende redenen aan te dragen, zowel ecologische als economische, bijvoorbeeld het inkorten van de files. Er zijn ook veiligheidsredenen : uiteindelijk is verplaatsing via openbaar vervoer veiliger dan via de wagen. Daarnaast is er nog de sociale doelstelling van de vermindering van de vervoersarmoede, maar zelfs deze doelstelling wordt niet bereikt : er is zelfs geen stijging van het aantal verplaatsingen via het openbaar vervoer. Dit zijn feiten die toch wel om opheldering vragen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, geachte collega's, maandelijks vindt er overleg plaats tussen De Lijn en haar voogdijminister, waarbij telkens verslag wordt uitgebracht van de financiële situatie. De opvolging van het budget is evenwel een permanente taak van de raad van bestuur van de VVM, die wordt geacht de nodige maatregelen te nemen bij het eventuele ontsporen van het budget. De VVM is verplicht om het jaar in evenwicht af te sluiten, conform het decreet en de beheersovereenkomst.

Er is evenwel geen sprake van ontsporing. Het is een normale zaak dat de raad van bestuur de uitgaven en inkomsten op regelmatige tijdstippen toetst aan de beschikbare budgetten en, indien nodig, de nodige maatregelen neemt.

De Lijn had verwacht dat het aantal verkochte Buzzy-abonnementen zou stabiliseren in het 2e jaar na de invoering. De voorzitter van de raad van bestuur heeft evenwel aangegeven dat, in tegenstelling tot het verwachtingspatroon, de verkoop van de Buzzy-abonnementen fors blijft stijgen.

In 2001 was er dus een forse stijging van het aantal Buzzy-abonnementen. Op het einde van 2001 waren reeds 133.751 Buzzy-abonnementen in omloop. Eind juni 2002, amper 6 maanden later, was dit aantal reeds opgelopen tot 141.597 Buzzy-abonnementen. In de maand oktober wordt een bijkomende stijging verwacht naar aanleiding van de start van het academiejaar in hogescholen en universiteiten. Ter illustratie kan ik toelichten dat het aantal Buzzypazz-reizigers op het einde van juli 2002 met 42,65 percent is gestegen ten opzichte van de vergelijkbare periode van vorig jaar. Hierbij moet rekening worden gehouden met het gegeven dat het aantal Buzzypazz-reizigers in 2001 reeds met 21,78 percent was gestegen ten opzichte van het jaar 2000. De stijging in 2002 komt daar dus bovenop.

Daarbovenop komt nog de invoering van de Omnipas sinds 1 juli 2002. Ook de invoering van dit abonnement kan een groot succes worden genoemd. Ik wil dit even illustreren : het aantal reizigers dat vergelijkbaar is met de Omnipasreizigers is in de eerste 7 maanden van 2002 met 31,87 percent gestegen ten opzichte van de vergelijkbare periode van 2001. Als gevolg van deze sterke reizigersgroei worden overbezettingen vastgesteld op een aantal lijnen, waardoor meer versterkingsritten moeten worden ingezet dan gepland. De maand september is dan ook een maand geweest waarbij op diverse lijnen versterkingen werden ingezet, mede naar aanleiding van de start van het nieuwe schooljaar. Ook in oktober zal de bezetting op de voet worden gevolgd. Terwijl er op het einde van 2001 28.638 vergelijkbare Omnipassen in omloop waren, was het aantal op het einde van juni 2002 opgelopen tot 48.146 Omnipassen.

Als algemene conclusie kan dus worden gesteld dat het succes van de tariefmaatregelen in uitvoering van het regeringsbeleid inderdaad groter is dan verwacht. Niettegenstaande de nieuwe interessante tarieven liggen de ontvangsten evenwel hoger dan geraamd. Daarom zal een deel van de beschikbare middelen voor ontvangstendering worden herschikt en overgeheveld naar het budgetartikel om extra ritten te financieren.

In de begroting 2003 is er bovendien in extra middelen voorzien met betrekking tot extra exploitatie in het kader van de implementatie van de basismobiliteit. Het effect op de dotaties voor investeringen is te verwaarlozen aangezien de uitbreiding van de exploitatie hoofdzakelijk wordt uitgevoerd door exploitanten. We moeten rekening houden met het feit dat er volgens het regeerakkoord een

Stevaert

50/50- verhouding moet worden bereikt tussen regie en exploitanten.

Met betrekking tot de capaciteitstekorten op de trams kan ik toelichten dat er momenteel een investeringsproject loopt, waarbij alle kusttrams tegen het begin van de zomer van 2003 een tussenkast krijgen. Hierdoor wordt de capaciteit van de kusttram gevoelig opgevoerd. Er komen op elke tram 88 bijkomende plaatsen, dat is een uitbreiding van de capaciteit met nagenoeg 50 procent. Bovendien zijn deze trams uitgerust met een lage vloer. Voor de steden Antwerpen en Gent zijn de leveringen van de 2e reeks trams lopende. De leveringen van deze reeks van 47 trams zullen volgend jaar aanvatten en lopen over een periode van 26 maanden. De capaciteit van de nieuwe hermelijn-trams ligt 2,5 maal hoger dan de bestaande tramstellen. De capaciteitstekorten zullen hierdoor grotendeels opgevangen worden. Desalniettemin zal de vernieuwing en de uitbreiding van het trampark worden voortgezet.

De Lijn, waarmee we elke maand overleg voeren, zegt dat er voor 2002 geen financiële problemen zijn en dat alles intern gecompenseerd werd. In de begroting voor De Lijn zal trouwens bijkomend in 1 miljard frank worden voorzien voor het organiseren van basismobiliteit.

Sta me toe het nog even te hebben over die beroemde studie die werd aangehaald door de heren Sauwens, Malcorps en Caluwé. Ik ben ervan overtuigd dat die journalist zijn werk goed heeft gedaan, maar daarbij dient wel de vraag te worden gesteld wat die ambtenaar precies heeft verteld. Daarover wens ik toch eerst wat meer duidelijkheid te krijgen. Ik heb immers de indruk dat nogal wat zaken worden geciteerd die niet in de studie staan. We moeten dus nagaan of de conclusies van die studie dezelfde zijn als deze van de betreffende ambtenaar. Indien dat het geval blijkt te zijn, dan zitten we inderdaad met een probleem. We hebben dan te maken met een ambtenaar die er een andere mening op nahoudt dan deze die in de studie staat.

U mag niet uit het oog verliezen dat die studie een peiling is, uitgevoerd bij ongeveer 7.000 gezinnen waarvan ongeveer 33 percent geantwoord heeft. We zijn allemaal politici. Politici weten maar al te goed dat een peiling niet mag worden vergeleken met een telling. Bovendien mogen we de ene peiling niet vergelijken met de andere. Zo mogen we een peiling van Le Soir niet vergelijken met een

peiling van La Libre Belgique. (*Opmerkingen van de voorzitter*)

Ik wil ook niets kwijt over die magische telling. Het systeem dat wij hanteren, is nog steeds hetzelfde als hetgeen u invoerde toen de heer Sauwens De Lijn oprichtte. De telling verloopt identiek als toen.

Eigenlijk zouden we onze tellingen naar boven moeten bijstellen. Immers, een scholier van toen verplaatste zich minder dan een scholier van nu om de eenvoudige reden dat er toen een strikt schoolabonnement was. Hij verplaatste zich enkel van zijn woning naar school en terug. Nu, met de Buzzy Pass, verplaatsen de jongeren zich 7 dagen op 7 en dit over het hele Vlaamse grondgebied. Zelfs wie geen mobiliteitsspecialist is, weet dat jongeren dergelijke abonnementen veel meer gebruiken dan de vroegere schoolabonnementen waarbij ze voor elke bijkomende verplaatsing extra dienden te betalen. Niemand kan dit tegenspreken.

Hetzelfde geldt voor de Omnipas. Een totaalabonnement wordt altijd intensiever gebruikt dan een specifiek afgeleid abonnement. Als de klant zijn abonnement meer kan gebruiken, hoe zou er dan minder volk op de bussen en trams kunnen zitten ?

De heer Ludwig Caluwé : Hoe worden de gratis abonnementen daarbij gewogen ? Hoe worden die in de statistieken verwerkt ? Immers, iemand die voor zijn abonnement betaalt, zal dat zo intensief mogelijk willen gebruiken. Iemand die daarentegen zijn abonnement gratis krijgt, zal wel eens vergeten of nalaten het te gebruiken.

Minister Steve Stevaert : Dat is een heel interessante opmerking. U mag niet uit het oog verliezen dat iemand die een gratis abonnement heeft, vaak na laat het te ontwaarden. Er wordt daar niet streng tegen opgetreden. Er zijn bijvoorbeeld in Antwerpen en Gent heel wat 65-plussers die het openbaar vervoer gebruiken zonder hun kaartje te ontwaarden.

De voorzitter : Die worden dus meegeteld ?

Minister Steve Stevaert : Inderdaad. Het is trouwens daarom dat hun kaartje veel sterker is. Het moet tegen dat vaak ontwaarden bestand zijn. Hiermee wil ik maar duidelijk maken dat de cijfers van De Lijn nog sterk onderschat zijn. De metingen zijn nog dezelfde als vroeger, hoewel het systeem totaal veranderd is.

