

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



Zitting 2002-2003

24 juni 2003

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie van de heer Jos De Meyer tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de toekomst en overlevingskansen van het polderdorp Doel
Met redenen omklede moties

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de procedure voor de verdere verdieping van de Westerschelde

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de invoering van een inhaalverbod voor vrachtwagens op federaal of op Vlaams niveau

Vraag om uitleg van mevrouw Gisèle Gardeyn-Debever tot de heer Ludo Sannen, Vlaams minister van Leefmilieu, Landbouw en Ontwikkelingssamenwerking en tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de effecten van de liberalisering van de gasector op de tuinbouw

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de organisatie van het leerlingenvervoer door De Lijn

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Renaat Landuyt, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Werkgelegenheid en Toerisme en tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het scheppen van tewerkstelling in de bouwsector door nieuwe investeringen in het verbeteren van het isolatiepeil van bestaande woningen en kantoren

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het openbaar vervoer in Vlaanderen

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 24 juni 2003

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De interpellatie wordt gehouden om 14.52 uur.*

Interpellatie van de heer Jos De Meyer tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de toekomst en overlevingskansen van het polderdorp Doel

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer De Meyer tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de toekomst en overlevingskansen van het polderdorp.

De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, Doel is nog nauwelijks een ansichtkaart van een ver en rijk verleden, een bidprentje, een aandenken van wat eens het statige polderdorp is geweest.

De uitbreiding van de haven en de aanleg van het Deurganckdok houden het polderdorp Doel in hun greep. In de regeringsverklaring van 13 juli 1999 lezen we 'dat de beslissing in verband met de containerterminal Deurganckdok bevestigd en uitgevoerd wordt. Er wordt een studie uitgevoerd die moet onderzoeken of Doel in de gegeven omstandigheden als sociaal-economisch leefbare kern kan blijven verder bestaan. Ondertussen moet het sociaal begeleidingsplan worden uitgevoerd.'

Op 19 mei 2000 heeft de Vlaamse regering beslist om de leefbaarheid en het bewoningsrecht van Doel minstens te garanderen tot 2007. Ik zeg dit heel expliciet omdat de nieuwe minister van Huisvesting het daarnet had over 'minimaal 31 december 2006'. Voor wie het dossier volgt, is dit een niet onbelangrijke nuance.

Eind 2001 keurde een meerderheid in het Vlaams Parlement het Validatiedecreet goed. Dit schiept het wettelijk kader voor de bouwvergunningen voor het Deurganckdok.

Op 19 juli 2002 keurde de regering het voorstel van minister Dua in verband met de Grondbank voor de Linkerscheldeoever en Kruikeke-Bazel-Rupelmonde goed. Intussen is al een aanzet gegeven voor de natuurcompensaties op de Linkeroever. De boomgaarden moeten verdwijnen voor natte weilanden zodat de vogels opnieuw kunnen landen.

Onlangs antwoordde de minister van Onderwijs op een vraag van mij : 'Een van de volgende weken zal aan de Vlaamse regering worden gevraagd om de garanties op het voortbestaan van de school in Doel te verlengen tot 30 juni 2007'. Bij mijn weten heeft de regering terzake nog geen definitieve beslissing genomen terwijl het schooljaar op zijn einde loopt.

Gisteren las ik in De Standaard een artikel waarin de havendirecteur zegt : 'Het Saeftinghedok moet voor ons niet kost wat kost worden uitgegraven.' Ik citeer verder : ' De uitspraken van de Antwerpse havenmanager betekenen een trendbreuk in het Doeldossier want het is de eerste keer dat de economische noodzaak voor de aanleg van het dok dat Doel van de kaart veegt, openlijk betwijfeld wordt. Tot nog toe ging men er in het havenhuis van uit dat na de ingebruikname van het Deurganckdok tegen 2007 sowieso een tweede getijdendok zou nodig zijn.'

Mijnheer de minister, ik zou van u , van de andere bevoegde ministers en van de hele Vlaamse regering graag een duidelijk en gecoördineerd antwoord krijgen op mijn vragen. Ten eerste, hoe staat het met de onteigeningen in Doel ? Hoeveel mensen zijn reeds vertrokken of willen vertrekken ? Ten tweede, wat is de huidige situatie in verband

De Meyer

met het woonrecht in Doel ? Hoeveel nieuwe inwoners zijn zich komen vestigen in Doel en hoeveel zijn er geweigerd ? Ten derde, wat de werking van de Grondbank betreft, hoeveel gronden werden reeds verpacht aan onteigende landbouwers ? Ten vierde, heeft de regering al een beslissing genomen over de instandhouding van de school in Doel tot 2007 ? Ten vijfde, hoe ziet de huidige Vlaamse regering de toekomst van Doel ? Welke beleidsbeslissingen mogen nog tijdens deze regeerperiode verwacht worden ? Moet Doel overleven of mag of moet het een langzame dood sterven waarbij de regering de notaris is om het afsterven van Doel vast te stellen ?

De voorzitter : De heer De Cock heeft het woord.

De heer Dirk De Cock : Daarnet is in de commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden een vraag gesteld over het woonrecht in Doel dat gegarandeerd is door de Vlaamse regering tot 2007.

Ik sluit me aan bij de interpellatie van de heer De Meyer, zij het in niet zo'n melodramatische bewoordingen. Ik ben echter ook bezorgd over het woonrecht in Doel zoals dat vandaag in Doel wordt uitgevoerd. Er zijn vier categorieën mensen die recht hebben om in Doel te wonen. Er rijzen echter een aantal problemen in verband met dat woonrecht. In Doel staan immers heel mooi onderhouden woningen naast verkommerde en leegstaande panden, vaak met openstaande ramen wat de verloederling nog in de hand werkt.

Overeenkomstig de beslissing van de Vlaamse regering van 19 mei 2000 moet dit parlement erover waken dat het woonrecht maximaal wordt gegarandeerd in Doel.

De voorzitter : De heer Wymeersch heeft het woord.

De heer Frans Wymeersch : Mijnheer De Cock, de interpellatie van de heer De Meyer is niet zozeer melodramatisch – ze komt misschien wel zo over -, de toestand in Doel is veeleer dramatisch. Als Waaslander word ik daar meer dan wie ook mee geconfronteerd.

Data zijn blijkbaar voor interpretatie vatbaar. Ik verwijs naar mijn interpellatie van 11 februari 2003 aan de toenmalige minister van Huisvesting, de heer Gabriels, over de uitholling van het tijdelijk bewoningsrecht in Doel. Ik citeer één zin uit het antwoord : 'In overeenkomst met de bewoners en

de nieuwe bewoners die gebruik wensen te maken van het tijdelijk bewoningsrecht, zijn duidelijke clausules opgenomen om te vermijden dat de bewoners na 2007 niet zouden willen vertrekken.'

Dat impliceert dat de tijdelijke leefbaarheid van Doel gegarandeerd wordt tot en met 31 december 2007, en niet tot 31 december 2006. Vorige week echter hebben we in de plenaire vergadering nog een aantal bouwvergunningen bevestigd. Aan de andere kant zit er geen schot in de realisatie van de leefbaarheid en het bewoningsrecht. Heel wat huizen en boerderijen blijven leeg staan en worden verwaarloosd. Dat is schrijnend. De overheid doet niets voor Doel en zijn inwoners. Ik heb al eens gepleit voor een habitatrichtlijn voor de autochtone bewoners van Doel en omstreken. Blijkbaar tellen zij minder dan de vogels, die krijgen wel habitatrichtlijnen.

