

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



Zitting 2002-2003

7 januari 2003

# HANDELINGEN

## COMMISSIEVERGADERING

### COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van mevrouw Gisèle Gardeyn-Debever tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de invloed van de liberalisering van de aardgasmarkt op de glastuinbouwsector

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 het stagnerend autogebruik

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie en tot mevrouw Marleen Vanderpoorten, Vlaams minister van Onderwijs en Vorming, over nieuwe taken voor leerkrachten in het ontwerp Totaalplan Fiets

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 samenstelling van de raad van bestuur van De Lijn



## Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 7 januari 2003

### **VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 14.19 uur.*

#### **Vraag om uitleg van mevrouw Gisèle Gardeyn-Debever tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de invloed van de liberalisering van de aardgasmarkt op de glastuinbouwsector**

**De voorzitter :** Beste collega's, ik wil deze vergadering openen met u het allerbeste toe te wensen voor het nieuwe jaar.

Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Gardeyn tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de invloed van de liberalisering van de aardgasmarkt op de glastuinbouwsector.

Mevrouw Gardeyn heeft het woord.

**Mevrouw Gisèle Gardeyn-Debever :** Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ook ik bied u mijn beste wensen aan voor het nieuwe jaar.

De liberalisering van de energiemarkt zou moeten leiden tot lagere prijzen voor de gebruikers. Voor de gebruikers van aardgas in de glastuinbouw dreigt deze liberalisering evenwel een bedrijfseconomische ramp te worden.

We stellen vast dat enkel Electrabel en Luminus voorlopig een voorstel van overeenkomst mogen doen. Ondertussen zijn we al een eind voorbij de limietdatum van 1 december. De contractvoorstellen die aangeboden worden door beide leveranciers betekenen voor de bedrijven een prijsverhoging van minimaal 10,8 percent en in sommige gevallen

veel meer. De tuinders die vrijkomen, worden daardoor gestraft in vergelijking met de collega's die het geluk hebben voorlopig nog in de gebonden markt te opereren.

In de sector wordt bovendien vastgesteld dat de procedure voor de aangeduide leverancier onduidelijk is. Niemand heeft duidelijkheid over de tarieven en de voorwaarden voor toegang tot het distributienet. Men weet ook niet of, wanneer en hoe eventueel een piekvergoeding zou worden gehanteerd. Tuinders zijn bereid om te investeren in warmteopslag, maar niemand kan zeggen of zij daarvoor zouden worden beloond in de nettatarieven. Ook over de procedure voor de 'default' leverancier bestaat nog onduidelijkheid.

Als de tuinders geen nieuwe leverancier vinden, zullen ze worden beleverd door een aangeduide leverancier. Tegen welke voorwaarden en prijs wil niemand op papier zetten. Wel zeggen de verkopers van beide organisaties dat het kantelen – niet kiezen of 'default' – meer zal kosten dan het ondertekenen van een contract. Maar eens een contract ondertekend, is men juridisch gebonden, tenzij men kan bedingen dat de contracten ontbonden worden als de voorwaarden voor de werkelijke liberalisering vervuld zijn.

Verwarming is één van de grootste kostenposten op een tuinbouwbedrijf : gemiddeld ongeveer 25 tot 35 percent van de kostprijs van de producten. Een verhoging van 15 percent is zonder meer een catastrofe omdat dit enkel de vrijkomende treft en omdat deze bedrijven op geen enkele wijze bij machte zijn om de verhoogde kostprijs door te rekenen in het eindproduct.

Het is duidelijk dat de voorwaarden voor een normale liberalisering niet vervuld zijn. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt niet in Vlaanderen. Vlaanderen wordt echter wel geconfronteerd met de pijnlijke en niet bedoelde gevolgen. We wensen

**Gardeyn-Debever**

dat op zijn minst de voorwaarden vervuld worden om de liberalisering voor de tuinders succesvol te laten verlopen. Het is onaanvaardbaar dat de rendabiliteit van deze bedrijfstak en zelfs de leefbaarheid van betrokken bedrijven in het gedrang komen.

Mijnheer de minister, bent u op hoogte van deze problematiek ? Bent u bereid om de liberalisering van aardgas vooralsnog uit te stellen tot de noodzakelijke voorwaarden van concurrentie en transparantie vervuld zijn ? Bent u bereid om dit voor de vrijgekomen tuinders uit te stellen tot 1 juni wanneer ook het lopende aardgascontract voor de gebonden tuinders vervalt ?

**De voorzitter :** De heer Van Looy heeft het woord.

**De heer Jef Van Looy :** Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb in de voorbije maanden nogal wat contacten gehad met glastuinbouwers uit de provincie Antwerpen, de provincie waar de meeste serres staan en waar in de voorbije jaren, omwille van milieuproblemen, in vrij grote mate werd overgeschakeld op aardgas. Uit die contacten is gebleken dat de onderhandelingen niet gemakkelijk verlopen en dat de prijs van het aardgas met liefst 10 percent is gestegen. Dit hadden we echt niet gedacht. We hadden integendeel verwacht dat de liberalisering tot een prijsdaling zou leiden.

Die prijsstijging wordt toegeschreven aan alles wat erbij komt kijken. Bovendien mogen we ook niet uit het oog verliezen dat de gemeenten hun ontvangsten kwijt zijn.

Is die prijsstijging met 10 percent hier wel bekend ? Wat is daarvoor uw verklaring ?

**De voorzitter :** Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert :** Mevrouw de voorzitter, graag had ook ik iedereen eerst en vooral een voorspoedig jaar toegewenst.

Volgens mevrouw Gardeyn-Debever is de verhoging van de aardgasprijs in de glastuinbouwsector het gevolg van de onduidelijke procedure bij de overgang naar de vrijgemaakte aardgasmarkt, het ontbreken van concurrentie op de vrijgemaakte markt en het niet vervuld zijn van de voorwaarden voor een normale vrijmaking. De oplossing die gesuggereerd wordt, is het uitstel van de vrijmaking van de Vlaamse aardgasmarkt tot de noodzakelijke voorwaarden voor concurrentie vervuld zijn.