Het vreemde is dat die ambtenaar – en hij is blijkbaar de enige van de 6 miljoen Vlamingen – be-

Stevaert

weert dat de mobiliteit in ons land niet toeneemt. Ik ken in Vlaanderen niemand die durft te beweren dat de mobiliteit hier niet toeneemt. Als de mobiliteit niet toeneemt en er zitten toch meer mensen op de bus, hoe kan dan het marktaandeel van het openbaar vervoer gedaald zijn? Wiskundig gezien kan dat absoluut niet. Die meneer heeft dus pertinent ongelijk: de mobiliteit neemt wel degelijk gigantisch toe, met alle problemen van dien. Kijk maar naar de files die ondertussen – bijvoorbeeld bij een ongeval – Nederlandse proporties aangenomen hebben.

We moeten ook een onderscheid maken tussen het aantal verplaatsingen en het aantal kilometers. Het is veel interessanter te weten te komen hoeveel kilometers jaarlijks in het kader van die verplaatsingen worden afgelegd. Ik ben er immers van overtuigd dat niet zozeer het aantal verplaatsingen, dan wel het aantal afgelegde kilometers drastisch toeneemt. We gaan steeds verder van de kerktoren weg. In mensentaal uitgedrukt betekent dit dat er steeds meer verkeer is op onze wegen. Dit leidt tot meer files omdat er minder elasticiteit is.

Ik heb een andere professor een merkwaardige redenering horen maken. Hij dacht dat de mensen precies omwille van de file minder een beroep doen op het openbaar vervoer om bijvoorbeeld boodschappen te gaan doen. Zelfs indien dit waar was, zou dit nog een aanwijzing zijn om aan te tonen dat de mobiliteit sterk is toegenomen.

Ik denk te mogen stellen dat elke verstandige mens zal zeggen dat het openbaar vervoer én het personenvervoer toegenomen zijn. Mijnheer Malcorps wenst de verhouding tussen beide te kennen, want dan komen we op het gebied van het concurrentiemodel.

We hebben een openbaar vervoer dat jaar na jaar achteruit is gegaan. Zelfs na 1994 is het nog verder gedaald, uitgedrukt in aantal gebruikers. Bij mijn aantreden – en dat is een toeval, dus niet mijn verdienste – is het openbaar vervoer echter weer toegenomen. Nu neemt het openbaar vervoer dus sterk toe. Niet alleen in aantal personen, maar ook – en dit is voor het eerst in de geschiedenis – sterker en sneller dan de aangroei van het personenvervoer. Het is voor het eerst in de geschiedenis dat een dergelijke – weliswaar bescheiden – trendbreuk wordt vastgesteld. Het is voor het eerst dat het openbaar vervoer het van de auto wint.

De voorzitter : De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens : Mijnheer de minister, hoe uitvoeriger u ons probeert te overtuigen, hoe ongehoofwaardiger u klinkt. Uw reactie illustreert dat een groot deel van het succesverhaal van De Lijn gebaseerd is op fictieve cijfers. Er zijn meer dan 7.000 personen bevroegd. Ik beweer dat de cijfers wel juist zijn en ik zal dat bewijzen aan de hand van een document dat ik pas heb ontvangen, met name 'Stativaria 25, de Vlaming over "ons" milieu en zijn gedrag'. Daarin staan de resultaten van de APS-surveys 1996 en 2000. In 1996 werden 1.577 personen bevroegd, in 2000 1.345 personen via een face-to-face-interview. Daarbij werd het denken van de Vlaming over mobiliteit vastgelegd. Er werd vooral naar trends gepeild. Deze cijfers lopen volledig gelijk met de studie van AWV.

Er is bij Vlamingen tot 45 jaar een enorme daling van de bereidheid om de auto te laten staan. Voor autobezitters is het nog minder gebruikelijk geworden dan in 1996 om het openbaar vervoer te nemen. Het frequente gebruik van het openbaar vervoer is met 1,5 percent gedaald. Ruim twee derde van de automobilisten gebruikt het openbaar vervoer zelfs zelden of nooit. De vergelijking van de gemiddelden leert dat er geen toename is van het openbaar vervoer, noch van het fietsgebruik. Er is ook een daling van 5 percent in het fietsgebruik bij de leeftijdsgroep 16 tot 24 jaar.

Dit moet niet ontaarden in een welles-nietesspel. Het parlement beschikt niet over alle gegevens waarover u en uw administratie beschikken. Het lijkt me dan ook nuttig, mevrouw de voorzitter, om op korte termijn een aantal deskundigen uit te nodigen. Er moet duidelijk blijken in hoeverre de doelstellingen uit het regeerakkoord en de beleidsnota's worden gehaald door enorme kredieten aan De Lijn te geven.

Het is een feit dat er toenemend autogebruik is. Er zijn nieuwe groepen gebruikers van openbaar vervoer, maar in het woon-werkverkeer scoort het openbaar vervoer nog laag. Dat blijkt ook uit de beperkte studieresultaten over de mobiliteit in Hasselt. Slechts 16 percent heeft de auto gelaten. Het succesverhaal van het openbaar vervoer is in grote mate gebaseerd op een tarievenbeleid dat veel middelen opslorpt. Ik ben blij dat u vandaag toegeeft dat er capaciteitsproblemen zijn en dat er versterking op de ritten is ingevoerd. Dat kost allemaal geld. In stedelijke gebieden gebruiken steeds meer voetgangers en fietsers de bus. De vraag is wat de maatschappelijke meerwaarde daarvan is. Ik wil nu al aankondigen dat onze fractie een motie zal indienen.

Sauwens

Ik dring nogmaals aan op een diepgaande bespreking van de resultaten van het mobiliteitsbeleid van de voorbije 5 jaar. Dat is beter dan elkaar hier proberen te overtuigen. Wij zeggen niet dat er financiële problemen zijn, maar mevrouw Lieten en de heer Geuens. Er is ook een aanwervingsstop. Er is nood aan open communicatie over de reële situatie, als we willen vermijden dat De Lijn in grote financiële problemen komt als de bron droog is. Hoe komt het dat voor 2003 van alle beleidsdomeinen het gemeenschappelijk vervoer slechts een toename kent in betaalkredieten met 1,3 percent? Dat is minder dan de inflatie. Hoe zult u dat compenseren? Zal het aanbod verminderen? Zullen er afvloeiingen zijn?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Er komt 1 miljard frank extra voor De Lijn, maar daar zullen we het over hebben tijdens de begrotingsbesprekingen. De betalingskredieten gebeuren op basis van de betalingskalender. Kunt u me even De Morgen geven? Ik wil die ambtenaar even citeren. De heer Goossens beweert dat slechts 2 percent van de jongeren zich naar school begeeft met de auto. Als we alle cijfers optellen die de heer Goossens aanhaalt, komen we niet tot 100 percent. In Vlaanderen gaat dus meer dan 20 percent van de jongeren met een helikopter, speedboot of dergelijke naar school.

In het eerste gedeelte van uw interpellatieverzoek las ik dat er een capaciteitsprobleem is omwille van het succes van de tariefmaatregelen. Meer mensen nemen dus het openbaar vervoer. Daarom moeten we bijvoorbeeld hermelijntrams aanschaffen.

De top van De Lijn zegt me dat de financiële middelen in orde zijn. De ambtenaar die beweert dat de mobiliteit niet is toegenomen, is geen onbekende van u, mijnheer Sauwens. Het was een medewerker van uw kabinet. Zijn uitspraak is bijzonder onheus. Iedereen beweert dat de mobiliteit fors is toegenomen. Daarom is het interessant die ambtenaar eens uit te nodigen.

De voorzitter : De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens : U hebt het hier over een ambtenaar die in 1988 het Vlaams mobiliteitsbeleid mee gestalte heeft gegeven. Hij is planoloog, en een van de weinigen die zich op basis van zijn deskundigheid daarvoor heeft ingezet. Hij was een van de mensen die de cel Mobiliteit hebben opgericht. Maar wat heeft het feit dat hij destijds een van

mijn medewerkers was, te maken met onze vragen? Ik heb hem al jaren niet meer gesproken.

Minister Steve Stevaert : Daar gaat het niet om. Ik heb er geen probleem mee dat u die ambtenaar kent. Ik stel wel vast dat een ambtenaar van de cel Mobiliteit...

De heer Johan Sauwens : Ik hou er niet van dat een minister een van zijn ambtenaren publiek afvalt.

Minister Steve Stevaert : Ik val hem niet af. Ik wil hem hier wel horen.

De heer Johan Sauwens : Dan zijn we het eens. Laten we daarover met hem een gesprek voeren.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Ik zou tijdens een commissievergadering graag meer tekst en uitleg krijgen over het Verplaatsingsonderzoek. Ik ben echter niet bereid om hier het proces van een ambtenaar te voeren. Ik wil wel een verantwoordelijke ambtenaar horen die namens de cel Mobiliteit spreekt. Als de conclusies van het Verplaatsingsonderzoek juist zijn, dan hebben we een probleem. Als dat niet het geval is, dan hebben we ook een probleem, want dan kunnen we blijkbaar geen goede onderzoeken verrichten en staat de planning van het mobiliteitsbeleid op losse schroeven. We moeten dus uitsluitel krijgen over de aard van het probleem.