Inderdaad, collega De Meyer, ik heb ook gelezen dat Antwerpen twijfelt aan de nood van een bijkomend getijdedok naast het Deurganckdok. We kunnen ervan uitgaan dat de reden daarvoor te vinden is bij de afnemende expansie en ontwikkeling van de Antwerpse haven. Dat heeft dan weer te maken met de economische toestand in Vlaanderen. Ik zou dit een goed signaal vinden voor het Waasland en de polderdorpen in het algemeen en voor Doel in het bijzonder, ware het niet dat duidelijkheid ontbreekt. De Vlaamse en Antwerpse meerderheid moeten vóór 2006 duidelijk maken of Doel kan blijven bestaan.

De overheid is het aan zichzelf verplicht om tot en met 2007 Doel te laten bestaan op een rustige, degelijke en leefbare manier zodat de inwoners – zij het tijdelijk – een deftige toekomst kunnen uitbouwen. Veel mensen hopen en verwachten nog altijd dat ze na 2007 kunnen blijven wonen. Momenteel zit Doel en de hele polderstreek niet alleen in de wurggreep van de expansie van de Antwerpse haven, maar ook en vooral in de wurggreep van het gebrek aan duidelijke beslissingen om een leefbaar Doel tot en met 2007 mogelijk te maken.

De voorzitter : De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, de beslissing van 19 mei 2000 bestaat uit twee delen. Eén, het Deurganckdok wordt gebouwd. Daartoe werden alle maatregelen genomen. Twee, we weten niet hoe de haven op Linkeroever zich verder zal ontwikkelen, hoeveel containertrafiek en hoeveel industriële ontwikkeling er zal bijkomen. De situatie werd daarom bevroren. Dat is de filosofie van de beslis-

Stassen

sing van 19 mei. Dat betekent dus het tijdelijke behoud van Doel zonder enige speculatie over het nieuwe dok, het Saeftinghedok en verdere industriële ontwikkeling. We hebben ons daaraan gehouden.

Die beslissing had en heeft twee grote gevolgen. Eén, er werd een proces op gang gezet om uit te zoeken wat er na 2007 moet gebeuren. Twee, het dorp kan blijven bestaan, zij het tijdelijk. Er werden daartoe maatregelen getroffen. Het begeleidingsplan voor degenen die wilden vertrekken, bleef doorlopen. De anderen kregen een tijdelijk bewoningsrecht. De intercommunale Land van Waas en de gemeente Beveren hebben daartoe opdrachten gekregen en de Vlaamse regering heeft een aantal bevoegdheden naar zich toegetrokken.

Binnen deze filosofie is het woord tijdelijk belangrijk, maar het woord behoud is minstens even belangrijk. Los van de pathetiek van de vraag moet de Vlaamse regering zich aan beide termen houden. Ik krijg soms de indruk dat vooral de term 'tijdelijk' benadrukt wordt. Behoud betekent dat mensen onder de voorwaarden van het tijdelijke bewoningsrecht in Doel kunnen gaan wonen. Het dorp wordt leefbaar en toegankelijk gehouden. Het onderwijs wordt er, bijvoorbeeld, gegarandeerd. Heel de Vlaamse regering – en elke minister voor zijn bevoegdheid – moet de juiste maatregelen nemen om het tijdelijk behoud te garanderen. Dat kan de onrust en onzekerheid gedeeltelijk wegnemen.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Dames en heren, mevrouw de voorzitter, ik kan de gelegenheid niet laten voorbijgaan om te vragen om geen mis te begrijpen pathetiek aan de dag te leggen. Wat schrijnend wordt, zijn de tegenstrijdige pleidooien van partijgenoten. De ene vraagt om de uitbreiding van de Antwerpse haven en de verwezenlijking van het Deurganckdok. De andere stelt pathetische vragen over het voortbestaan van Doel, en dat op het moment dat het begeleidingsplan naar zijn einde loopt. Ik dank de heer Stassen dan ook voor zijn correcte actualisatie van de stand van zaken. Ik hoor eveneens een groot verschil tussen de toon van de heer Penris en die van de heer Wymeersch. Zo'n toestand is niet gezond voor een parlement.

Deze beslissingen werden door de vorige regering genomen. Ze heeft maatregelen getroffen voor een tijdelijk behoud. De overheid kon toen niet beslissen

over de uiteindelijke toekomst van de haven en van het dorp Doel, vandaar de term tijdelijk. Ik zal niet ontkennen dat dit een ernstige aangelegenheid is. De toenmalige regering heeft ervoor gezorgd dat de inwoners in alle duidelijkheid een keuze konden maken. Het sociaal begeleidingsplan zit uitstekend in elkaar. De mensen zijn daar tevreden over, alhoewel in dergelijk moeilijke omstandigheden de tevredenheid nooit 100 percent van harte kan zijn. Er gaat altijd een beetje frustratie mee gepaard.

Zowel mijn voorganger als ikzelf zorgen voor de correcte uitvoering van het sociaal begeleidingsplan. De cijfers staven dit. In de loop van deze legislatuur werden aanvullende maatregelen genomen. Ik kan alleen antwoorden voor mijn bevoegdheid. De diverse bevoegde ministers zijn belast met de uitvoering van de Grondbank, het zakelijk recht van tijdelijke woningen, het patrimoniumbeheer van de gemeente en het opbouwwerk. Dat zijn voorbeelden van bijkomende maatregelen die werden getroffen. Op basis van een evenwichtig pakket stelde mijn voorganger dat er afdoende maatregelen werden genomen om ervoor te zorgen dat wie wijken wil, kan wijken en dat wie blijven wil, kan blijven.

Bij de aanvang van het sociaal begeleidingsplan op 20 januari 1998 woonden er 889 mensen op het grondgebied van de Beverense deelgemeente Doel. Op 1 mei 2003 waren er 518 oorspronkelijke Doelenaars uitgeschreven, als inwoners van Doel, uit het bevolkingsregister van de gemeente Beveren. In het kader van het sociaal begeleidingsplan gebeuren er uitsluitend vrijwillige verkopen. Mijnheer De Meyer, uw suggestie dat het om onteigeningen zou gaan, is volstrekt onterecht. Niemand werd gedwongen te verhuizen omwille van onteigeningen.

De heer Jos De Meyer : Mijnheer de minister, ik heb dat niet gezegd.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer De Meyer, uw eerste vraag gaat over de stand van zaken over de onteigeningen in Doel.

Voor uw vraag over zakelijk recht van tijdelijke bewoning verwijs ik naar de bevoegde minister van Huisvesting. Tussen 20 januari 1998 en 1 mei 2003 werden in de voormalige deelgemeente Doel 133 nieuwe inwoners ingeschreven. Op één uitzondering na werd niemand geweigerd in het bevolkingsregister als inwoner van Doel.

Bossuyt

Voor uw vraag over de Grondbank verwijs ik naar de bevoegde minister van Landbouw, evenals voor uw vraag over het onderwijs.

De voorzitter : De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer : Mijnheer de minister, ik ben verheugd dat u zich aangesproken voelt door mijn interpellatie. 19 mei 2000 valt binnen deze regeerperiode. Toen heeft de regering geen zekerheid op termijn gegeven voor de inwoners van Doel. Mijnheer de minister, uit uw antwoord concludeer ik dat geen zekerheid tot het einde leidt. Als we ons proberen in te leven in de psychologie van de bewoners, is dat begrijpelijk.