De procedure voor de overgang naar de vrijgemaakte aardgasmarkt is voldoende duidelijk en werd trouwens wettelijk vastgelegd. De bedrijven die vrijkwamen op 1 januari 2003 moesten voor 30 november 2002 aan de aardgasnetbeheerders de naam van hun leverancier meedelen indien ze van leverancier wilden veranderen op 1 januari 2003. De bedrijven die voor 30 november 2002 geen keuze maakten, werden overgedragen naar de standaardleveranciers die door de aardgasnetbeheerders werden aangeduid.

Als gevolg van een beslissing van de VREG bepalen de algemene voorwaarden van de standaardleveranciers een opzegtermijn van één maand vanaf de eerste van de maand volgend op de maand van schriftelijke opzegging. Dit betekent dat bedrijven die voor 30 november 2002 geen keuze maakten voor een leverancier nooit langer dan twee maanden contractueel gebonden zijn aan de standaardleverancier, tenzij ze een contract met andere opzegvoorwaarden bedongen. Zowel de bedrijven in kwestie als de nieuwe leveranciers krijgen door deze regeling extra tijd om een goed onderhandeld contract af te sluiten.

Eind november beschikten alleen de twee standaardleveranciers – Electrabel Customer Solutions en Luminus – over een leveringsvergunning. Daarom besliste de VREG dat afnemers die op 1 januari 2003 wensten over te schakelen naar een nieuwe gasleverancier, zich uiterlijk op 30 november 2002 dienden aan te melden bij hun aardgasnetbeheerder, maar uitstel kregen tot 20 december 2002 om de nodige informatie over te maken aan de VREG. Op 20 december 2002 beschikten naast Electrabel Customer Solutions en Luminus, ook Distrigas, Gaz de France en Wingas over een leveringsvergunning.

Uit een onderzoek van de Vlaamse Reguleringsinstantie voor de Elektriciteits- en Gasmarkt blijkt dat in totaal 37 bedrijven gekozen hebben om van aardgasleverancier te veranderen. Dit is ongeveer 10 percent van de markt, aangezien in totaal 359 bedrijven op 1 januari 2003 vrij waren om hun aardgasleverancier te kiezen. Volgens de VREG hebben een aanzienlijk aantal bedrijven afgewacht. Als gevolg hiervan zullen er wellicht ook na 30 november 2002 nog een belangrijk aantal contracten afgesloten worden die dan vanaf 1 maart 2003 ingaan.

Het klopt inderdaad dat nog niet alle voorwaarden voor een normale vrijmaking vervuld zijn. Zoals de vraagsteller zelf zegt, ligt de verantwoordelijkheid hiervoor evenwel niet bij Vlaanderen. Het ontbre-

## Stevaert

ken van definitieve aardgasnettariëven creëert inderdaad onzekerheid en leidt tot een gebrek aan transparantie omdat leveranciers geen coherente en volledige offertes kunnen aanbieden. De oplossing van dit knelpunt ligt volledig in handen van de federale overheid.

Begin december 2002 heb ik hierover een brief geschreven naar mijn federale collega. Ondertussen werd op federaal niveau beslist om de maximale distributietarieven voor de periode van 1 januari tot 1 juli 2003 vast te leggen. Als we de situatie vlak voor de vrijmaking van de aardgasmarkt vergelijken met de situatie vlak voor de vrijmaking van de Vlaamse elektriciteitsmarkt, dan stellen we vast dat de vrijmaking van de aardgasmarkt zeker niet in minder gunstige omstandigheden is verlopen dan die van de elektriciteitsmarkt. Op een aantal vlakken, zoals het aantal vergunde alternatieve leveranciers, is de situatie voor aardgas zeker niet ongunstiger dan voor elektriciteit. Op een aantal vlakken, zoals het reguleringskader en de publicatie van het technisch reglement is de situatie voor aardgas duidelijk beter dan voor elektriciteit.

Het is inderdaad zo dat de standaardleveranciers aanzienlijk hogere tarieven aanrekenen aan een aantal glastuinbouwers. De hogere aardgasprijzen voor de glastuinbouwers zijn niet het gevolg van onvoldoende concurrentie, maar wel van de historische situatie van deze afnemers. Het gaat immers om bedrijven die in het verleden van zeer gunstige tarieven genoten. Deze gunstige tarieven gaven evenwel aanleiding tot kruissubsidies die in een vrijgemaakte markt onhoudbaar zijn.

Volgens de VREG werden er vanuit andere sectoren geen klachten over tariefverhogingen geformuleerd. Het uitstellen van de vrijmaking van de aardgasmarkt is dan ook geen oplossing voor het probleem. Bijkomende leveranciers die actief worden op de markt zullen net zomin als de standaardleveranciers bereid zijn om aardgas te leveren tegen tarieven die alleen mogelijk zijn met kruissubsidies.

Ook al is de stijging van de aardgasprijs voor de glastuinbouwers hoofdzakelijk het gevolg van de zeer gunstige aardgas tarieven uit het verleden, toch lijken me de voorwaarden die zij aangeboden kregen door de standaardleveranciers niet de meest scherpe prijzen te omvatten. Verdere onderhandeling zowel met de standaardleveranciers als met alternatieve leveranciers kan volgens mij dan ook leiden tot een verlaging van de huidige tariefvoorstellen. Electrabel heeft zich trouwens al bereid

verklaard om samen met vertegenwoordigers van de tuinbouwsector begin 2003 te zoeken naar een oplossing voor de prijsverhogingen bij de overgang naar de vrije markt.