Minister Steve Stevaert : We moeten weten of de conclusies van beide teams dezelfde zijn. Als dat niet het geval is, hebben we inderdaad een probleem. In elk geval mogen we peilingen niet vergelijken met tellingen. Loochenen dat meer mensen het openbaar vervoer gebruiken, kan niet. Er is verwezen naar de APS-studie. Het is belangrijk te weten over welke periode het gaat, want de trendbreuk manifesteert zich nog maar sinds 3 jaar.

De heer Ludwig Caluwé : Het zijn cijfers voor 2000.

Minister Steve Stevaert : Vanaf 2001 en 2002 doet er zich een drastische stijging voor. Na 1994 heeft de daling zich nog voortgezet. De weerslag van de tariefmaatregelen laat zich nu pas gevoelen. Ik deel dus de mening van de voorzitter: laten we dat rapport hier laten toelichten en het hier bespreken. We moeten onderzoeken of er nu al dan niet sprake is van een zich manifesterende trendbreuk. Wat de financiële toestand van De Lijn betreft, herhaal ik dat de maatschappij zelf stelt dat ze op dit ogen-

Stevaert

blik geen financiële problemen heeft, en zoals decretaal is opgelegd het jaar in evenwicht zal afsluiten.

De voorzitter : De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens : De minister zegt dat het openbaar vervoer er 1 miljard frank, of 25 miljoen euro verkrijgt. In de lijst die bij de Septemberverklaring is gevoegd, lezen we dat de uitgaven voor het gemeenschappelijk vervoer stijgen met 1,37 percent, of 7 miljoen euro. Kunt u het verschil verklaren ?

Minister Steve Stevaert : U hebt het over de betalingskredieten.

De heer Johan Sauwens : Het gaat om de reële centen.

Minister Steve Stevaert : Dat is niet ernstig. De begroting is gebaseerd op beleidskredieten, en niet op betalingskredieten.

De voorzitter : Ik wil de minister corrigeren. Wat hij zegt, geldt voor de vorige regering. De huidige regering echter werkt enkel en alleen met betalingskredieten. De regering hanteert de HRF-norm. Ze corrigeert het bedrag echter met 179 miljoen euro niet-gebruikte begrotingskredieten, om nadien te stellen dat de norm wordt gehaald. Dat is een nieuwe truc om enkel en alleen met betalingskredieten te kunnen werken. Die discussie moeten we hier nu niet voeren, want ik weet dat de minister me anders op mijn paard zal zetten. Ik weet dat de minister dan zal zeggen dat hij niet met cijfers werkt en alleen over politiek spreekt. Laten we die discussie echter tijdens de begrotingsbesprekingen voeren. Ik herhaal echter dat de regering niet werkt met beleidskredieten maar met betalingskredieten.

Verder begrijp ik niet dat mevrouw Lieten publiekelijk zegt dat ze te weinig geld heeft, maar dat de minister zegt dat er genoeg middelen voorhanden zijn. Ofwel is de ambtenaar niet bekwaam, ofwel klopt het antwoord van de minister niet. We zullen dat in elk geval tijdens de begrotingsbesprekingen terug aanklaarten. Met deze woorden bewaar ik opnieuw mijn kalmte.

Minister Steve Stevaert : Ik behoud alleszins mijn kalmte. Ik weet dat dit uw stokpaardje is, en ik weet dat u die discussie nog in de commissie voor Financiën en Begroting zult voeren.

De voorzitter : De mensen zijn daar niet in geïnteresseerd, maar we zullen de discussie voeren op basis van de feiten die de mensen elke dag aan den lijve ondervinden.

De heer Johan Sauwens : De dotatie van De Lijn bestaat toch uit betalingskredieten ? We stellen vast dat de stijging van de kredieten 1,3 percent bedraagt. Dat is minder dan de inflatie.

Minister Steve Stevaert : We hebben in de nodige middelen voorzien. Ter bevordering van de basismobiliteit krijgt De Lijn 1 miljard extra. Dat geld wordt vrijgemaakt in functie van de betalingskalender van De Lijn.

De raad van bestuur van De Lijn heeft de knelpunten aangeduid en op een rijtje gezet. De Lijn heeft die weggewerkt. Dat is ook haar taak, want De Lijn is een VOI. De Lijn stelt dat ze voor 2002 geen problemen heeft.

Hier werd gesproken over een aanwervingsstop bij De Lijn. Ik vind het een zeer goede zaak dat De Lijn een selectieve aanwervingsstop handhaaft. Het is geen doelstelling van De Lijn om eindeloos aan te werven. Ik geef een voorbeeld. De informatisering staat toe om het werk in de binnendiensten met minder personeel te verrichten. Het heeft dan geen zin om daarvoor bijkomend personeel aan te werven. Verder moet men beseffen dat er, conform het regeerakkoord, meer wordt uitbesteed. De contractanten zorgen zelf voor hun materiaal. In elk geval heb ik de indruk dat mevrouw Lieten de informatie op een gedegen wijze heeft meegedeeld.

De voorzitter : Mobiliteit is een basisprobleem. Zelf heb ik het gevoel dat er vandaag, in vergelijking met vroeger, veel meer mobiliteit is.

Minister Steve Stevaert : Dat is geen gevoel, maar een vaststaand feit. Daar bestaan tellingen over.

De voorzitter : We lezen dat er meer middelen nodig zijn. We lezen ook dat er in meer middelen wordt voorzien, maar dat er daarom niet altijd wordt betaald. Dat heeft de minister zelf gezegd. De heren Caluwé, Malcorps en Sauwens vragen om in de commissie een goed inzicht te verwerven in de juiste gegevens. Ik stel daarom voor om de cijfers van De Lijn te bekijken. Verder stel ik voor dat we luisteren naar de organisatoren van de studie, die derden zijn. Uiteraard moeten we ook de verantwoordelijke ambtenaar van de cel Mobiliteit horen.

De heer Johan Malcorps : Die moet zeker aanwezig zijn.

De voorzitter : We moeten toch wel kunnen praten over de juiste gegevens, want dat is natuurlijk nogal fundamenteel. We moeten ook de methode van de studie kennen.

Mijnheer de minister, als ik me niet vergis voert De Lijn momenteel enquêtes uit. Het gaat dus om enquêtes, niet om tellingen. Het zou goed zijn als we wisten om welk soort enquêtes het hier gaat : op welke manier worden ze uitgevoerd en met welk doel ? Aan de mensen die momenteel de Buzzy Pazz gebruiken, wordt gevraagd hoe dikwijls zij dat doen.

Deze enquêtes zijn te vergelijken met de studie van de cel Mobiliteit : het zijn geen tellingen. Ik zou willen weten hoeveel mensen hiervoor werden ondervraagd. Mensen die een pas hebben, zouden die eigenlijk telkens moeten ontwaarden, maar in de praktijk blijkt dat zij dat dikwijls niet doen.

Als we in de toekomst willen discussiëren over mobiliteit, zouden we informatie moeten hebben over al deze zaken. Pas dan kunnen we een juist idee krijgen van het gevoerde beleid en de vooruitgang die wordt geboekt. We kunnen dan misschien te weten komen wat precies het marktaandeel is van het openbaar vervoer.

Naar mijn gevoel sta ik echter veel meer in de file dan vroeger. Ik zit veel vaker in opstoppingen dan vijf tot zes jaar geleden. Het duurt ook veel langer om naar Brussel te komen.

De heer Bruno Tobbac : Dan moet u met de trein komen, mevrouw de voorzitter.

De voorzitter : Ik wil wel met de trein komen, maar dan duurt het nog veel langer, mijnheer Tobbac. U rijdt met de motor, maar dat durf ik niet.

De heer Bruno Tobbac : Ik wil u als experiment wel eens komen halen, als u stil blijft zitten.

De voorzitter : Bent u al eens gevallen ?

De heer Bruno Tobbac : Neen, nog nooit.

De voorzitter : Dat is dan gevaarlijk, want ik heb geleerd dat er slechts twee soorten motorrijders zijn : zij die al gevallen zijn en zij die nog moeten vallen. (*Gelach*)

Met redenen omklede motie

De voorzitter : Door de heer Sauwens werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet zijn ingediend uiterlijk 48 uren na de sluiting van de vergadering.

De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens : Mevrouw de voorzitter, ik ga akkoord met het voorstel dat u hebt gedaan. Ik stel voor dat we de mensen van de APS-survey ook uitnodigen, dan kunnen zij hierover inlichtingen verschaffen.

De voorzitter : De heer Tobbac heeft het woord.

De heer Bruno Tobbac : Ik wil het recht om een motie in te dienen niet betwisten, maar gebeurt dat nu niet een beetje voorbarig ? Er zal dan worden gestemd over moties, terwijl de hele discussie nog moet worden gevoerd.

De voorzitter : Het Reglement schrijft voor dat elke fractie het recht heeft om een met redenen omklede motie in te dienen. We kennen de precieze inhoud van de tekst van de motie nog niet. We zullen wel zien hoe de zaken evolueren.

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Isabel Vertriest tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de Zeeschelde te Melle

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

Mevrouw Vertriest heeft het woord.