Met mijn interpellatie wil ik duidelijk maken dat we niet moeten wachten tot na 13 juni 2004 om vast te stellen dat het dorp is uitgestorven. Als deze regering daarvoor niets onderneemt, dan zal dat op dat moment de realiteit zijn. Wat wil deze regering? Als ze overlevingskansen wil voor Doel, dan moet ze nu meer definitieve en geen tijdelijke maatregelen nemen.

Mijnheer de minister, ik betreur het dat u geen antwoord geeft op eenvoudige vragen die het vervolg zijn van interpellaties en vragen om uitleg aan andere ministers. Ik kan moeilijk alle ministers daarover ondervragen in de laatste week. Uiteraard heb ik ook contacten gehad. Tot mijn spijt heeft de regering nog geen beslissing genomen in deze laatste dagen van het schooljaar. Tot nu toe is er nog geen enkele hectare grond aan een landbouwer verpacht. Mijnheer de minister, uw antwoord is illustratief.

De voorzitter : De heer Wymeersch heeft het woord.

De heer Frans Wymeersch : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de heer De Meyer trekt de juiste conclusie dat het antwoord van de minister geen antwoord is. Dat is illustratief voor de onduidelijkheid en de besluiteloosheid van deze regering, tenzij er binnenskamers al besluiten werden genomen die aan dit parlement worden onthouden. Dat zou nog veel erger zijn.

Er is ook geen duidelijkheid of het tijdelijk bewoningsrecht geldt tot eind 2006 of eind 2007. Mijnheer de minister, ik wil reageren op uw sneer tegen mij en de heer De Meyer over de dualiteit van onze houding. We hebben altijd dezelfde houding aangenomen, wat van mensen uit de meerderheid

niet kan worden gezegd. Daarvoor werden ze vorige maand afgestraft. Hen wacht hetzelfde lot volgend jaar.

De voorzitter : De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen : Het gaat over een tijdelijk behoud van Doel. Daardoor weet iedereen dat Doel nooit meer hetzelfde zal zijn als voorheen. We moeten ons daarbij neerleggen. De bouw van een container naast een dorp heeft gevolgen voor dat dorp, net zoals voor dorpen aan de overkant van de Schelde, zoals Berendrecht en Zandvliet. We moeten dat niet ontkennen.

Het is belangrijk dat de Vlaamse regering de maatregelen die ze heeft genomen over het tijdelijk behoud, ook uitvoert. Het onderwijs wordt gegarandeerd als het minimaal aantal kinderen dat daar naar school gaat, behouden blijft. Dat betekent ook dat Beveren, waar CD&V de grootste partner is, haar verantwoordelijkheid moet nemen in de keuze om die kinderen daar naar school te laten gaan.

Hetzelfde geldt voor het tijdelijk bewoningsrecht. We moeten zoeken naar oplossingen voor praktische problemen. Sommige goede huizen die kunnen worden verhuurd onder het tijdelijk bewoningsrecht, moeten ter beschikking worden gesteld aan mensen die daarvoor in aanmerking komen. Ook de intercommunale Land van Waas moet daarin zijn verantwoordelijkheid nemen. De gemeente Beveren moet instaan voor het onderhoud.

Dat soort van maatregelen moet correct, binnen de filosofie van het tijdelijk behoud, worden uitgevoerd. Dat zou al een deel van de terechte vragen, opmerkingen en zorgen van de Doelenaars wegemen. Ik pleit niet voor een definitieve beslissing. Ik zou dat wel willen, maar dan begeef ik me buiten de beslissing van 19 mei 2000, en dat wil ik niet. Ik pleit wel voor een correcte uitvoering van de tijdelijke behoudsmaatregelen inzake onderwijs, bewoningsrecht, onderhoud en landbouw. Mijnheer de minister, ik hoop dat u deze boodschap aan de regering overmaakt.

De voorzitter : De heer De Cock heeft het woord.

De heer Dirk De Cock : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik sluit me aan bij de woorden van de heer Stassen : we mogen de mensen geen rad voor ogen draaien. Het idyllische polderen landbouwdorp Doel is dood en bestaat niet meer. Misschien kan er nog wel een beetje bewoning blijven. Die vraag is open. In haar beslissing

De Cock

van 19 mei 2000 heeft de Vlaamse regering die vraag ook opengelaten, door een tijdelijk behoud en woonrecht te garanderen voor de inwoners van Doel en hun familieleden, tot en met 2007. Minister Keulen heeft het over 31 december 2006. Dat zal misschien nog een discussiepunt zijn, ik weet het niet. Ik vind dat op zich ook niet zo belangrijk.

Feit is dat de Vlaamse regering er geen definitieve streep onder heeft gezet. Indien de volgende Vlaamse regering tot de constatering komt dat er met het Deurganckdok voldoende containercapaciteit is voor de Antwerpse haven – maar dat moet op dat moment worden onderzocht – dan is er misschien een overlevingskans voor Doel als dorp, maar dan als dorp in de haven, dat volledig de nadelen van het nabuurschap van zo'n containerdok zal moeten ondergaan. De mensen die dan kiezen om daar te wonen, zullen worden geconfronteerd met die nadelen. Ze kunnen niet meer terug naar de tijd van het idyllische landbouwdorp aan de Scheldearm. Dat is volledig voltooid verleden tijd. Iedereen weet dat. Dat moeten we ook zo duidelijk zeggen.

Dit parlement moet erover waken dat wat is toegezegd tot 2007, ook wordt uitgevoerd. Dat is de vraag van de heer Stassen en van mezelf.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Ik wil de heer Stassen en de heer De Cock danken voor hun bezadigde benadering. We moeten dit niet ontkennen. Ik heb begrip voor de beslissing van de vorige regering. Maar het is geen duidelijke, definitieve beslissing, wat deels heeft gezorgd voor de problemen. Had men toen het vooruitzicht gehad dat de situatie in het dorp, door de werken aan het Deurganckdok, totaal onleefbaar was geworden, dan had de Vlaamse regering een ondubbelzinnige beslissing moeten nemen, hoe pijnlijk ook, en moeten oordelen dat het dorp geen kansen meer had en zou moeten verdwijnen.

Bij de vorige beslissing is er steeds die opening gelaten. Maar laten we ook niet hypocriet zijn. In de mate dat het Deurganckdok wordt gerealiseerd, terwijl de inwoners van Doel die niet kunnen leven met de gewijzigde omstandigheden, onder goede voorwaarden worden geholpen een keuze te maken, kan wat rest, niet anders zijn dan een aangetaste eenheid. Het dorp zal nooit hetzelfde zijn, wat er ook zal gebeuren. Laten we het daar eerlijk over hebben : vandaar het zeer subtiele in de uit-

voering van het akkoord. Ik kan u garanderen dat we, zeker wat mijn bevoegdheden betreft, dat in alle eerlijkheid uitvoeren. Wie wil vertrekken, die kan dat, volgens de beste voorwaarden en met de beste begeleiding. Wie hoe dan ook dan nog wil blijven of zich inschrijven, die moet weten onder welke voorwaarden dat kan. Men kan daar niets anders dan open over zijn, en we zullen dat ook loyaal verder uitvoeren, omdat het toen de wil van de regering was. Men moet ons niet beschuldigen van hypocrisie. Wij weten dat wie daar dan gaat wonen, dat gaat doen in een bepaalde situatie die we kunnen schetsen en in het vooruitzicht kunnen stellen.