De glastuinbouwers doen er goed aan er voor te zorgen dat er bij de prijsonderhandelingen rekening wordt gehouden met de troeven waarover zij beschikken. Veel glastuinbouwers kunnen namelijk hun gasvraag verschuiven van de piekuren naar de daluren op basis van warmteopslag. De glastuinbouwers kunnen dus bij een hoge gasvraag hun eigen verbruik verminderen waardoor de aardgassector de bestaande distributiecapaciteit beter kan benutten. Dit element geeft de glastuinbouwers de mogelijkheid om scherpere prijzen af te dwingen.

De overstap van de glastuinbouwers naar aardgas betekent een belangrijke ecologische vooruitgang, aangezien aardgas veel minder vervuילend is dan de voorheen ingezette brandstoffen. Het omkeren van deze beslissing omwille van hogere gasprijzen moet dan ook absoluut vermeden worden. Daarom moeten ook ondersteunende maatregelen vanuit de bevoegdheden landbouw en economie overwogen worden.

Ik wil nog eens herhalen dat de vrijgemaakte markt moet leiden tot lagere prijzen. We kunnen nog niet zeggen dat er al een totaal vrije markt is. Bovendien is de aardgasmarkt totaal verschillend van de elektriciteitsmarkt. Vroeger was er een vorm van kruissubsidie binnen een gesloten geheel voor die sector. Als internationaal de indexen voor energie stijgen, stijgt die hier ook. Mochten we in een gesloten marktsysteem werken, zou dat ook zo zijn.

Voor die specifieke sector is er een specifiek probleem omdat het alternatief, mazout, al zeer snel om de hoek komt kijken. Dit is vanuit ecologisch standpunt echter niet wenselijk. We kunnen dit niet oplossen via kruissubsidie in de sector zelf. Dat staat haaks op het Europees gebeuren. We moeten nagaan welke flankerende ecologische maatregelen we kunnen nemen.

Ik denk daarenboven dat er nu wel ruimte is in de vrije markt. Vroeger werd in de gesloten markt geen rekening gehouden met piek- en daluren op een verfijnde manier. Hierop moeten we nu inspelen. Electrabel, toch de belangrijkste speler, heeft zich al geëngageerd om hierover afspraken te maken. Vroeger bestonden alleen nacht- en dagtarieven. We evolueren nu naar een ingewikkelder tariefsysteem. Wat aardgas betreft, kunnen we hieruit mogelijkheden putten omwille van de specifi-

**Stevaert**

teit van de sector om deze aan lagere tarieven te helpen. We mogen niet pleiten voor het uitstellen van de vrijmaking van de markt. Dat is in niemands belang. We moeten wel proberen aan dit probleem tegemoet te komen.

**De voorzitter** : De heer Van Looy heeft het woord.

**De heer Jef Van Looy** : In Nederland is er altijd een prijsvoordeel van 20 percent geweest voor aardgas. Als wij in Vlaanderen extra zware stookolie gebruikten, konden we in de buurt komen van de Nederlandse prijzen. Daarom is in Vlaanderen de omschakeling traag gebeurd. Omwille van milieuredenen heeft een aantal tuinbouwers dat geleidelijk aan toch gedaan.

Men zegt me dat de het prijsvoordeel van 20 percent in Nederland blijft bestaan, en bij ons komt er nog eens 10 percent bij. Straks hebben we een verschil van 30 percent ! Ik zie de verdere omschakeling van zware olie naar gas niet gebeuren, maar zie integendeel veel bedrijven terugschakelen, zeker als de prijzen onder druk blijven staan. Dat zou jammer zijn. De vraag is wat we eraan zullen doen in vergelijking met Nederland.

**Minister Steve Stevaert** : Het is een bekommernis die we moeten bekijken. We kunnen dit niet alleen oplossen. Het zou gemakkelijk zijn dit naar mijn collega's door te schuiven, maar ik wil zelf de verantwoordelijkheid opnemen. Er moet wel overleg zijn om bijkomende instrumenten in te schakelen om dit gat te dichten.

Nederland zit als aardgasland in een bijzonder specifieke situatie. In een verenigd Europa moeten deze zaken ook opnieuw worden bekeken, anders is er een vorm van slimme economie. Daar heb ik niets op tegen op voorwaarde dat iemand anders daardoor niet wordt benadeeld. Wij dreigen nu in een benadeelde situatie te komen. We moeten voorkomen dat de glastuinbouwers opnieuw opteren voor mazout omdat dit een erg vervuilende brandstof is. Willen we een positieve en slimme regio zijn, dan moeten we vanuit de invalshoek van economie bijzondere instrumenten ontwikkelen om hieraan tegemoet te komen.

Het is overigens fout te denken dat de problemen opgelost zouden zijn als de markt niet vrij was gemaakt. In dat geval zaten we in dezelfde problemen omwille van internationale ontwikkelingen. Hier moeten we rekening mee houden. We moeten in het overleg nagaan wat tot de mogelijkheden be-

hoort. In het kader van het concurrentievermogen legt Europa heel veel regels op. Als we de vergelijking tussen Nederland en Vlaanderen maken, ontbreekt blijkbaar een aantal zaken.

**De voorzitter** : De heer Voorhamme heeft het woord.

**De heer Robert Voorhamme** : U zegt dat er in Nederland een prijsvoordeel van 20 percent voor aardgas bestaat dat er altijd is geweest. Ik begrijp echter niet dat in een dynamiek van liberalisering van de energiemarkt in Europa, Nederland 20 percent prijsvoordeel kan blijven garanderen. Binnen een Europese context lijkt me dat onmogelijk. Hoe valt dit te rijmen met de liberalisering van de energiemarkt ?

**De heer Jef Van Looy** : Dit prijsvoordeel bestaat al twintig jaar.

**De heer Robert Voorhamme** : Vroeger was zoiets mogelijk omdat binnen Europa beschermde markten bestonden. Hoe zal de Nederlandse overheid in de toekomst door middel van eender welk mechanisme haar prijs voor aardgas voor bepaalde sectoren goedkoop kunnen maken, tenzij via een mechanisme van ondersteuning dat vanuit andere sectoren komt ? Ik denk bijvoorbeeld aan ecologische steun of specifieke landbouwsteun. Maar ook dan komt ze in het raderwerk van de Europese regelgeving terecht. Het is niet vanzelfsprekend dat de voorsprong van 20 percent overeind blijft.