Mevrouw Isabel Vertriest : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, beste collega's, mijn vraag gaat over de Zeeschelde in Melle, waar momenteel de dijken worden verhoogd en opnieuw worden aangelegd in het kader van het Sigmaplan. Deze aanpassingswerken zijn volgens deskundigen nodig om overstromingen te voorkomen en om het hoge waterpeil onder controle te houden bij zware regenval.

Vertriest

Tot voor het begin van de werken was deze Schel dedijk echter een drukgebruikte en aantrekkelijke wandel- en fietsroute met een relatief hoge natuurwaarde. Voor veel kinderen was deze plaats met bomen en struiken een ideale speelplek. Hier kwam enkel traag verkeer.

Ik denk dat niemand het feit betwist dat er werken worden uitgevoerd. Volgens de plannen zal na de verhoging van de dijk echter een drie meter brede macadambaan worden aangelegd als definitieve verharde toplaag, net zoals aan de andere oever. Daar wringt natuurlijk het schoentje : aan de andere oever werd een macadambaan aangelegd, wat tot gevolg heeft dat de trage weg zijn traagheid heeft verloren en een beetje een 'valse trage weg' is geworden.

Naast de bekommernis van de buurtbewoners dat de vrij brede macadamweg een uitnodiging vormt voor brommers en ander snel sluikeverkeer, wil ik toch ook het visuele en ecologische aspect naar voren brengen. De breedte van de weg nodigt uit om erop te crossen. Aan de overzijde gebeurt dat al. Men zou kunnen denken aan het leggen van drommies, of aan andere manieren waarop de weg trager kan blijven en sneller in de omgeving kan worden opgenomen.

Mijnheer de minister, bekijkt de AWZ bij de heraanleg van dijken de mogelijke functies die wenselijk zijn voor het wegtraject van die dijk ? Door de inrichting ontstaat nu eigenlijk een andere functie dan voorheen. Langs beide zijden van de Schelde ligt er nu een uitnodiging voor snelverkeer. Aan de overzijde staan er zelfs geen paaltjes om de weg af te sluiten : elke auto kan er gewoon op. De vrees van de buurtbewoners is reëel, omdat ze zien dat aan de andere zijde van de Schelde, waar de weg reeds opnieuw werd aangelegd, vaak auto's en brommers rijden.

Op welke manier zult u de trage weggebruiker trachten te beschermen ? Iedereen gaat er wel van uit dat dit een wandelweg is, maar er doet zich een conflictsituatie voor als er ook snelverkeer komt. Kunt u minister de wegverhardingen bij aanleg van de dijkwegen niet beter laten afstemmen op het traag gebruik, of toch minstens aan een zijde ?

Worden acties ondernomen om de natuur te herstellen ? Er werd een mooie bomenrij gerooid voor het uitvoeren van de werken, kan de weg zo snel mogelijk opnieuw worden geïntegreerd in het landschap ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, voor de aanleg van de nieuwe dijk langs de Zeeschelde te Melle werd destijds een MER opgesteld waaraan deskundigen van verschillende disciplines hun medewerking hebben verleend. Alle mogelijke functies van deze dijk zijn door de diverse deskundigen bestudeerd. Het rapport heeft verschillende alternatieven voor de uitvoering van de dijkwerken voorgesteld en geanalyseerd. Door de verschillende disciplines werden remediërende maatregelen gedefinieerd ten aanzien van de mogelijke negatieve effecten.

Bij het opmaken van het ontwerp heeft de administratie het MER strikt gevolgd. Het locatie-alternatief dat in het MER als het meest voordelige naar voren kwam, werd toegepast. Dit is een consensusoplossing, die wordt gedragen door de diverse betrokken administraties van het departement Leefmilieu en Infrastructuur.

Het MER bepaalt dat de nieuwe dijk landinwaarts van de bestaande dijk wordt ingeplant en dat op de kruin een verhard jaagpad wordt aangelegd. De voornaamste functie van deze verharding is het verzekeren van de toegang tot de dijk voor de dienstvoertuigen, waardoor een degelijke controle en onderhoud van de dijk kan worden gewaarborgd. Een tweede, niet minder belangrijke, functie van deze weg is de recreatieve functie voor wandelaars en fietsers.

Het jaagpad is geen openbare weg en is enkel bestemd voor dienstvoertuigen om een degelijke controle op de waterkeringsfunctie van de dijk mogelijk te maken. Daarnaast wordt het jaagpad eveneens opengesteld voor fietsers en voetgangers. Aan de dijkopritten staan hiertoe de nodige verkeersborden C3 : verkeer verboden, met een onderbord 'uitgezonderd dienstvoertuigen en fietsers'. Elk gemotoriseerd verkeer is op de dijk dus in principe verboden. De dijkwachters van de betrokken administratie houden hierop toezicht. Aan de plaatselijke politie wordt eveneens gevraagd mee controle uit te oefenen op het naleven van deze verkeersborden.

Ik begrijp echter wel wat u bedoelt : ik wil wel eens laten nagaan of we, naast het plaatsen van borden, ook kunnen zorgen voor een fysieke barrière, zoals een slagboom. Onze diensten zullen hier waarschijnlijk niet voor 100 percent achter staan. Als het niet echt problematisch is, ben ik voorstander. Er kan dan worden gewerkt met verwijderbare paaltjes.

Stevaert

De wegverharding van het jaagpad is een asfaltverharding die wordt afgewerkt via een oppervlaktebehandeling met omhuld grind. Het effect daarvan is dubbel. Enerzijds wordt door het gebruik van grind het jaagpad makkelijker in het landschap geïntegreerd, anderzijds worden snelle fietsers afgeremd omdat de verharding niet helemaal vlak is, in tegenstelling tot wat bij een toplaag in asfalt het geval zou zijn. We krijgen klachten over fietsers die te snel rijden, maar we moeten ook de auto's daar weghouden.

De groene dijken herstellen zich zeer makkelijk na de werken. Het herstelproces wordt aangemoedigd door een selectief maaibeleid. Bovendien zullen conform de stedenbouwkundige vergunning, na het beëindigen van de werken, voorstellen worden uitgewerkt voor het beplanten van de grondoverschotten. Die voorstellen zullen worden uitgewerkt in overleg met de afdeling Bos en Groen. Ik vermeld er wel bij dat bomenrijen op dijken technische problemen kunnen opleveren. We moeten eerst nagaan of er wel opnieuw bomen kunnen worden aangeplant. De keuze van de boomsoort is ook heel belangrijk.

De voorzitter : Mevrouw Vertriest heeft het woord.

Mevrouw Isabel Vertriest : Ik dank de minister voor zijn antwoord. In de toekomst zullen er nog dijkverhogingen worden uitgevoerd, en ik hoop dat er dan ook rekening wordt gehouden met de veiligheid. Het gaat immers om een drukbezocht traject. Veel schoolkinderen rijden bijvoorbeeld langs de Schelde met de fiets naar hun school in Gent. Ik hoop dus dat die mooie trage weg blijft behouden.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Isabel Vertriest tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het havendecreet

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

Mevrouw Vertriest heeft het woord.

Mevrouw Isabel Vertriest : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, als gevolg van het havendecreet zijn de verschillende havengemeenschappen bezig met het uitwerken van hun strategische plannen. Deze plannen zullen niet alleen dienen om de groei van de haven te plannen, maar ook als basis voor de afbakening van de zeehavengebieden.

Ik heb de indruk dat de verschillende havens op zeer uiteenlopende manieren werken. Het overleg met andere sectoren en betrokkenen wordt eveneens op verschillende manieren ingevuld. De Antwerpse haven heeft bijvoorbeeld regelmatig overleg met de natuurverenigingen, terwijl de andere havens dat volgens mij niet hebben. De plannen van Zeebrugge drukken de grote klassieke expansiedroom uit.

Elke haven is op zichzelf aan het werk. Het gevaar daarvan is dat elke haven overcapaciteit creëert. Elke haven wil dan alles naar zich toe trekken en de grootste en mooiste haven worden. Het resultaat daarvan is dezelfde expansie op verschillende plaatsen.

De gevolgen van deze mogelijke evolutie zijn bekend. Er wordt beslag gelegd op veel ruimte en de havens zijn weinig compact. Bovendien leidt dat tot meer concurrentie tussen de havens. Daarnaast zijn er hoge investeringen in infrastructuur, waarna vooral niet-watergebonden activiteiten in de havens een plaats krijgen.

In de meeste havengebieden is nog heel wat vrije ruimte. In de haven van Gent bevindt zich nog 800 hectare ongebruikt terrein. Er zijn honderden en zelfs duizenden hectaren zeer duur zeehavengebied. Als we berekenen welke investeringen de overheid daarin doet, lijkt het me goed dat er een kader komt om de gewenste infrastructuur te verdelen onder de verschillende havens.

Mijnheer de minister, voorziet u in een procedure om op basis van de plannen van de havens een onderlinge afweging te maken ? Zijn er afspraken gemaakt over methodologie, behoeften en prognoses ? Zijn er afspraken over de efficiëntie van het globale ruimtegebruik, het specifieke ruimtegebruik en het ruimtegebruik voor niet-watergebonden activiteiten ? Volvo wil in de haven van Gent 18 hectare parkeerruimte krijgen, terwijl Honda daar ook al tientallen hectares parkeerruimte heeft. Niemand denkt erover om een parkeertoren te bouwen, waardoor het ruimtebeslag alleszins veel minder groot zou zijn. Zijn er algemene af-

Vertriest

spraken over het overleg dat moet worden gepleegd ?