De regering heeft een evaluatiemoment in het vooruitzicht gesteld in 2007. Een volgende regering zal met dit moment worden geconfronteerd. Dan zal de definitieve evaluatie worden gemaakt. Ofwel zijn er nog kansen, en zijn er nog mensen bereid te wonen in de daar aanwezig situatie ; ofwel verdwijnt het dorp. Dan moet de regering, welke het ook is, een duidelijke beslissing nemen. Dat kon niet in het verleden omdat de toekomstige ontwikkelingen onduidelijk waren. Maar in 2007 moet er voldoende duidelijkheid zijn om een beslissing te nemen. Dat was ook de bedoeling.

Ondertussen zullen we geprobeerd hebben die mensen die het nodig hadden, op de beste wijze te begeleiden, in de wetenschap dat dit een probleem is. We zijn allemaal ergens geboren, vaak in een van onze mooie dorpen. We blijven daaraan gehecht, op een of andere manier. Dat probleem kunnen we natuurlijk niet oplossen.

De voorzitter : De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, ik heb begrepen dat de meerderheid en de regering niet zullen proberen het proces dat zich nu in Doel afspeelt, om te keren. Ik kondig een met redenen omklede motie aan.

De voorzitter : De heer De Cock heeft het woord.

De heer Dirk De Cock : Mevrouw de voorzitter, de meerderheidsfracties zullen eveneens een met redenen omklede motie indienen.

Met redenen omklede moties

De voorzitter : Door de heer De Meyer en door de heer De Cock werden tot besluit van deze interpellatie met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de

Voorzitter

tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

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

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de procedure voor de verdere verdieping van de Westerschelde

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Caluwé tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de procedure voor de verdere verdieping van de Westerschelde.

De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, het zal u misschien verbazen, maar deze vraag houdt deels verband met het voorgaande. Voor alle duidelijkheid wil ik een correctie aanbrengen op wat de heer Wymeersch zei : indien het Saeftinghedok niet nodig is, is dit niet een gevolg van minder transport, maar wel van betere technieken bij de werkzaamheden op de containerkades. Zo zorgt men ervoor dat men deze containers beter kan stapelen, zodat er minder ruimte moet worden gebruikt. Dat heeft als gevolg dat schepen sneller containerdokken kunnen verlaten. Wanneer men erin slaagt om de Westerschelde te verdiepen, zodat men minder gebonden is aan getijden en er dus om het even wanneer gebruik kan worden gemaakt van de Westerschelde, is er ook minder noodzaak om een schip aan een containerkade in de weg te laten liggen. Daardoor is de noodzaak aan het Saeftinghedok minder dringend, zonder dat er sprake is van minder trafiek.

Mijnheer de minister, tijdens de commissievergadering van 27 mei stelde ik u een aantal vragen over de verdere procedure voor de Scheldeverdieping. In uw antwoord meldde u het bestaan van een brief van de Nederlandse staatssecretaris over deze problematiek. Op het ogenblik van de discussie konden we geen inzage krijgen in deze brief van 20

mei. We konden de brief pas lezen toen de commissievergadering was afgelopen en konden er dus geen repliek op geven. U zult begrijpen dat dit een open uitnodiging was om hierover een vervolgvraag te stellen, wat ik bij deze doe.

De inhoud van de brief stelde me minder gerust dan u. Ik ben er steeds een voorstander van geweest om te trachten de dossiers met Nederland, zeker die met betrekking tot de Scheldeverdieping, gemoedelijk en in een goede verstandhouding af te handelen, om elkaar te benaderen als volwassen mensen en te bekijken wat in vele zaken het gemeenschappelijke belang is. Maar dit veronderstelt goede wil bij beide bureaus. De lectuur van de brief van mevrouw Schultz roept bij mij zware twijfels op over de goede wil aan Nederlandse zijde. Mijns inziens maakt de brief overduidelijk dat er een bijzonder groot verschil bestaat tussen Vlaanderen en Nederland over de draagwijdte van de term 'politieke besluitvorming'.

Zo is het halen van de termijn voor de staatssecretaris slechts een inspanningsverbintenis. Dat staat zo uitdrukkelijk in de brief. Het is slechts een inspanningsverbintenis, geen resultaatsverbintenis. Bovendien wijst alles in de brief van 20 mei erop dat, zelfs als men 4 december 2004 haalt, Nederland zich op dat ogenblik enkel geroepen zal voelen om uitspraak te doen over de vraag of men al dan niet een naar Nederlands recht geëigende en dus uiterst omslachtige verdere procedure zal willen volgen en in het beste geval, welke procedure.

Mijnheer de minister, noch uw voorganger, noch uw administratie, noch uzelf en allen die in Vlaanderen de totstandkoming van het Memorandum van Vlissingen hebben gevolgd, hebben dat op dat ogenblik zo begrepen. We dachten dat er in december 2004 een duidelijke en onomkeerbare uitspraak zou komen. Het werk dat in deze periode gepresteerd wordt, kan niet gekwalificeerd worden als tijdsvulling. Voor de juridische procedures zou het als definitief bruikbaar mogen worden beschouwd. Dit blijkt echter niet het geval te zijn.

Mijnheer de minister, in plaats van geruststellende verklaringen af te leggen, zou u beter snel een ernstig gesprek voeren met uw Nederlandse collega om uiting te geven aan een bekommernis die in Vlaanderen leeft. Deze commissie, die de problematiek altijd op de voet heeft gevolgd, moet zich beraden over de vraag in welke mate de resolutie van 2001 moet worden geactualiseerd. Ik vraag ook aan het Vlaams Parlement hoe het zal reageren op deze situatie.

De voorzitter : De heer Voorhamme heeft het woord.

De heer Robert Voorhamme : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, op het terrein worden de resolutie en het Memorandum van Vlissingen geoperationaliseerd. Er zijn een aantal technische problemen geweest die zelfs niets te maken hadden met obstructie van Nederlandse kant.

Uiteindelijk laat ook Nederland twijfel bestaan over 4 december. Nederland gebruikt een taal die zo omfloerst is dat het heel onduidelijk is wat de intenties zijn voor na 4 december. Dat veroorzaakt een zekere ongerustheid.

Echter ook in Vlaanderen wordt regelmatig in twijfel getrokken of wij het vanuit Vlaanderen wel eens zijn met de afgesproken procedures. Het wordt dan ook tijd dat we een initiatief nemen. Ik ben het niet eens met de heer Caluwé wanneer hij zegt dat er een nieuwe resolutie moet komen. We moeten ons wel beraden over de manier waarop een en ander beter beheerst kan worden. In beide landen bestaat er een groot wantrouwen tegenover de te volgen te procedure. We moeten dan ook een aantal initiatieven nemen om dat wantrouwen te verminderen. Vlaanderen moet terzake zijn werk doen, maar ook Nederland moet, met zijn nieuwe regering, pogingen ondernemen om meer duidelijkheid te creëren over de intenties die het terzake heeft. Ik zal binnenkort waarschijnlijk zelf een voorstel in die richting doen.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : In dit dossier zijn twee houdingen mogelijk. Een eerste houding is dat men in dit dossier regelmatig van zich laat horen om in het verhaal te blijven. Een tweede houding is dat men de afspraken opvolgt en naar de geest van die afspraken handelt.

Mijnheer de Caluwé, termen als gemoedelijk, braaf of stout zijn journalistentermen. Dat zijn geen relevante termen voor het onderwerp waarmee we hier bezig zijn.