**De heer Jef Van Looy** : Mijnheer Voorhamme, ik ben het met u eens dat dat in de toekomst het geval zal zijn, maar de vraag is wanneer. We hadden toch gehoopt dat dit nu al zou beginnen.

**De heer Robert Voorhamme** : Dat ligt toch vast. Elk land heeft een limietdatum waartegen de liberalisering moet worden gerealiseerd. Dat kan worden nagegaan.

**Minister Steve Stevaert** : Mijn antwoord kan misschien soelaas brengen. Vroeger waren er kruissubsidies van gezinnen voor de glastuinbouw. Binnen een gesloten systeem met één privé-operator kon dat. Op korte termijn is er een vrij realistische optie, waar Electrabel oren naar heeft. Voor de leverancier maakt het niet uit wie de gebruiker is van een kilowattuur, maar wel het moment van consumptie. Bepaalde sectoren kunnen worden geholpen met scherpe prijzen in de daluren, naar analogie met de elektriciteit. De eerlijkheid gebiedt me te zeggen dat de piekpuntproblemen voor gas niet zo groot zijn als die voor elektriciteit.



## Stevaert

De gasvoorziening in het gasland Nederland is per definitie goedkoper. Dat concurrentieel voordeel zullen we nooit kunnen wegwerken. Op termijn kunnen we de scheefgetrokken situatie echter niet behouden. De vraag is of mensen niet zullen afhaken voor gas. We moeten ook oppassen voor ongelukken door de hoge prijszetting. We moeten na gaan wat een flankerend beleid kan doen.

**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 het stagnerend autogebruik**

**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 het stagnerend autogebruik.

De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, we hebben in december 2002 in verschillende kranten, onder andere Gazet van Antwerpen en Metro, een aantal merkwaardige uitspraken genoteerd. Mijnheer de minister, u zei dat het aantal gebruikers van het openbaar vervoer in Vlaanderen in 2002 voor het eerst in de geschiedenis was gestegen ten opzichte van het aantal autogebruikers. Waarschijnlijk klopt dat. U hebt eveneens gezegd dat het autogebruik aan een stagnatie toe is. Verder zei u dat waar openbaar vervoer in het verleden veeleer een zaak was van de grote steden, het nu ook in de buitengebieden opmerkelijke winsten boekt ten opzichte van het autogebruik. Dat zijn opmerkelijke uitspraken.

U deed die uitspraken naar aanleiding van het bericht dat het openbaar vervoer in Vlaanderen de kaap van 300 miljoen gebruikers heeft overschreden in 2002. Dat heeft, terecht overigens, de nodige aandacht gekregen in de media. U moet me wel eens uitleggen, mijnheer de minister, hoe u weet dat juist die dame de 300 miljoenste reiziger is. Hoewel dat getal slechts een raming is, maar zeker vergelijkbaar is met de voorgaande jaren, bevestigt het de positieve trend die sinds 1998 op gang is ge-

komen. Op zich is dat een verdienste, waarvoor De Lijn en de bevoegde minister lof verdienen. Over de kostprijs hiervan hebben we in het verleden reeds discussies gevoerd.

De vraag die nu rijst, is op welke basis kan worden gezegd dat het autogebruik stagneert. Alle tendensen spreken die stelling immers tegen. Het wagenpark in Vlaanderen blijft verder aangroeien. De files worden niet korter, wel integendeel. Op sommige dagen vloeien de ochtend- en de avondspits bijna in elkaar over, en volgens het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen is het autogebruik in de modal split voor het woon-werkverkeer gegroeid van 71 percent in 1994-1995 tot 74 percent in 2000-2001. Dat zijn de recentste cijfers waarover we beschikken en waarover we enkele maanden geleden al hebben gediscussieerd.

Daarbij moet nog in rekening worden gebracht dat het aantal passagiers daalt en het aantal bestuurders stijgt, wat een toename van wagens op de wegen betekent. Volgens het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen en de gegevens uit de Vrind wordt voor 2010 een toename van de reistijden met 27 percent verwacht, die volledig is toe te schrijven aan de toenemende drukte op de wegen. Die elementen kunnen we terugvinden in de rapporten die aan de leden van deze commissie al werden meegedeeld.

Mijnheer de minister, waarop baseert u zich om te stellen dat het autogebruik stagneert ? Hoe valt dit te rijmen met de vermelde statistieken ? Bestaan er statistieken over de omvang van de files in Vlaanderen ? Wat is de precieze evolutie van files over de voorbije tien jaar ? Hoe zult u een toename van de reistijden met 27 percent tegen 2010 trachten te vermijden ? Trekt u de cijfers van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen, zoals toegelicht in de commissie, in twijfel ? Hoe zult u het autogebruik de komende jaren trachten in te perken ? Worden hiervoor in het kader van het te verwachten geïntegreerd mobiliteitsplan maatregelen voorgesteld aan de Vlaamse regering ? Aan welke concrete maatregelen denkt u ?

**De voorzitter** : Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert** : Mevrouw de voorzitter, collega's, de vergelijking waar werd naar verwezen, gaat over de periode 2001-2002. De verkeersevolutie op het autosnelwegen- en gewestwegennet wordt berekend op basis van het aantal afgelegde voertuigkilometers. Hiertoe wordt de gemiddelde dagintensiteit die op een telpost wordt gemeten, vermenigvuldigd met de lengte van het wegvak,

## Stevaert

waarvoor de gemeten resultaten als representatief worden beschouwd.