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mevrouw de voorzitter, de vraag van mevrouw Vertriest verbaast me een beetje. Zij komt uit het Gentse en als er nu één haven is die haar plaats heeft gevonden en niet aan de wilde concurrentieslag wil deelnemen, dan is het de haven van Gent. Die haven wenst zich bijvoorbeeld niet te mengen in de concurrentieslag op de containermarkt. De havens vinden stilaan, gedetermineerd door de vrije markt en zonder ingrijpen van bovenaf, hun plaats in het havenlandschap. Ik denk dat we daar verheugd over moeten zijn en dat mevrouw Vertriest onnodig paniek zaait. Ze zou als Gentse beter moeten weten.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mevrouw de voorzitter, de vraag van mevrouw Vertriest houdt enkele gevaren in. Haar vrees is bovendien niet terecht. Het ruimtebeslag door havens is afgenomen in vergelijking met de oorspronkelijke gewestplannen. We zitten niet op het niveau dat in de jaren '70 naar voren werd geschoven. Het gevaar van de vraag van mevrouw Vertriest is dat de Vlaamse regering zou overgaan tot een centralisering van het havenbeleid. Ik hoop dat de minister dat tegenspreekt, want een dergelijke evolutie zou gevaarlijk zijn. Ik denk dat onze 4 Vlaamse havens zeer belangrijk werk verrichten en dat zelf kunnen doen. Hun prestaties vloeien voort uit de verschillen in aanpak. Het zou zeer slecht zijn indien we in een keizer-kostermentaliteit verzeild geraken waarbij alles onder Vlaamse leiding zou gebeuren.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, het regeerakkoord van 13 juli 1999 bepaalt dat er strategische plannen moeten worden opgemaakt voor de 4 zeehavengebieden in Vlaanderen. Voor die datum werd er al aan een strategische planning gewerkt in sommige Vlaamse zeehavengebieden. Ik verwijs hier naar de strategische planning in de Waaslandhaven, ter uitvoering van het havendecreet en het project Ruimtelijke Ordening en Milieu, kortweg het ROM-project, dat vanuit Nederland uitdeinde naar de Gentse kanaalzone. Alle strategische planningsprocessen in de zeehavengebieden hebben als uiteindelijk doel beleidsvoorbereidende input te leveren voor de op-

maak van ruimtelijke uitvoeringsplannen die elk havengebied afzonderlijk afbakenen.

Het reeds voor 13 juli 1999 geleverde werk negeert, lijkt me niet opportuun. Ik heb de gouverneur van de provincie Oost-Vlaanderen verzocht zijn werk aan de strategische planning voor de Waaslandhaven en de Gentse kanaalzone voort te zetten. Ik heb de gouverneur van de provincie Antwerpen verzocht een gelijkaardige oefening op te starten voor de haven van Antwerpen op de rechteroever van de Schelde en ik heb identiek dezelfde vraag gesteld aan de gouverneur van de provincie West-Vlaanderen voor de havengebieden van Brugge-Zeebrugge en Oostende. De provinciegouverneurs hebben gunstig gereageerd op mijn verzoek.

Niettegenstaande de eigenheid van elk havengebied en de verschillen per haven wordt elk strategisch plan uitgevoerd met een identieke basismethode, namelijk het geïntegreerd gebiedsgericht beleid of de GGB-methode. Het belang van de methodologisch uniformiteit werd bevestigd met de beslissing van de Vlaamse regering van 28 juni 2002 betreffende de werkwijze en stand van zaken van de afbakening van de zeehavengebieden. Methodologisch wordt er veel aandacht besteed aan het doorlopen van het proces met vele diverse actoren om tot een multidisciplinair en geïntegreerd beleid te komen, maar ook ter versterking van het draagvlak voor de besluitvorming.

De diverse betrokkenen – onder meer gewestelijke, provinciale en stedelijke administraties, autonome havenbedrijven, havenorganisaties, spoorwegen, landbouworganisaties en milieuorganisaties – zijn in elk planproces vergelijkbaar. In diverse planprocessen worden die actoren door dezelfde personen vertegenwoordigd, hetgeen uiteraard de uniformiteit ten goede komt. In uitvoering van het Vlaams regeerakkoord vormt in alle strategische plannen zuinig ruimtegebruik een belangrijk aandachtspunt. Daarbij wordt ruimteproductiviteit gedifferentieerd per goederencategorie en vergeleken met andere havens, ook in internationaal perspectief. De opvolging van de planprocessen gebeurt binnen het departement Leefmilieu en Infrastructuur door de beleidsafdeling van het secretariaat-generaal en door de administratie Waterwegen en Zeewezen, wat voor een uniforme benadering van onder meer methodologie, behoeftes en prognoses zorgt. De administratie neemt in haar opvolgingstaak de nodige initiatieven om de uniformiteit te verzekeren. Als voorbeeld verwijs ik naar dienstorder LIN 2002/11 betreffende de 'Consolidatie van de inhoudelijke omschrijving van de operatio-

Stevaert

nalisering van het begrip ‘ecologische infrastructuur in zeehavengebieden’.

Met een directe onderlinge afweging tussen de 4 zeehavens in Vlaanderen dreigt het vergelijken van appels met citroenen te worden. De Vlaamse zeehavens verschillen hiervoor teveel van elkaar, zowel in schaal als aard. Ik deel echter uw mening dat toetsing aan een beleidskader nodig is. Daarom heb ik de administratie opdracht gegeven een langetermijnvisie voor de Vlaamse zeehavens te ontwikkelen. Hierin moet het havenbeleid van Vlaanderen geëxpliciteerd worden, rekening houdend met het bestaande publiek en privé-havenlandschap, terwijl eventuele beleidskeuzes voor de toekomst moeten geformuleerd worden. Een afweging van de subregionale strategische plannen van de diverse zeehavengebieden ten overstaan van dergelijk kader lijkt mij interessant. In de langetermijnvisie voor de Vlaamse zeehavens wordt de nadruk gelegd op de economische positionering ten opzichte van de omgeving en de maatschappelijke rol die de overheid in het ondersteunen van de missie van de Vlaamse zeehavens kan en wil spelen. We moeten tevens rekening houden met het dynamische karakter van de strategische plannen van de havens, niet enkel omwille van evoluties in het publieke havenlandschap, maar ook ingevolge de technische en economische evolutie in het privé-havenlandschap.

Een van de doelstellingen van het havendecreet en de bijhorende uitvoeringsbesluiten is het responsabiliseren van de 4 havenbedrijven. Deze verzelfstandiging houdt belangrijke financiële verantwoordelijkheden in. Zo kan bijvoorbeeld via het nieuwe subsidiëringsbesluit gepast gereageerd worden mocht er zich een evolutie voordoen die ongewenst geacht wordt inzake ruimtebeslag, weinig compacte havenontwikkeling, infrastructuur en niet-watergebonden activiteiten. Dit instrument is uiteraard complementair aan het vergunningenbeleid inzake milieu en ruimtelijke ordening dat hiervoor een sturende rol heeft.

De voorzitter : Mevrouw Vertriest heeft het woord.

Mevrouw Isabel Vertriest : Mijnheer de minister, wanneer denkt u over die langetermijnplanning voor de Vlaamse zeehavens te beschikken ? Men dient immers over een kader te beschikken om zo snel mogelijk tot een toetsing te kunnen overgaan om na te gaan in hoeverre die 4 strategische plannen passen in die langetermijnplanning op Vlaams niveau.

Minister Steve Stevaert : De beste manier om die oefening te laten mislukken, is daar een timing op zetten. (*Gelach*)

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Luk Van Nieuwenhuysen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de mobiliteitsenquête

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

De heer Van Nieuwenhuysen heeft het woord.

De heer Luk Van Nieuwenhuysen : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik neem aan dat de mobiliteitsenquête, zoals enige tijd geleden door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest opgestart, wel zijn nut zal hebben. Dit neemt niet weg dat er wellicht ook andere middelen voorhanden waren om de vragen aan de pendelaars voor te leggen.

Eigenlijk zou het onze zorg niet mogen zijn, maar op de 2 dagen dat het onderzoek werd uitgevoerd, hebben we op de Brusselse invalswegen aanzienlijke verkeersopstoppingen moeten vaststellen. Vermits Brussel vooralsnog in Vlaanderen ligt, zat ook een deel van het Vlaamse wegennet potdicht en werden heel wat Vlaamse pendelaars daar vastgehouden. Ik hoop u de ecologische en economische kostprijs daarvan niet uit te leggen. Het is al erg genoeg als die files zich ongewild gaan vormen, maar als de overheid die files nu zelf gaat organiseren, dan gaan we mijns inziens toch een stapje te ver.