Hier gaat er hier over dat er een afspraak is met de Nederlandse overheid. De vraag is in welke mate die overheid zich houdt aan die overeenkomst. Ik stel vast dat er gedurende een aantal maanden geen Nederlandse overheid is geweest. Om na te gaan of de afgesloten akkoorden verder worden opgevolgd, moet ik kunnen onderhandelen met een Nederlandse collega die daarvoor bevoegd is en zich terzake kan uitspreken. Die collega was er

echter niet. Ik wacht nu met geduld tot de nieuwe minister, die intussen is aangesteld, zich in deze materie heeft ingewerkt.

Ik heb ook contact gehad met de Nederlandse ambassadeur. Ik heb hem op de hoogte gebracht van de situatie en hem gevraagd die enigszins te relativiseren. Als nieuw bevoegd minister in Nederland zou ik ook niet opgezet zijn met wat er aan de andere kant van de grens wordt gezegd.

De nieuwe regering-Balkenende neemt de contacten met de buurlanden op alle terreinen bijzonder ernstig. Alleen al binnen mijn bevoegdheden zijn er meerdere terreinen waarop ik met de Nederlandse regering zal moeten onderhandelen.

Ik heb een algemeen kader nodig en dat moet ik in stand houden om te kunnen functioneren en spreken. Ik ervaar het als mijn opdracht om zoveel mogelijk contacten te leggen. Het eerste Nederlandse contact zal dat met de federale regering zijn. Dat is normaal in een federaal land. In het najaar staat er een afspraak met mij op de agenda. Ondertussen werken we allebei aan de voorbereiding van dat gesprek en aan de opbouw van de nodige goodwill. Dat is niet altijd eenvoudig.

Ik veronderstel dat u ook belang hecht aan goede contacten met Nederland. Ik heb van onze ambassadeur vernomen dat er een uitnodiging vertrokken is van de Nederlandse directeur-generaal van Verkeer en Waterstaat naar de Antwerpse schepen verantwoordelijk voor het havenbeleid. De uitnodiging dateert van begin dit jaar en de schepen heeft er nog niet op gereageerd. Dat lijkt me niet normaal.

De brief van de Nederlandse staatssecretaris is opgesteld in een bepaalde terminologie. Als er één belangrijk woord in staat dan is het wel 'inspanningsverplichting'. Daar staat niets negatiefs naast, mijnheer Caluwé. Die verplichting houdt in dat er tegen maart 2004 verschillende studies op diverse domeinen moeten afgewerkt zijn. Tot dan kunnen we onderhandelen. De gesprekken zullen niet simpel verlopen. Ik wil er echter niet op vooruitlopen. Ik hoop dat het parlement de regering de kans geeft om 'het spel te spelen'. U weet dat onderhandelingen het best niet op de Grote Markt worden gevoerd. Internationale onderhandelingen zijn zo mogelijk nog delicateser. We willen niet voortdurend gestoord worden door opmerkingen en bemoeienis van lokale politici en andere betrokkenen. Ook al hebben ze zinvolle zaken te zeggen, ze doorkruisen en verzwakken het netwerk dat wij met veel zorg en moeite uitbouwen. Ik zal proberen goede on-

Bossuyt

derhandelingen te voeren zoals de resolutie aanbeveelt.

Vanzelfsprekend start elk ernstig gesprek met een blik op historische akkoorden, op gemeenschappelijke achtergrond en de relatie tot nu toe. Dat zal niet voldoende zijn om een goed akkoord af te sluiten. We hebben echter andere argumenten.

Ik vraag om alstublieft te stoppen met die inmening, en ik heb het niet tegen u, mijnheer Caluwé. Dit is een aangelegenheid tussen twee regeringen en niet tussen een stad en een regering. Ik heb aan de betrokkenen laten weten dat ze ons wel kunnen helpen door inspanningen om hun omgeving en hun contacten te normaliseren. Ik ben burgemeester geweest van een grensgemeente. Ik kan me niet inbeelden dat ik als burgemeester de Franse regering zou gecontacteerd hebben en bovendien de woorden van die regering constant in twijfel zou getrokken hebben. Dat zou niet correct zijn. Laten we hopen dat we nu in rustiger vaarwater terechtkomen en op een intense manier kunnen werken aan het dossier.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer de minister, ik had het over gemoedelijkheid. Dat kan een journalistenterm zijn, maar ik doelde echt wel op goed nabuurschap. Dat lijkt me nauw bij elkaar aan te sluiten. Als u de officiële term verkiest, dan zal ik het hebben over een sfeer van goed nabuurschap.

U spreekt nu opnieuw over de tekortkomingen van het Antwerpse stadsbestuur of het Havenbedrijf. Wat zijn die tekortkomingen precies ? Is er een incident geweest ? Kunt u daarover meer uitleg geven ? U spreekt van een uitnodiging die niet is beantwoord. Dat moet op de juiste plaats worden uitgeklaard. U had het opnieuw over goede contacten met de onmiddellijke omgeving. Bedoelt u dan Zeeland ?

Als iemand zich in een memorandum tot iets engageert, moet hij dat realiseren. Het gaat om een inspanningsverplichting. Het zou nogal erg zijn dat iemand iets ondertekent en zich dan niet inzet. Het verrast me dat u het niet meer hebt over een resultaatverbintenis maar slechts over een inspanningsverbintenis.

Ik blijf erbij dat de draagwijdte van de procedures en het engagement van Vlissingen verder reikte

dan nu blijkt. Dat vinden samen met mij vele anderen. Toen kon niet worden gekozen tussen 12,8 meter en 13,1 meter omdat Vlaanderen en Nederland andere procedures volgen. Wij kiezen voor een optie en onderzoeken dan of die optie aan de gestelde vereisten voldoet. Nederland gaat omgekeerd te werk en onderzoekt eerst de verschillende opties. Ik heb altijd begrepen dat de onomkeerbare keuze er zou komen in december 2004. Ik lees in die brief dat die beslissing er niet komt. Dat is een probleem.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Ik heb het vooral over de uitspraken van het Antwerpse Havenbedrijf. Een bedrijf dat goodwill moet creëren, zou het best zorgvuldig te werk gaan en waken over een goed imago. Als we op buitenlandse missies gaan om ons imago op te fleuren, en tegelijk in het binnenland zeuren over alles wat niet in orde is, dan geven we geen duidelijke boodschap. Dat is een kwestie van inschatting van het Havenbedrijf.

Voor ons is Antwerpen een wereldhaven. Voor Zeeland is de toegang tot die haven een rivier. We moeten daarover respectvol met elkaar omgaan. Het is belangrijk dat Antwerpen goede contacten heeft met haar omgeving. In heel wat gremia zitten we met de Zeeuwen samen, ook inzake de havenproblematiek. Het zou niet slecht zijn mochten al onze steden daarmee goede contacten onderhouden.

De heer Ludwig Caluwé : Er zijn instanties waarin Antwerpen op gelijk niveau met Zeeland participeert.

Minister Gilbert Bossuyt : Als dat op een positieve manier wordt voortgezet, is dat goed. Het hoeft niet dat Nederland om de haverklap wordt gewantrouwd. Dat is geen goede houding. Het stoort.

Mevrouw Wivina Demeester, voorzitter : Ik heb de indruk dat u het onderscheid tussen de stad en het Havenbedrijf niet goed kent. De haven verzorgt haar public relations en is goed gepositioneerd in de wereld. U geeft de indruk dat de haven zich nogal dom positioneert. Ik wil dat tegenspreken.

Minister Gilbert Bossuyt : Omdat het Havenbedrijf zo belangrijk is, zijn public relations en houding tegenover de burens net zo belangrijk als tegenover de rest van de wereld. Er zijn mensen binnen het Havenbedrijf die reageren op een storende manier.