Uit de evolutiecoëfficiënten die werden berekend op basis van het aantal afgelegde kilometers blijkt dat, op basis van gegevens tot oktober 2002, voor de evolutie 2001-2002, een stijging mag worden verwacht die van dezelfde grootteorde is als die van 1999-2001, die op haar beurt lager was dan die van de voorgaande jaren. De stijging werd recent sterk afgezwakt en dus kunnen we spreken van een stagnatie. De trendmatige groeicijfers zijn sterk afgezwakt. Ik verwijs hiervoor naar de tabel en de figuren die ik aan de commissieleden zal overhandigen.

In diezelfde periode stellen we op basis van de tellingen van De Lijn een duidelijke stijging vast van het gebruik van het openbaar vervoer. Het aantal reizigers bij de VVM is geëvolueerd van 220 miljoen begin 1994, over een daling naar 218 en 214 miljoen, naar een stijging tot 223 miljoen in 1999, tot boven de 300 miljoen nu.

Inzake de files bestaan er wel eerste cijfergegevens, maar nog niet voldoende om de evolutie te kunnen bepalen. Het meetsysteem wordt trouwens nog aangepast. Een aanpassing van het meetsysteem kan ook invloed hebben op de resultaten.

Ik wil er verder op wijzen dat de ontwikkeling van de verkeersvolumes op autosnelwegen en genummerde wegen de jongste jaren lager is en de toename van het aantal reizigers van De Lijn groter is dan voorzien in het trendscenario van het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen. De verkeersontwikkelingen zijn daarmee al duidelijk volgens de ontwikkelingen volgens het duurzaam scenario geëvolueerd, waardoor een toename van de reistijden met 27 percent bij voortzetting van het beleid niet meer te verwachten zijn. De evolutie van drukte op de wegen volgt niet meer de trend.

De cijfers van het onderzoek met betrekking tot het verplaatsingsgedrag trek ik niet in twijfel. Het is zaak de cijfers juist te interpreteren – wat niet altijd gebeurt. Het zijn deze interpretaties die ik als niet correct verwerp. Zoals reeds vroeger werd gesteld, kunnen de gegevens van het OVG 1994-1995 niet zomaar vergeleken worden met de gegevens van 2000 omdat de methodiek en de vraagstelling op een aantal punten gewijzigd zijn. Verder kunnen de onderzoeksperiodes van het OVG niets zeggen over de recente ontwikkelingen.

Voor wat betreft de maatregelen om het autobruik in te perken, verwijs ik naar het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen waar een overzicht werd gegeven van deze maatregelen en naar de resolutie van het Vlaams Parlement over deze materie. Wat de percentuele evoluties en dergelijke meer betreft, stel ik voor dat ik de betreffende grafieken en tabellen aan de commissiesecretaris overmaak.

**De voorzitter** : De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe** : Mevrouw de voorzitter, u zult toegeven dat het niet gemakkelijk is om op een dergelijk antwoord te repliceren. We zullen de toegezegde grafieken en tabellen in ieder geval nader onderzoeken. 'Stagnatie van de stijging' of 'afzakking van de stijging' is mijns inziens toch iets helemaal anders dan een stagnatie.

**De heer Robert Voorhamme** : Sta me toe de vergelijking te maken met de economische groeicijfers : we spreken niet over een stagnatie op het ogenblik dat de groei tot nul gereduceerd is, maar als de economische groeicijfers kleiner worden.

**De voorzitter** : Hier is geen sprake van stagnatie : economisch gezien blijven zowel een groei van 3,8 percent als van 1 percent een groei.

**De heer Robert Voorhamme** : Ja, maar bij een evolutie van 3,8 percent naar 1 percent heeft men het wel over een stagnatie.

**De voorzitter** : Niet als dit gebeurt over een periode van 10 jaar. Er zit in ieder geval nog steeds groei in, zij het geringer dan voorheen.

**De heer Carl Decaluwe** : Met cijfers kan men alles uitleggen.

Mijnheer de minister, u verwijst in uw antwoord voortdurend naar het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen. Kunt u me zeggen wat dienaangaande de exacte timing is ? Wanneer zal de goedgekeurde resolutie worden geïmplementeerd ? Ik stel immers vast dat voortdurend wordt verwezen naar iets dat nog niet bestaat.

**De voorzitter** : Ik stel voor dat de door de minister aangekondigde grafieken en tabellen nu onmiddellijk worden uitgedeeld. Dit zal de discussie gemakkelijker maken.

Ik stel vast dat we hier inderdaad spreken over een verminderde groei, en niet over een vermindering.



**De heer Carl Decaluwe** : Men kan het van twee kanten bekijken en uitleggen. Het is in ieder geval zo dat de minister met die cijfers in de media en naar buiten toe goed scoort : het openbaar vervoer neemt sterk toe, terwijl de rest stagneert. Volgens mij zit er overal nog groei.

**Minister Steve Stevaert** : Ja, maar dan wel trager.

**De heer Carl Decaluwe** : Ik heb de indruk dat de minister appels met peren vergelijkt. Men moet het – inderdaad stijgend – aantal reizigers ook naast het aantal kilometers plaatsen.

**Minister Steve Stevaert** : De voorzitter heeft gelijk dat het aantal auto's toegenomen is. Deze toename bedraagt – indien ik me niet vergis – 1,7 procent. Daartegenover staat dat het aantal autokilometers slechts met 0,1 procent is toegenomen. U mag echter niet vergeten dat de elasticiteit op de wegen zo goed als opgebruikt is. Dit betekent dat zelfs de geringste groei van het aantal autokilometers tot een dramatische groei van de files kan leiden. Het is niet omdat het aantal auto's afneemt dat het aantal files zal verminderen of dat de files zullen verkleinen.

In Nederland zijn de files afgenomen om de eenvoudige reden dat de statistische benadering van het begrip file veranderde. Mijns inziens neemt het aantal auto's nog toe, terwijl het aantal autokilometers een status-quo begint te kennen.