Mijnheer de minister, werd dit initiatief vooraf door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met het Vlaams Gewest besproken ? Ik kan me immers inbeelden dat een actie met dergelijke voorspelbare gevolgen toch vooraf enig overleg vereist. Indien dit overleg heeft plaatsgevonden, werden er dan door de Vlaamse overheid bepaalde voorwaarden gesteld ? Werden die voorwaarden opgevolgd ? Met andere woorden, is de Vlaamse regering mee verantwoordelijk voor de gang van zaken die we tot tweemaal toe hebben moeten vaststellen ? In-

Van Nieuwenhuysen

dien nee, waarom hebt u dan na de eerste onderzoeksdag geen maatregelen genomen om een herhaling van die problemen te vermijden? Meent u niet dat, aangezien het onderzoek nog een tijd lang herhaald zal worden, maatregelen moeten worden genomen om een en ander vlotter te doen verlopen? Indien ik me niet vergis, zullen die onderzoeken immers nog tot november lopen.

Zoals ik u in een eerder gestelde schriftelijke vraag al meldde, blijken een aantal enquêteurs die de vragen stellen, het Nederlands niet echt te beheersen. Zij konden misschien wel de vragen stellen, maar slaagden er niet altijd in bijkomende informatie in het Nederlands te verstrekken. Wordt hiermee de taalwetgeving niet overtreden? Mijns inziens is dat zeker het geval. Daarom wens ik ook te vernemen of de Vlaamse regering stappen heeft ondernomen om ervoor te zorgen dat, als die enquêtes in de toekomst toch nog zouden plaatsvinden op het grondgebied van het Vlaams Gewest, het Brussels Gewest rekening zou houden met de naleving van de taalwetgeving.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, ik wens eerst te benadrukken dat het hier gaat om een initiatief van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest waarin we geen verantwoordelijkheid dragen.

Er werd daarbij geen Vlaams personeel te beschikking gesteld. Het eventueel aanbrengen van signalisatie op het Vlaams grondgebied diende te geschieden volgens de geldende onderrichtingen. De financiële consequenties voor de organisatie en de beveiliging van het personeel konden niet door het Vlaams Gewest worden gedragen. De bereidheid en beschikbaarheid van manschappen van de federale politie diende door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geregeld te worden.

Wat de Nederlandse taalonkundigheid van de ondervragers betreft, kan de administratie geen uitsluitel geven, gezien vanuit het Vlaams Gewest enkel toelating – maar geen medewerking – verleend werd aan het verkeersonderzoek.

De voorzitter : De heer Van Nieuwenhuysen heeft het woord.

De heer Luk Van Nieuwenhuysen : Mijnheer de minister, ik vind toch dat u hier snel overheen

stapt. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest organiseert in het Vlaams Gewest een onderzoek, en daarvoor werd toelating verleend zonder blijkbaar ook maar één voorwaarde te stellen.

U hebt zelf kunnen vaststellen dat dit telkens tot vrij aanzienlijke files heeft geleid. Waarschijnlijk weet u beter dan ik wat daarvan de economische en ecologische kostprijs is, maar toch stapt u daar zomaar over heen.

Over het feit dat de taalwetgeving wordt overtreden omdat een ander gewest op het grondgebied van het Vlaams Gewest enquêtes organiseert met personeel dat het Nederlands amper machtig is, stapt u ook licht heen. Waar valt hier nog de Vlaams-Brabant-politiek van de Vlaamse regering te bespeuren? Ik vind dit allemaal straffe kost!

Minister Steve Stevaert : Ik ga daar niet licht over heen en wens enkel te herhalen dat wij dit niet organiseren. Het moet in ieder geval duidelijk zijn dat de Vlaamse pendelaars in hun eigen taal aangesproken moeten worden. Indien dit niet gebeurt, ben ik bereid daar de nodige maatregelen tegen te nemen. Niet alleen omdat dit niet hoort, maar ook omdat dit iets zegt over de kwaliteit van het onderzoek.

Ik vind het goed dat er onderzoek gebeurt. Als er tijdens dat onderzoek echter fouten gebeuren, dan moeten we het Brussels Hoofdstedelijk Gewest daarop wijzen. Ik denk dan aan het taalgebruik en het veroorzaken van files. We zullen onze verantwoordelijkheid nemen. Ik wijs erop dat die enquête gebeurt in samenwerking met de federale politie. We kunnen die niet verbieden om een aantal activiteiten op Vlaams grondgebied te doen. We zijn daar niet over bevoegd.

De voorzitter : De heer Van Nieuwenhuysen heeft het woord.

De heer Luk Van Nieuwenhuysen : Ik dacht dat het initiatief uitging van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, in samenwerking met de federale politie. Mijn vraag is of de Vlaamse regering ervoor zal zorgen dat er rekening wordt gehouden met de praktische gevolgen en de taalproblematiek. U zegt dat nu toe. Ik hoop dat het ook effectief zo zal zijn.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Penris 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 zondagsvaart in de binnenvaartsector

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

De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, u kondigde ruime tijd geleden al aan dat u in oktober op het Albertkanaal en andere Kempische kanalen zou laten uittesten wat er nodig is om de binnenschippers ook op zondag te laten varen. De Europese Gemeenschap verplicht immers vanaf 1 januari 2003 dat de zondagsvaart in alle lidstaten mogelijk moet zijn. De heer Helsen heeft daar in het verleden al een vraag over gesteld, meer bepaald over de problematiek van de watersportactiviteiten op de kanalen.

Minister van Staat, de heer Claes, blijkt een grote voorstander te zijn van de zondagsvaart. Ik neem aan dat hij namens de sp'a sprak. We hebben ondertussen ook een reactie van de CCOD die dan weer tegen is, al was het maar omdat een aantal ambtenaren zou kunnen worden opgevorderd om op zondag te werken. Sinds eind september kennen we ook de reactie van de binnenschippers. Ze zijn tegen het principe van de zondagsvaart. Dat was trouwens altijd al zo. We hebben daar in 1975 al een staking over gehad. Ze zijn dus niet gelukkig met het principe, maar ook niet met het experiment van de minister. Ze kondigen voorlopig zachte acties aan. Ze zullen toeteren voor de sluizen en misschien bepaalde sluizen blokkeren op zondag.

Nochtans zou het zo'n vaart niet moeten lopen. De binnenschippers wijzen erop dat de bestaande reglementering zondagsvaart al mogelijk maakt. Als de klant hierom uitdrukkelijk vraagt, kunnen de sluizen worden opengehouden. Vooral de Waalse staalklanten en de petroleumsector maken van deze regeling gebruik.

Het valt te vrezen dat een veralgemening van de zondagsvaart een meerkost voor het Vlaams Gewest zal betekenen. U zult wellicht extra personeel moeten inzetten om de sluizen te bemannen. Dat zal zeker niet ten voordele zijn van het sociale Europa. Binnenschippers werken nu al 6 dagen op 7.

Ze vragen maar één rustdag, namelijk de zondag. Als voorstanders van een sociaal Europa moeten we dat respecteren.

Daarom wil ik u, mijnheer de minister, enkele vragen stellen. Welke maatregelen treft u concreet in verband met het Albertkanaal ? In hoeverre kan de bestaande regelgeving conform de Europese verplichtingen worden geacht ? Op welke manier wordt er overleg gepleegd met de sector ?

De voorzitter : De heer Helsen heeft het woord.

De heer Koen Helsen : Mijnheer de minister, de heer Penris haalde al aan dat ik vóór het reces een vraag heb gesteld over de watersportverenigingen. Op zondag oefenen duizenden sportliefhebbers hun sport uit op het Albertkanaal en de Kempische kanalen. U hebt toen gezegd dat het experiment in oktober zou worden georganiseerd. Het is misschien nog wat vroeg, maar zijn er al reacties of resultaten hieromtrent ?

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer de minister, wanneer een sector zich er uitdrukkelijk tegen verzet om mee te doen aan de 24-ureneconomie, dan moet de overheid daar zoveel mogelijk rekening mee houden. Voor het bevorderen van het vervoer via de binnenvaart op het Albertkanaal is het veel belangrijker om het tempo waartegen de bruggen worden verhoogd, op te voeren. Op die manier kan het aantal mogelijke verladings per binnenschip serieus toenemen. Wat is daaromtrent de stand van zaken ?

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de minister, op federaal niveau zijn we al een tijdje vragende partij om voor vrachtwagens zondagsrust verplicht te maken. Dit element kan ook meespelen in dit debat.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, gedurende de 4 zondagen van oktober 2002 organiseert de Dienst voor de Scheepvaart op het Albertkanaal een proefperiode voor zondagsvaart. Deze proefperiode moet de waterwegbeheerder meer informatie geven over alle aspecten die betrekking hebben op de zondagsvaart. Het gaat hier onder meer over de mogelijke organisatie en uurregeling, over de evolutie van de trafiek, over de evolutie van de wachttijden aan de

Stevaert

sluizen en dergelijke, maar ook over de sociale en praktische gevolgen voor de schippers. Verder zal ook worden onderzocht welke inzet van personeel hiervoor noodzakelijk is, zodat de uiteindelijke kostprijs van deze bijkomende dienstverlening kan worden becijferd.

Daarnaast heeft de Dienst voor de Scheepvaart zich geëngageerd om tijdens deze proefperiode een uitvoerige enquête te houden bij de schippers over de gevolgen van de eventuele invoering van de zondagsvaart. In deze enquête, die anoniem zal worden verwerkt, kunnen de schippers al hun opmerkingen en suggesties neerschrijven zodat hiermee bij de evaluatie van de proef rekening kan worden gehouden.