Bossuyt

Ik heb hen dat al gezegd, maar ik wil dat nogmaals herhalen omdat ik het belangrijk vind.

De heer Robert Voorhamme : De Antwerpse haven en de Vlaamse overheid sturen verschillende boodschappen uit. Als het Antwerpse Havenbedrijf in een aantal gremia doet voorkomen alsof de resolutie die we in dit parlement hebben goedgekeurd, zwak en naïef is en slecht voor het Havenbedrijf, dan is dat hun goed recht, maar het is onvoorzichtig. Er is geen goede communicatie over die problemen. Als het Havenbedrijf de weg die in de resolutie en het memorandum van Vlissingen was uitgestippeld, niet de goede weg vindt, maar een internationale juridische procedure verkiest, dan krijgt de partner waarmee moet worden onderhandeld, uiteenlopende signalen. Er zou een initiatief moeten komen om meer gecoördineerd op te treden.

Mevrouw Wivina Demeester, voorzitter : Er zijn nieuwe initiatieven op komst om dat te doen. Sommigen zeggen dat dit geen resultaatsverbintenis is, maar een inspanningsverbintenis. Dat hoor ik niet graag. Dat is trouwens in tegenspraak met wat we hebben gewild in onze resolutie.

De heer Robert Voorhamme : Dat heeft niets te maken met de resolutie, maar wel met het memorandum van Vlissingen. Iemand moet wel het initiatief nemen. Als we vinden dat dit niet moet, dan werken we niet in het belang van wat het Vlaams Parlement voor ogen heeft.

De voorzitter : Mijnheer Voorhamme, u bent goed geplaatst in uw functie om de brug tussen het Vlaams Gewest en de stad Antwerpen te bewerkstelligen.

De heer Robert Voorhamme : Ik heb gezegd dat ik dat initiatief zou nemen.

De voorzitter : Dan verwachten we een initiatief. De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Ik heb ook mijn wenkbrauwen gefronst bij het horen van bepaalde kritiek op onze resolutie. De gekozen diepte in onze resolutie is het resultaat van een vraag van de havenscheperen. Hij had gekozen voor 13 meter, waar wij 13,10 meter hebben voorgesteld.

Minister Gilbert Bossuyt : Dat is een van de vele anekdotische oprispingen. Dat doet geen goed aan de ernst van het dossier. Als we daarover maanden

aan een stuk discussiëren, dan is dat niet vruchtbaar. We voeren dan een intentieproces. We weten wat we willen bekomen, laten we het dan goed voorbereiden. Als minister kom ik terecht in een internationaal dossier waarbinnen afspraken gelden, en er is geen enkele aanleiding om te veronderstellen dat aan die afspraken iets is gewijzigd. Als er dan opmerkingen komen die de afspraken in een ander daglicht stellen, dan is het toch niet verwonderlijk dat ik reageer.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de invoering van een inhaalverbod voor vrachtwagens op federaal of op Vlaams niveau

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Malcorps tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de invoering van een inhaalverbod voor vrachtwagens op federaal of op Vlaams niveau.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : De Vlaamse administratie Wegen en Verkeer is voorstander van een algemeen inhaalverbod voor vrachtwagens op autowegen. Dat inhaalverbod moet ook buiten de spitsuren gelden.

Volgens de administratie is zo'n inhaalverbod beter voor de veiligheid en voor het vlot verloop van het verkeer. Het verbod moet er zeker komen op autowegen met twee rijstroken. Op autowegen met drie rijstroken is het afhankelijk van het totale verkeer en het totale percentage vrachtwagens. Er moet nog onderzoek gebeuren om na te gaan of het op alle autowegen met drie rijstroken of slechts op enkele moet worden ingevoerd.

Ook formateur Verhofstadt nam het inhaalverbod voor vrachtwagens tijdens spitsuren al op in zijn nota. De beroepsorganisatie van de Vlaamse wegvervoerders heeft zich tegen een dergelijk verbod gekant.

In juni van vorig jaar heb ik deze vraag aan toenmalig minister Stevaert gesteld. Hij antwoordde dat dit zijn bevoegdheid niet was, tenzij hij alle

Malcorps

Vlaamse autosnelwegen zou 'afboorden' met verkeerstekens. Toch is het op basis van een tiental in Vlaanderen georganiseerde experimenten dat de afdeling Wegen en Verkeer nu een vraag tot uitbreiding van het inhaalverbod formuleert. Mijnheer de minister, wat is uw standpunt terzake? Wacht u op een federaal initiatief? Wilt u namens de Vlaamse regering aandringen op een dergelijk initiatief? Kunt u dan genoeg nemen met een inhaalverbod enkel in de spits? De afdeling Wegen en Verkeer wil blijkbaar verder gaan. Ook in Nederland is de ervaring positief en wil men verder gaan. Welke begeleidende maatregelen kunt u op Vlaams niveau nemen bij een eventuele invoering?

De voorzitter : De heer Geraerts heeft het woord.

De heer Jean Geraerts : Mijnheer de minister, momenteel lopen er een aantal proefprojecten met betrekking tot het inhaalverbod op vrachtwagens. Een van die projecten betreft het traject Antwerpen-Lummen, richting Aken. Op een groot gedeelte ervan bestaat een inhaalverbod, dat wegvalt wanneer men in Beringen komt. Om praktische redenen is dit nodig omdat er momenteel sprake is van een stop op de rotonde in Lummen, waardoor er soms kilometers files zijn op die twee rijvakken. Het is de vrachtwagens dan verboden om voorbij te steken. Anderzijds zorgt dat ook voor verwarring, krijgt men opstoppingen en gaan de vrachtwagenchauffeurs, die deze situatie zo gewoon zijn, ondanks het inhaalverbod toch voorbijsteken. Er heerst een vrij grote verwarring. Ik zou willen dat u terzake een oplossing vindt.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, wat de vraag van de heer Geraerts betreft : ik zal dit technisch even laten bekijken, hoewel ik me momenteel niet veel illusies maak wat de situatie ter plaatse betreft.

Op een aantal vakken van autosnelwegen met twee rijstroken is er momenteel, tijdens de spitsuren, inderdaad een inhaalverbod voor vrachtwagens. Deze vakken werden geselecteerd op basis van de totale hoeveelheid verkeer in combinatie met het percentage vrachtverkeer. Een eerste evaluatie van het verkeer met dit inhaalverbod leerde dat er op die wegvakken nauwelijks een probleem rijst bij het gebruik van de op- en afritten. De wagens kunnen nog goed deze afritten bereiken en ook het op-

rijden van de autosnelweg stelt nauwelijks problemen.

Door het inhaalverbod nam de gemiddelde rijsnelheid van de vrachtwagens licht af, terwijl die van de personenwagens op de linkerrijstrook licht toenam. Bovendien heeft een dergelijk inhaalverbod een rustiger en gelijkmatiger verkeersverloop tot gevolg. Immers, als vrachtwagens willen inhalen, dan duurt dit inhalen, omwille van de snelheidsbegrenzers, meestal erg lang. Erachter vormt zich dan een korte file met automobilisten die onrustig reageren. Een rustiger en gelijkmatiger verkeersverloop, zoals dit trouwens ook wordt bekomen bij blokrijden, is ongetwijfeld gunstig voor de verkeersveiligheid, alhoewel dit laatste nog niet met cijfermateriaal kan worden gestaafd. Hiervoor is een lange periode van vergelijking voor en na nodig.