**De heer Carl Decaluwe** : Men kan dit wat vergelijken met de woningbouw. Voor hetzelfde aantal mensen heeft men steeds meer huizen nodig. Dit geldt ook voor het autogebruik : voor hetzelfde aantal mensen rijden steeds meer auto's.

Het is natuurlijk gemakkelijk de begrippen 'files' of 'autogebruik' statistisch anders te benaderen als men vaststelt dat zich een negatieve evolutie aftekent. U hebt zelf het Nederlandse voorbeeld gegeven.

Ik verwijt u niets, maar wil wel zeggen dat we nog veel kunnen leren van de trucjes van de paars-groene ministers.

**De voorzitter** : Ik stel voor het debat over deze cijfers op een later ogenblik te hernemen.

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 en tot mevrouw Marleen Vanderpoorten, Vlaams minister van Onderwijs en Vorming, over nieuwe taken voor leerkrachten in het ontwerp Totaalplan Fiets**

**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 en tot mevrouw Vanderpoorten, Vlaams minister van Onderwijs en Vorming, over nieuwe taken voor leerkrachten in het ontwerp Totaalplan Fiets.

Minister Stevaert zal ook namens minister Vanderpoorten antwoorden.

De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, het ontwerp van Vlaams Totaalplan Fiets werd halfweg november 2002 aan het parlement overgemaakt. Dit totaalplan creëert hoge verwachtingen. Voor het eerst wordt een geïntegreerd fietsbeleid ontwikkeld. Want hoewel een fietsbeleid zonder fietspaden ondenkbaar is en veilige fietspaden de basis moeten zijn voor zo'n beleid, wordt het fietsgebruik door veel factoren beïnvloed. De uitdaging voor de beleidsmakers op alle niveaus bestaat er nu in om de hoge verwachtingen in praktijk te realiseren.

Een hele reeks maatregelen wordt in het vooruitzicht gesteld. Over één aspect willen we hier bijkomende vragen stellen. Onder de zogenaamde 'ondersteunende maatregelen' wordt opnieuw een en ander verwacht van het onderwijs en de leerkrachten. Scholen zullen begeleid worden 'bij het opstarten van projecten om de leerlingen op een milieuvriendelijke wijze naar school te krijgen'. Hiervoor worden een aantal acties in het vooruitzicht gesteld die verduidelijken dat 'scholen verschillende stappen moeten zetten vooraleer men volledig geïntegreerd werkt rond duurzame mobiliteit'. Verder lezen we dat het Vlaams Gewest – samen met de provincies – de scholen zal stimuleren en ondersteunen in de uitbouw van een duurzaam fietsbeleid.

Vervolgens wordt een stapsgewijze ontwikkeling van 'een ondersteund mobiliteitsbeleid' in scholen voorgesteld. Er wordt van het leerkrachtenkorps en van de schooldirecties verwacht dat zij een

## Decaluwe

voortrekkersrol op zich nemen. Tijdens autoloze schooldagen moet vanuit de school speciale aandacht geschonken worden aan een verkeersveilig en milieuvriendelijk verkeersgedrag. Zij moeten mee schoolvervoerplannen tot stand brengen. Ook voor de scholenovereenkomsten worden directies en leerkrachten ingeschakeld, onder meer voor mobiliteitseducatie, sensibilisatie, informatie, enzovoort.

Op zich is het positief dat de school zelf als volwaardige partner wordt beschouwd in het mobiliteitsbeleid, waarin het woon-schoolverkeer een belangrijke plaats inneemt. Anderzijds vraagt dit van directies en leerkrachten extra inspanningen, bovenop hun bestaande takenpakket. Bovendien vraagt dit ook opleiding en vorming van de betrokken leerkrachten om hun taken in dit geïntegreerd fietsbeleid naar behoren te kunnen vervullen. Nascholing is hiervoor noodzakelijk.

Mijnheer de minister, wordt er voor directies en leerkrachten in opleiding en vorming – bijvoorbeeld met nascholing – voorzien opdat de scholen echt als volwaardige partner kunnen functioneren binnen het geïntegreerde mobiliteits- en fietsbeleid? Zo ja, onder welke vorm? Hoe zal dit georganiseerd worden?

Hoe zal het Vlaams Gewest, samen met de provincies, concreet de scholen financieel of op een andere wijze stimuleren en ondersteunen in dit kader? Wat zijn de concrete maatregelen? Wat is de concrete taakverdeling tussen het Vlaams Gewest en de provincies?

**De voorzitter** : De heer Helsen heeft het woord.

**De heer Koen Helsen** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, sta me toe aan de hand van een voorbeeld uit de provincie Antwerpen aan te tonen en te illustreren dat op dit vlak reeds mooie inspanningen worden geleverd.

De provincie Antwerpen heeft immers samen met het Instituut voor Verkeerskunde een 'label 10 op 10' uitgewerkt. Aan alle Antwerpse gemeenten werd gevraagd in dit project te stappen. Door dit project kunnen alle scholen dit label in de wacht slepen via een puntensysteem en een plan dat samen met de deelnemende scholen wordt besproken. Dit plan is niet tijdsgebonden, wat dus betekent dat het over meerdere schooljaren mag lopen. Het zijn de scholen zelf die voorstellen mogen doen over de acties die zij op touw wensen te zet-

ten. Dit is mijns inziens een prima voorbeeld van hoe het wel kan en van hoe het in de praktijk loopt.

**De voorzitter** : Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert** : Mevrouw de voorzitter, collega's, vooreerst moet opgemerkt worden dat het Vlaams Totaalplan Fiets een ontwerpplan is dat de grote lijnen inzake fietsbeleid voor Vlaanderen uitzet. Het plan als dusdanig zal evenwel nog door de bevoegde commissie besproken moeten worden, zodat er als gevolg van deze besprekingen nog aanpassingen mogelijk zijn.