Een van de Europese doelstellingen of aanbevelingen voor de vaarwegen die deel uitmaken van het Europese hoofdvaarwegennet – het Trans Europese Netwerk of afgekort TEN- is het mogelijk maken van een optimale benutting van de bestaande capaciteit. Het gaat hier dus wel degelijk over een doelstelling en geen formele verplichting vanwege de Europese Unie om op de hoofdvaarassen overall continuvaart mogelijk te maken. Het Albertkanaal maakt deel uit van dit Europees vaarwegennetwerk.

Vlaanderen is de enige regio waar het verbod op zondagsvaart nog van kracht is. Wel bestaat nu reeds de mogelijkheid dat de waterwegbeheerder afwijkt van het vaarverbod op zondag. Ook op het Albertkanaal wordt gebruik gemaakt van deze mogelijkheid. Indien een bedrijf de economische noodzaak bevestigt om de maandagmorgen te beschikken over de goederen, wordt een bediening van de sluizen op zondag door de Dienst voor de Scheepvaart georganiseerd. In die zin kan worden gesteld dat een georganiseerde zondagsvaart onder bepaalde voorwaarden mogelijk is.

Vooraleer tot de organisatie van een proefperiode voor zondagsvaart op het Albertkanaal werd besloten, heeft de Dienst voor de Scheepvaart overlegvergaderingen georganiseerd met de verschillende schippersverenigingen. Tijdens dit overleg is een consensus bereikt over de organisatie van een proefperiode tijdens de maand oktober. Verder is de Dienst voor de Scheepvaart bereid om met de verschillende schippersverenigingen een permanent overleg te organiseren over alle problemen die de schippers ervaren bij de uitoefening van hun beroep. Op die manier kunnen de schippers rechtstreeks hun mening te kennen geven en concrete

maatregelen voorstellen, bijvoorbeeld over bijkomende aanmeerplaatsen en bijkomende bevoorradingspunten. Ook de aanpassing van de bedieningsstijden voor bruggen en sluizen kan voorwerp uitmaken van dit overleg.

Na de proefperiode zal een zeer grondige evaluatie gebeuren. Alle mogelijke aspecten van de zondagsvaart zullen worden onderzocht. Bij deze evaluatie zullen de verschillende schippersverenigingen, maar ook het bedieningspersoneel van de waterwegbeheerder worden betrokken. Indien uit deze evaluatie zou blijken dat de invoering van de zondagsvaart op sociaal, familiaal of ander vlak ernstige moeilijkheden met zich zou meebrengen voor de schippers, het bedieningspersoneel of andere categorieën waarover ook de heer Helsen het had, zal ik overwegen om de zondagsvaart niet in te voeren.

We bevinden ons in een uitzonderingstoestand. Daarom is het goed om een proefproject uit te bouwen en niet vooruit te lopen op de resultaten ervan. Ik wil in elk geval met alle aspecten rekening houden. Wat ook de beslissing moge zijn, we zullen dan gewapend zijn om Europa goed ons standpunt uit te leggen. De specificiteit van onze situatie brengt met zich mee dat voor bepaalde trajecten op bepaalde ogenblikken specifieke regelingen mogelijk moeten zijn. Ik wil echter niet vooruitlopen op de beslissingen.

Ik zal deze week de schippers ontvangen. Ik vind het goed dat ze actie voeren. Wel hoop ik dat ze zachte acties voeren, en dat we in de toekomst de conclusies van de studie kunnen bespreken en overleggen over wat er nadien te gebeuren staat. De binnenvaart heeft trouwens vele veranderingen ondergaan, onder meer door de afschaffing van de toerbeurt. Ook daar moeten we rekening mee houden.

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Het antwoord van de minister is belangrijk, want hij geeft impliciet toe dat men de bestaande regelgeving kan beschouwen als conform de Europese regelgeving. Studeren staat vrij, en ik denk dat de schippers daarvoor ook begrip zullen hebben. De minister organiseert op dit ogenblik een enquête. Ik hoop dat die enquête massaal wordt beantwoord. In elk geval kan de minister nu al het antwoord van het internet halen : 90 percent van de schippers aangesloten bij de schippersbonden zijn tegen een veralgemening van het principe van de zondagsvaart. Ik heb uit het antwoord van de minister ook onthouden dat hij

Penris

geen voorstander is van een veralgemening van de zondagsvaart. Dat is belangrijk.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

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 transparantie van de liberalisering van de energiemarkt in Vlaanderen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Bogaert tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de transparantie van de liberalisering van de energiemarkt in Vlaanderen.

De heer Bogaert heeft het woord.

De heer André-Emiel Bogaert : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, velen onder ons worden bijna dagelijks aangesproken over deze problematiek. Het oude systeem was misschien wel duur, maar toch vertrouwd. Vandaag zijn de grote bedrijven aan de beurt. Pas later komen de KMO's en nadien de burgers aan bod.

De liberalisering van de energiemarkt wordt door de ene de hemel ingeprezen, en door de andere zeer argwanend bekeken. Het is echter een feit dat de individuele burgers uiteindelijk door de bomen het energiebos niet meer zien. Zij worden vanuit de sector en door de media overstelpt met tegenstrijdige berichten, zodat ze niet meer weten welk systeem ze vanaf juli 2003 moeten kiezen.

Het is ook niet simpel. Het dossier van het noodlijdende SourcePower is hiervan een recent en ook het beste bewijs. Energievoorziening is in hoofdzaak een federale materie. Boven 70 kilovolt of KV is het federale niveau bevoegd. De gewesten zijn bevoegd tot 70 KV. Bijgevolg richtte men in de zomer de federale CREG – Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas – en de Vlaamse VREG – Vlaamse Reguleringscommissie voor Elektriciteit en Gas – op. Beide instanties moesten een transmissienetbeheerder aanduiden. Beiden kozen ze – al dan niet toevallig – voor Elia. Elia is voor 70 percent in handen van leverancier

Electrabel – goed voor een marktaandeel van 91,1 percent van de elektriciteitsproductie – en haar dochtermaatschappij SPE, dat een marktaandeel van 6,5 percent heeft. De overheid – in hoofdzaak de lokale besturen – hebben een aandeel van 30 percent in Elia.

Nu is het wel zo dat Vlaanderen Elia slechts voorlopig, voor een termijn van één jaar, als netbeheerder heeft aangeduid. Binnen dat jaar dient Elia aan een aantal strenge normen te voldoen. Zo moet onder meer de aandelenstructuur worden gewijzigd om het aandeel van de overheid te verhogen. Ook moet Elia onafhankelijker worden ten aanzien van de leveranciers. Zo zal ten hoogste 30 percent van de aandelen in handen mogen zijn van producenten en leveranciers. Hiervoor geldt een overgangperiode van 5 jaar. Dat is vrij lang, en het geeft Elia toch wel een niet te onderschatten voordeel. Teneinde de onafhankelijkheid tegenover Electrabel te waarborgen, moeten de privé-aandeelhouders van de NV 40 percent van hun aandelen naar de beurs brengen. Dat kan een doekje voor het bloeden zijn, want de groep zelf kan die opkopen. Voor die operatie zou geen termijn zijn bedongen. Nu is Electrabel rechter – via Elia – én partij – leverancier.

De huidige controverse rond SourcePower moet in deze context worden bekeken. De Vlaamse VREG heeft de leveringsvergunning van deze energieleverancier ingetrokken na het stellen van een solvabiliteitsultimatum, alhoewel de federale CREG nog bezig is met het onderzoek van een klacht van SourcePower tegen Elia. Volgens SourcePower krijgen de leveranciers een ongelijke behandeling : aan de ene kant Electrabel, aan de andere diens concurrenten. De VREG moet dus een beheersdaad stellen die onherroepelijk kan zijn : de intrekking van de vergunning. Alhoewel het wegvallen van een leverancier onmiddellijk door een noodleverancier – onder meer alweer Electrabel – wordt opgevangen, blijft het voor de verbruikers toch een zeer eigenaardige situatie. Men mag immers niet vergeten dat SourcePower de derde grootste elektriciteitsleverancier voor grote bedrijven is. Luminus heeft slechts een marktaandeel van 9,3 percent, tegenover 76,4 percent voor Electrabel en haar dochter Electrabel Customer Solutions of ECS.

Dit alles speelt zich af in een kwalitatief belangrijke, doch kwantitatief kleine markt van ongeveer 2.500 grote bedrijven. Vanaf 1 januari 2003 is het de beurt aan de tienduizenden KMO's, terwijl de Vlaamse burgers medio 2003 aan de beurt zijn. Het is de vraag hoe de onderlinge problemen in die zeer grote marktsegmenten zullen worden opge-

Bogaert

vangen en geregeld. In welke mate kan de VREG reageren op acute problemen, zonder te moeten grijpen naar de intrekking van de leveringsvergunning? Is er overleg tussen de CREG en de VREG in geval van een klachtdossier waarvoor de CREG bevoegd is, hoewel de VREG terzake onomkeerbare maatregelen moet treffen zonder het resultaat van het onderzoek af te wachten?