Een maatregel die gunstig is op drukkerе autosnelwegen in de spitsuren, zal ongetwijfeld ook positieve effecten hebben op andere uren, op de andere vakken van autosnelwegen met twee rijstroken en op sommige autosnelwegen met drie rijstroken. Er zouden aan een dergelijke maatregel nauwelijks nadelen verbonden zijn, behalve voor enkele autosnelwegen met drie rijstroken waar het aantal vrachtwagens te groot is voor één rijstrook.

Hiermee zitten wij ook op dezelfde golflengte als Nederland. Begeleidende maatregelen worden hierbij niet noodzakelijk geacht.

Een algemene federale regeling zou natuurlijk beleidsmatig eenvoudiger zijn, met dien verstande dat de wegbeheerder uitzonderingen moet kunnen toestaan om veiligheidsredenen. Bijvoorbeeld op de ring rond Antwerpen lijkt een algemeen inhaalverbod me niet wenselijk.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de voorzitter, een rustiger en gelijkmatiger verkeersverloop is natuurlijk belangrijk, maar het belangrijkste is uiteraard dat de veiligheid daadwerkelijk toeneemt en dat er minder ongevallen gebeuren. Zijn er daar al precieze cijfers over? Ik begrijp uit uw antwoord dat u deze zaak verder wilt uitbreiden op Vlaams niveau, los van wat men federaal gaat doen.

Minister Gilbert Bossuyt : We zijn duidelijk voorstander van een dergelijk verbod, behalve op een aantal plaatsen.

Bossuyt

Het is nog te vroeg om een degelijk besluit te formuleren op basis van de cijfers die we hebben. We hebben er alle belang bij dat dit op een goede manier wordt onderzocht. Maar dit wordt nauwlettend gevolgd. Als dit een maatregel is die helpt, dan hebben we er alle belang bij om dit zo snel mogelijk en zo algemeen mogelijk toe te passen op ons grondgebied.

De heer Johan Malcorps : Maar voor een veralgemening hebt u momenteel nog te weinig gegevens ?

Minister Gilbert Bossuyt : Ja. Ik stel dit echter niet voor eeuwig uit. Vanaf het ogenblik dat die gegevens beschikbaar zijn, zullen we ze op tafel leggen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Gisèle Gardeyn-Debever tot de heer Ludo Sannen, Vlaams minister van Leefmilieu, Landbouw en Ontwikkelingssamenwerking en tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de effecten van de liberalisering van de gasector op de tuinbouw

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Gardeyn tot de heer Sannen, Vlaams minister van Leefmilieu, Landbouw en Ontwikkelingssamenwerking en tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de effecten van de liberalisering van de gasector op de tuinbouw.

Mevrouw Gardeyn heeft het woord.

Mevrouw Gisèle Gardeyn-Debever : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, vanuit de tuinbouwsector werd er reeds herhaaldelijk op gewezen dat de liberalisering van de aardgasector tot onaanvaardbare prijsstijgingen leidt. Daarom pleitte de sector er reeds meermaals voor om de liberalisering van de gasmarkt uit te stellen tot alle voorwaarden voor concurrentie en transparantie vervuld waren. Blijkbaar kan er om politieke redenen van uitstel geen sprake zijn. Eveneens blijkt een terugkeer naar het zogenaamde tuinders-tarief uitgesloten.

De VREG, de Vlaamse instantie die instaat voor de regulering van de gasmarkt, wijst er uitdrukkelijk op dat vooral de minister van Landbouw zijn verantwoordelijkheid dient te nemen. Ik had deze vraag dus ook gesteld aan de minister van Landbouw. Er is hier echter sprake van twee aspecten. Bij de liberalisering is het immers zo dat bij de gasprijzen een deel door het verbruikte gas wordt bepaald en is er sprake van een hoge prijs voor de leiding.

Mijnheer de minister, bent u op de hoogte van deze problematiek ? Hebben er reeds onderhandelingen plaatsgevonden met Figas, de CREG en de VREG ? Bent u bereid tot eventuele tegemoetkomingen voor de tuinbouwsector, zoals in het verleden, in de vorm van een tuindersstarief ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, mevrouw Gardeyn, ik heb begrepen dat de leden van de commissie deze middag druk bezig zijn geweest met het bespreken van deze thematiek met de bevoegde personen. Misschien is dit al in dezelfde mate aan bod gekomen. Maar ik ga u een antwoord geven.

De voorzitter : Neen, het ging deze namiddag specifiek over een discussie met bedrijven die elektriciteitsverbruik bijna als een zeer sterke productiefactor hebben. Enerzijds is het vergelijkbaar, anderzijds dus niet.

Minister Gilbert Bossuyt : Ik ben inderdaad op de hoogte van de gestegen aardgasprijzen voor de tuinbouwsector. Dat is een van de eerste zichtbare gevolgen van de vrijmaking van de aardgasmarkt. Om deze problematiek te bespreken, heeft op 18 mei 2003 op mijn kabinet een overleg plaatsgevonden tussen de Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas, de Vlaamse Reguleringinstantie voor de Elektriciteits- en Gasmarkt, een medewerker van mijn kabinet en een medewerker van het kabinet van toenmalig minister Dua.

Uit dit overleg bleek dat de stijging van de aardgasprijs voor een groot gedeelte wordt verklaard door een prijsstijging van het aardgas dat wordt ingevoerd vanuit het buitenland. Als gevolg van spanningen op de internationale olie- en gasmarkt naar aanleiding van de crisis in Irak, lag de prijs van ingevoerd aardgas in april 2003 20 procent hoger dan in april 2002. De gestegen aardgasprijzen in de tuinbouwsector zijn daarnaast ook het

Bossuyt

gevolg van de historische situatie van de tuinbouwsector.

Het gaat immers over bedrijven die in het verleden zeer gunstige tarieven kregen. Deze gaven evenwel aanleiding tot kruissubsidies die in een vrijgemaakte markt onhoudbaar zijn. Tot slot wordt een gedeelte van de prijsstijging ook verklaard door de extra's die de leveranciers aanrekenen wanneer bedrijven zich laten overdragen naar de standaardleverancier en geen contract afsluiten met deze leverancier.

Tijdens het overleg werden vier voorstellen gedaan om de situatie in de glastuinbouwsector te verbeteren. Ten eerste zou de VREG nagaan of het mogelijk was om de tuinbouwsector twintig dagen extra tijd te geven om van aardgasleverancier te veranderen. Intussen is gebleken dat het onmogelijk was om de reeds lang vastgelegde procedure nog te wijzigen. De bedrijven die zich hebben laten overdragen naar de standaardleverancier, behouden trouwens de mogelijkheid om mits een opzegtermijn van één maand van aardgasleverancier te veranderen.

Ten tweede heeft de CREG zich geëngageerd om na te gaan of de leveranciers een hogere prijs kunnen aanrekenen als standaardleverancier dan wel als gewone leverancier. De CREG heeft namelijk ernstige bezwaren tegen de praktijken van de leveranciers om extra's aan te rekenen als standaardleverancier. Binnenkort neemt de CREG terzake een officieel standpunt in.

Ten derde vrezende sommige buitenlandse aardgasleveranciers dat wij het reciprociteitsprincipe zullen inroepen als zij onze markt betreden. Dit principe houdt in dat een land de toegang tot zijn energiemarkt aan een buitenlandse leverancier kan weigeren, indien in het land van de buitenlandse leverancier de opening van de energiemarkt minder gevorderd is. Het wegblijven van buitenlandse aardgasleveranciers zorgt ervoor dat de concurrentie op de Vlaamse aardgasmarkt momenteel beperkt is. Daarom heb ik voorgesteld om de buitenlandse aardgasleveranciers met een leveringsvergunning in Vlaanderen per brief uit te nodigen om in Vlaanderen aardgas te leveren en om hen gerust te stellen dat wij het reciprociteitsprincipe niet zullen inroepen. Dit is intussen gebeurd.