Verkeerseducatie is en blijft om diverse redenen een belangrijk element in het ondersteunend fietsbeleid. De fietser is reeds belangrijk in de woon-schoolverplaatsing, en dit moet in de toekomst ook zo te blijven. Via verkeerseducatie – bijvoorbeeld door het aanleren van het verkeersreglement – worden fietsers bereikt en kan verkeersveilig gedrag worden aangeleerd.

In heel wat scholen maakt verkeerseducatie reeds deel uit van het lessenpakket. Dit is op algemeen vlak het geval in het lager onderwijs waar dit gebeurt via het vak wereldoriëntatie-ruimte, meer bepaald verkeer en mobiliteit. In de schoot van de VSV – de Vlaamse Stichting Verkeerskunde – wordt ook aan verkeerseducatie in scholen gedaan. Zo ontwikkelt de stuurgroep onderwijs van de VSV een aantal pakketten – met brochures, video's, enzovoort – die gericht zijn naar leerlingen van zowel het lager als het middelbaar onderwijs. Er worden door de VSV ook inspanningen geleverd op het vlak van nascholing van bijvoorbeeld leraars uit het secundair onderwijs met betrekking tot verkeers- en mobiliteitseducatie. Ook op het vlak van de onderwijzersopleiding in het basisonderwijs nam de VSV reeds een aantal initiatieven. De VSV zal ook in de toekomst blijven werken op het specifieke terrein van de verkeerseducatie. Er wordt trouwens door de VSV ook ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld de verkeerseducatieve route.

Ten aanzien van de scholen werden in het recente verleden nog een aantal initiatieven genomen. Zo is de brochure 'Schoolroutes en schoolomgevingen' op zeer ruime schaal verspreid, en bij de inrichting van schoolomgevingen – module 10 – worden ook de scholen, via de opmaak van een schoolvervoerplan, betrokken. In opdracht van het Vlaams Gewest werd trouwens een soort typeschoolvervoerplan ontwikkeld zodat de scholen zich hierop kunnen inspireren en de nodige houvast hebben.

## Stevaert

Niet alleen de provincies en het gewest hebben taken, maar zeker en vast ook de gemeenten kunnen een belangrijke taak opnemen in de verkeersveiligheid voor de schoolgaande jeugd en specifieke initiatieven ontwikkelen. In het kader van het contract met betrekking tot de bovenlokale functionele fietsroutenetwerken dat werd afgesloten tussen het Vlaams Gewest en de vijf Vlaamse provincies, wordt in educatieve begeleiding van scholen voorzien. Zo zullen per provincie in de loop van het project heel wat scholen worden begeleid.

Deze initiatieven kunnen in het licht van het ontwerp Totaalplan Fiets worden geëvalueerd. Op basis van deze evaluatie kunnen in de toekomst dan ook bijstellingen gebeuren. In het kader van het lopende kerntakendebat waar de provincies ondersteunende taken inzake het fietsbeleid krijgen toebedeeld, zal worden nagegaan hoe er tot een verdere concrete taakverdeling kan worden gekomen.

**De voorzitter** : De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe** : Werd dit ontwerp al door de regering besproken ? Hoe staat het met de procedure ? Is dit het standpunt van de regering ?

**Minister Steve Stevaert** : Ik heb het ontwerp als mededeling overgemaakt aan de regering. Als er na drie dagen geen reactie komt, wordt het ontwerp geacht te zijn goedgekeurd door de regering.

**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 samenstelling van de raad van bestuur van De Lijn

**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 samenstelling van de raad van bestuur van De Lijn.

De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe** : Mijnheer de minister, op 1 januari 2003 trad de nieuwe raad van bestuur van de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn in dienst. De nieuwe samenstelling van de elfkoppige raad van bestuur hebben we vernomen via de pers. Bestendig afgevaardigde Jos Geuens blijft voorzitter.

Ik betreur sterk dat een aantal bestuurders die er al lang in zaten en een hoge graad van verdienste hebben, via de pers hebben vernomen dat ze er niet meer bij waren. Ik weet niet wie hier een fout heeft gemaakt, maar de elementaire beleefdheidsregels zijn wel overtreden. Sommigen hebben tien tot twaalf jaar voor 60 euro per zitting hard gewerkt en moeten dan via de pers vernemen dat ze er niet meer bij zijn.

Het is op zijn minst opvallend – en dit staat los van de persoon in kwestie – dat federaal parlementslid Fientje Moerman haar zetel behoudt. Mevrouw Moerman zit er namens de Vlaamse overheid. Het was een rode draad doorheen alle mogelijke benoemingen dat alle parlementsliden uit dergelijke raden van bestuur werden geweerd. Zelf werd ik hier ook mee geconfronteerd. Ik heb nog eens een aantal stukken bekeken, onder meer van de Vlaamse Huisvestingsmaatschappij, waarin werd verwezen naar de nieuwe beleidsopties van de Vlaamse regering, ondanks de ongelooflijke verdiensten van sommigen. In het Vlaams regeerakkoord lezen we onder het hoofdstuk ‘Een nieuw bestuurlijk beleid : fundamentele beleidsopties’, onder het punt ‘Decumul en onverenigbaarheden’ : ‘Politieke mandatarissen moeten hun beslissingen in volle onafhankelijkheid kunnen nemen. Daarom is de Vlaamse regering voorstander van de volgende onverenigbaarheden : (...) ook onverenigbaarheid met een parlementair mandaat zijn (...)’ Mijnheer de minister, u moet me straks dus niet komen vertellen dat een federaal parlementslid hier niet telt, want er zijn leden van onze partij die uit andere parastatalen zijn gevlogen, weliswaar niet onder uw bevoegdheid. Er zit totaal geen lijn in wat de Vlaamse regering beslist.

Verder wordt gezegd met welke mandaten een parlementair mandaat onverenigbaar is, namelijk met mandaten in intercommunales, organisaties die een decretale functie vervullen in de subregionale economie, enzovoort. Blijkbaar is er nu een beslissing van de Vlaamse regering om een parlementslid in een raad van bestuur te behouden.