Hoe kan de Vlaamse regering inspelen op de zeer terechte bekommernissen over het huidige ongezonde spanningsveld tussen energieleverancier Electrabel – partij – en netbeheerder Elia – rechter – anderzijds? Is de overgangstermijn van 5 jaar om het aandeel van producenten en leveranciers in Elia tot 30 percent terug te dringen, niet te lang? Leidt de liberalisering van de energiemarkt in België en Vlaanderen niet tot de creatie van nieuwe monopolieposities via creatieve juridische constructies?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : De federale overheid is bevoegd voor het transmissienet – meer dan 70 kilovolt – terwijl de gewesten bevoegd zijn voor het distributienet – tot en met 70 kilovolt. Op basis van deze bevoegdheidsverdeling heeft de CREG onlangs Elia System Operator NV – hierna Elia genoemd – als transmissienetbeheerder aangeduid. De VREG heeft Elia voorlopig aangeduid als distributienetbeheerder voor het netwerk van 26 kilovolt tot en met 70 kilovolt. De aanduiding als distributienetbeheerder is voorlopig, omdat Elia zijn statuten nog niet volledig heeft aangepast aan de bepalingen van het Vlaamse Elektriciteitsdecreet en de uitvoeringsbesluiten. Elia heeft er zich, in afwachting van deze aanpassingen, wel toe geëngageerd om de bepalingen, onder meer in verband met het corporate governance comité, na te leven. De 70/30-aandeelhoudersverdeling speelt hierbij echter geen rol. Het besluit van de Vlaamse regering van 15 juni 2001 met betrekking tot de distributienetbeheerders voor elektriciteit bepaalt namelijk dat deze verhouding enkel van toepassing is op distributienetbeheerders op een spanningsniveau lager dan 20 kilovolt.

Het intrekken van een leveringsvergunning is slechts de laatste stap in een procedure. Om na te gaan of leveranciers blijven voldoen aan de voorwaarden vereist voor het toekennen van een leveringsvergunning, volgt de VREG de vergunde leveranciers nauwgezet op. Na het bekendmaken van de financiële problemen van Source Power, werd er

regelmatig bijkomende informatie aan dat bedrijf gevraagd. Het geding dat aanhangig is gemaakt bij de CREG, heeft betrekking op een van de mogelijke oorzaken van de financiële problemen van Source Power. Voor de VREG speelt de oorzaak van de financiële problemen evenwel geen rol. De VREG moet de eindafnemers beschermen. Om de continuïteit van elektriciteitsleveringen te verzekeren, heeft de VREG de leveringsvergunningen van Source Power ingetrokken, zodat het systeem van noodleverancier in werking kon treden. Source Power voldeed namelijk niet langer aan de voorwaarden voor het verkrijgen van een leveringsvergunning, met name inzake de financiële capaciteit.

Tussen de VREG en de CREG is er regelmatig overleg op informele basis aangaande aspecten van de elektriciteitsmarkt die zowel raakvlakken vertonen met het federale als met het gewestelijke niveau. Ook in het dossier Source Power is er overleg geweest tussen de VREG en de CREG. In een ontwerp van samenwerkingsovereenkomst tussen de federale overheid en de verschillende gewestelijke overheden, wordt de formele samenwerking tussen de verschillende regulatoren geregeld.

Elia heeft zich ertoe geëngageerd de beslissingen die moeten worden genomen door een corporate governance comité met onafhankelijke bestuurders, ook echt door zulk een comité te laten nemen. Bovendien is het de taak van de VREG om erop toe te zien dat Elia als distributienetbeheerder de bepalingen van het Elektriciteitsdecreet en de uitvoeringsbesluiten correct naleeft. Het gaat dan onder meer over de bepaling van niet-discriminatie tussen de verschillende netgebruikers. Op transmissieniveau is het uiteraard de CREG die erop moet toezien dat Elia de diverse elektriciteitsleveranciers gelijk behandelt.

De bepaling inzake de overgangstermijn van vijf jaar om het aandeel van producenten en leveranciers in distributienetbeheerders te verlagen tot 30 percent, is niet van toepassing op Elia.

De herstructurering van de elektriciteits- en aardgassector in Vlaanderen maakt een einde aan de vroegere monopoliepositie van enkele energiebedrijven. Er werd een juridische scheiding doorgevoerd tussen de distributienetbeheerders enerzijds en de leveranciers anderzijds. Hiermee gaat Vlaanderen veel verder dan de boekhoudkundige scheiding, die door de Europese Elektriciteits- en Aardgasrichtlijn wordt opgelegd. Daarnaast zijn er diverse bepalingen die de onafhankelijkheid en de onpartijdigheid van de distributienetbeheerders ten aanzien van de leveranciers garanderen. De

Stevaert

VREG heeft de taak erop toe te zien dat deze bepalingen ook consequent worden nageleefd.

De voorzitter : De heer Bogaert heeft het woord.

De heer André-Emiel Bogaert : Ik dank de minister voor zijn onderbouwde antwoord, waarop ik zelfs niet zal repliceren. Ik wil wel een bijkomende vraag stellen, waarop ook schriftelijk mag worden geantwoord. Is er voor de overeenkomst dat Electrabel 40 percent van de aandelen beursgenoteerd moet maken, een termijn bedongen ?

Minister Steve Stevaert : Dat is niet onze bevoegdheid, maar ik zal schriftelijk antwoorden op die vraag.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Chris Vandenbroeke tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de informatieplicht bij aanvang van plaatselijke wegenwerken

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Vandenbroeke tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de informatieplicht bij aanvang van plaatselijke wegenwerken.

De heer Vandenbroeke heeft het woord.

De heer Chris Vandenbroeke : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag heeft te maken met communicatie. Ik weet dat dit ook – en terecht – een beetje uw stokpaardje is, mijnheer de minister. Er zijn reeds zoveel punten van wrevel, zoveel fricties en zoveel aanzetten tot verzuring, dus moeten we proberen zo goed mogelijk te communiceren.

Bij grote werkzaamheden wordt er meestal goed gecommuniceerd : langs de wegen staan dan borden met daarop het bedrag dat wordt geïnvesteerd, de termijn en dergelijke. Ik wil het echter hebben over de iets kleinere werkzaamheden. Ik verneem namelijk dat er, vooral in Zuid-West-Vlaanderen, regelmatig werkzaamheden worden aangekondigd,

waarvan echter niemand weet wanneer ze daadwerkelijk zullen aanvatten. Er zijn vooral communicatiestoornissen met de bevoegde schepenen.

Volgens mij zou het een goede strategie zijn om echt te coördineren en de bevoegde schepenen te verwittigen, want dit is iets waarvoor de aannemers niet moeten opdraaien. Er zou in dit verband een code tot stand moeten komen waarbij die schepenen worden verwittigd, zodat zij ‘de goegemeente’ kunnen inlichten over het starten en staken van de werken en dergelijke.

Het gaat hier misschien niet om een levensgroot probleem, maar er kunnen op deze manier wel bepaalde wrevelpunten worden opgevangen, mijnheer de minister en dat is meteen ook het doel van mijn vragen. Daarom heb ik voor u de volgende vragen. Klopt het dat soms wegwerkzaamheden worden aangevat zonder vooraf contact op te nemen met de plaatselijke overheden of zonder te preciseren wanneer ze zullen worden aangevat ? Kan het dat zich dienaangaande vooral in bepaalde provincies soms wel eens coördinatieproblemen aandienen ? Ik heb namelijk de indruk dat vooral West-Vlaanderen hiervan te lijden heeft. Is het niet aangewezen om de coördinatoren en/of aannemers er telkens toe aan te zetten om vooraf contact op te nemen met de plaatselijke overheden en concrete afspraken te laten maken omtrent aanvang en duur van de werkzaamheden ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : In antwoord op uw vraag kan ik u meedelen dat er steeds voorafgaand overleg is met de lokale overheden over wegenprojecten op gewestwegen. Heel wat van die werken zijn trouwens convenantgebonden en bovendien is hiervoor veelal een bouwvergunning nodig. Bij verkeershinder moet het plan van de werfsignalisatie en de omleidingswegen bovendien steeds vooraf worden goedgekeurd door de burgemeester of zijn afgevaardigde.

Buiten deze formele stappen is er uiteraard ook het normale geregelde overleg tussen de afgevaardigden van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap en de gemeente. Het is uiteraard nooit uitgesloten dat er zich ergens een communicatieprobleem voordoet. Om dit zo veel mogelijk te voorkomen zijn er binnen het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap concrete richtlijnen en aanbevelingen opgesteld over het voorafgaand overleg en de communicatie bij wegwerkzaamheden. Deze communicatie is niet enkel bedoeld voor de lokale overheden, maar ook voor de omwonenden.

Stevaert

den en de verschillende categorieën van weggebruikers.

Ik deel uw bezorgdheid, maar volgens mij moeten we ons niet richten tot de schepenen, maar tot de burgemeester. De burgemeester moet dan nagaan wie er binnen zijn schepencollege verantwoordelijk is. We moeten ervoor waken dat we niet in de communicatieplaats treden van lokale besturen. Toch zullen we proberen nog meer aandacht te besteden aan een duidelijke communicatie en we zullen de gemeentebesturen hier nogmaals op wijzen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 16.02 uur.*