Ik kan er verschillende voorbeelden van geven dat de huidige Vlaamse regering met twee maten en twee gewichten werkt. Ik heb niets tegen de per-

**Decaluwe**

soon in kwestie of tegen de politieke partij waartoe ze behoort : het gaat me over een politieke lijn die is getrokken en waardoor verwachtingen werden gecreëerd.

Mijnheer de minister, wordt de bovenvermelde beleids optie nog steeds gehandhaafd ? Gaat u akkoord met de stelling dat de herbevestiging van mevrouw Moerman in strijd is met het Vlaams regeerakkoord ? Wordt de bovenvermelde duidelijke beleids optie uit het regeerakkoord verschillend toegepast naargelang de rechtspersoon en naargelang de bestuurder ? Hoe zal de onverenigbaarheid, zoals bepaald in het regeerakkoord, in de toekomst worden toegepast ?

**De voorzitter :** Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert :** Mevrouw de voorzitter, geachte leden, ik kan mededelen dat de vertegenwoordiging van de VVSG alsmede de vertegenwoordiging van de Sociaal Economische Raad van Vlaanderen is opgenomen in het decreet van de VVM.

We hebben de betrokkenen schriftelijk op de hoogte gebracht. Het kan pijnlijk zijn dat sommigen dit eerst op een andere manier hebben vernomen.

Een parlementair mandaat is krachtens het oprichtingsdecreet van de VVM momenteel niet onverenigbaar met een zetel in deze raad van bestuur. Het regeerakkoord stelt : 'Politieke mandatarissen moeten hun beslissingen in volle onafhankelijkheid kunnen nemen. Daarom is de Vlaamse regering voorstander van de volgende onverenigbaarheid.' Dan volgt de lijst met onder meer de cumulatie van een parlementair mandaat met mandaten in VOI's. Dit bewijst dat de achtergrond van deze stelling is dat de controlerende en de gecontroleerde persoon niet dezelfde mogen zijn. Het gaat voor wat betreft De Lijn dan ook om een Vlaams parlementair mandaat. Mevrouw Moerman is een federaal parlamentslid dat geen controlerende bevoegdheid over een VOI heeft.

Deze aanpassingen aan het oprichtingsdecreet van de VVM zullen mee opgenomen worden in het kader van de diverse decreetsaanpassingen ingevolge het decreet beter bestuurlijk beleid. Deze decreetsaanpassing is in voorbereiding. Het is derhalve terecht erop te wijzen dat de lijst van de onverenigbaarheden aan herziening toe is. Ik heb dit in

de vorige regering reeds aangekaart. Dit was toen blijkbaar onbespreekbaar.

De vertegenwoordiging van de SERV heeft in het verleden een belangrijke bijdrage geleverd voor de goede werking van de VVM en heeft mee bijgedragen tot de sociale vrede. Anderzijds dient benadrukt dat een vertegenwoordiging van de Vlaamse Vereniging van Steden en Gemeenten te verantwoordt valt, want steden en gemeenten zijn partners in het mobiliteitsbeleid. Meer specifiek met betrekking tot de doorstroming van het openbaar vervoer zijn steden en gemeenten een belangrijke partner.

Ook provincies kunnen een belangrijke rol spelen in de coördinatie van het mobiliteitsbeleid. Binnen dit kader werd in het kerntakendebat afgesproken dat provincies een coördinerende rol zullen spelen in het kader van bedrijfs- en schoolvervoerplannen.

Mijnheer Decaluwe, uw probleem heeft niet specifiek te maken met het oprichtingsdecreet van de VVM, maar met het Vlaams regeerakkoord waarin staat dat de regering heeft geoordeeld dat een parlementair mandaat moet worden gelezen vanuit de invalshoek van controlerende en gecontroleerde. Er werd geoordeeld dat een federaal mandaat niet onder die discussie valt. Deze discussie zal nog eens worden heropend bij het afronden van de discussie over het beter bestuurlijk beleid en het kerntakendebat.

**De voorzitter :** De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe :** Mijnheer de minister, u geeft me aan de ene kant gelijk, maar aan de andere kant is het toch maar gebeurd.

Ik heb ook een aantal onverenigbaarheden in parastatalen bekeken, zoals bijvoorbeeld de VRT, waar er geen sprake is van controlerende of gecontroleerde. Een Europees mandaat wordt daar ook uitdrukkelijk vermeld. In de meeste parastatalen worden alle mandaten zeer uitdrukkelijk vermeld, en in de oudere parastatalen is het blijkbaar nog niet aangepast. Nu verschuilt u zich achter het regeerakkoord. Dat is voor mij zeer duidelijk : daarin gaat het over alle parlamentsleden.

Een aantal federale volksvertegenwoordigers dat bijvoorbeeld in de raad van bestuur van Kind en Gezin zat maar toevallig ook in de oppositie, is er wel uitgevlogen op basis van wat in het regeerakkoord staat. Een parlamentslid van de meerderheid

**Decaluwe**

kan blijkbaar blijven zitten. Deze regering werkt met twee maten en twee gewichten.

Ik heb er ook geen moeite mee dat als tijdens de rit de spelregels worden gewijzigd, men een mandaat mag uitdoen. Nu had u echter het regeerakkoord als voorbeeld kunnen nemen. Nu zegt u dat in het kader van het beter bestuurlijk beleid aanpassingen zullen gebeuren, maar eerst is iedereen wel benoemd en deze mensen blijven waarschijnlijk ook zitten tot het einde van het mandaat.

Uw antwoord voldoet me helemaal niet, mijnheer de minister. We gaan volgende week een voorstel van decreet indienen over de oprichting van de VVM om alle parlementsleden uit de raad van bestuur te halen.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

*– Het incident wordt gesloten om 15.15 uur.*

---