Ten vierde engageert het beleidsdomein Landbouw zich in het kader van het actieplan inzake duurzame glastuinbouw om de tuinbouwsector financieel

te steunen, door bijvoorbeeld naast subsidies voor aardgasinstallaties ook subsidies te geven voor de kosten van de aansluiting op het aardgasnet die ten laste komen van de producent. De VLIF-regelgeving voorziet in 40 procent steun voor nieuwe verwarmingsinstallaties met gas of voor omschakeling van bestaande verwarmingsinstallaties naar gasverwarming. Dit blijft een belangrijke steunmaatregel gericht op de promotie van het gebruik van gas.

Wanneer de gasmaatschappijen voortaan ook de aansluitingskosten op het net zullen aanrekenen aan de tuinder, zullen deze aan hetzelfde tarief gesubsidieerd worden. Het ruim subsidiëren van de verwarmingsinstallaties met gas in vergelijking met andere installaties is een onmiskenbaar voordeel voor de tuinders die opteren voor het gebruik van gas.

De voorzitter : Mevrouw Gardeyn heeft het woord.

Mevrouw Gisèle Gardeyn-Debever : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het gaat echter vooral om tuinders die reeds zijn overgeschakeld naar gas omwille van milieunormen.

Het andere probleem zal ik aankaarten bij de minister van Landbouw.

Minister Gilbert Bossuyt : We zitten een beetje met een ongelukkige situatie. Ten eerste heeft de vrijmaking van de markt een systeem blootgelegd dat we al langer kenden vanuit de intercommunales en waarbij de verrekeningen binnenin gebeurden. Het invoeren van de vrije markt betekent een belangrijke financiële tegemoetkoming. Ten tweede is er de vraag wat er moet gebeuren met de andere sectoren. Ten derde blijven de tarieven natuurlijk een probleem van de federale overheid. Landbouw kan in de mate van het mogelijke steunmaatregelen overwegen. Daarbij is de nodige voorzichtigheid geboden want ook binnen die sector leven nog andere noden.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de organisatie van het leerlingenvervoer door De Lijn

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Caluwé tot de heer Bossuyt, Vlaams

Voorzitter

minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de organisatie van het leerlingenvervoer door De Lijn.

De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de problematiek van het leerlingenvervoer is in deze commissie al meermaals aan bod gekomen.

Er hebben zich terzake een aantal evoluties voorgedaan. Zo is het leerlingenvervoer overgeheveld naar De Lijn. Anderzijds hebben wij – en mevrouw Van Cleuvenbergen heeft daarvoor terecht een ware kruistocht georganiseerd – al een paar keer de discriminatie en de hoge kosten aangeklaagd voor de schoolabonnementen die vaak in schril contrast stonden met de tariefmaatregelen die er waren voor andere categorieën. Dankzij deze inspanningen is de Buzzy Pazz geïntroduceerd, die ook wordt gebruikt voor het leerlingenvervoer.

Deze Buzzy Pazz leidt echter tot een nieuwe discriminatie tussen leerlingen die naar scholen gaan die worden bediend door De Lijn en leerlingen die naar scholen gaan die niet worden bediend door De Lijn. Dat zorgt voor een drastisch verschil in kosten. Zo moeten ook in mijn eigen streek leerlingen zich inschrijven in een school die verder is gelegen omwille van de kostprijs van het leerlingenvervoer. Sommigen moeten zich inschrijven in Hoogstraten omdat de school er wordt bediend door De Lijn. De prijs die zij betalen, bedraagt een derde van de prijs die ze zouden moeten betalen om naar een school te gaan die op slechts 15 kilometer afstand ligt, namelijk in Wuustwezel. Dus voor een abonnement naar die school moet men meer dan 400 euro, of het drievoudige, betalen. Dat betekent dat veel leerlingen tweemaal per dag een half uur langer op de bus moeten zitten om hun school te kunnen bereiken.

Deze problemen zijn hier al meermaals aangekaart. Met enige vreugde stelden we dan ook vast dat in de begroting 2003 was voorzien in 5 miljoen euro waarmee de meeste problemen in Vlaanderen zouden kunnen worden opgelost. Tot onze verbazing is dit bedrag in de begrotingscontrole teruggeschroefd naar 500.000 euro. Daarmee zouden tijdens het volgende jaar slechts drie proefprojecten kunnen worden uitgevoerd. Het zou gaan om Mechelen, Kalmthout en Menen. Hoe heeft men deze keuze gemaakt? Waarom is dat bedrag teruggeschroefd?

Het is een goede zaak dat dit gebeurt voor de scholen die gelegen zijn in de gemeente Kalmthout, maar het zou veel efficiënter zijn om de scholen uit de omliggende gemeenten daarbij te betrekken. Op die manier zou men een volledig gebied omvatten. Het zou veel efficiënter zijn om de scholen van Kapellen, Wuustwezel, Essen, Stabroek en Kalmthout bij het project te betrekken en als één geheel te behandelen. We werken met scholengemeenschappen die overeenstemmen met dat gebied. Nu zult u absurde toestanden en discriminatie tussen scholen creëren.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het geïntegreerde schoolvervoer? Hoe zit het met de geplande stuurgroepen? Waarom is er die beperking tot drie proefprojecten? Bent u bereid deze proefprojecten geografisch uit te breiden? U zult deze vraag vandaag of morgen ook met de post ontvangen. Dat kan onmiddellijk starten, want we hebben al samenwerking tussen scholen en busvervoer. De vraag blijft alleen de financiering. Alle andere voorwaarden inzake coördinatie en netoverschrijdende samenwerking zijn vervuld.

Eventueel kunnen we morgen nog een amendement goedkeuren zodat het budget wordt opgetrokken. Het kan niet om onmogelijke bedragen gaan. Op die manier kan de discriminatie worden weggewerkt. Dan komen alle scholen en alle leerlingen voor het schoolvervoer op één lijn.

De voorzitter : De heer Helsen heeft het woord.

De heer Koen Helsen : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik zou me graag aansluiten bij de vraag van de heer Caluwé. Ik ben blij met de drie proefprojecten. Ik vraag me af hoe alles in het werk zal gaan. Wordt er rekening gehouden met het busvervoer dat de school vroeger zelf organiseerde? Wordt dat opgenomen in het project?

Ik heb het vroeger al gehad over Kalmthout. Die zaak lijkt me enorm belangrijk omdat die school ontzettend veel specialisaties aanbiedt. Ze is kenmerkend voor de hele regio. De keuze voor Kalmthout is dan ook perfect. Hoe komt u tot die drie gemeenten? Hoeveel aanvragen kreeg u? Hoe groot is de nood als we het systeem veralgemenen? Over hoeveel scholen of regio's hebben we het dan? Is de verlaging van het budget er gekomen omdat er te weinig aanvragen waren?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Caluwé, ik kan me zonder problemen akkoord verklaren met uw

Bossuyt

opmerkingen, behalve met de laatste natuurlijk. In de begroting was aanvankelijk een relatief groot bedrag ingeschreven. Mijn voorganger heeft dat moeten aanpassen tot een bescheidener bedrag.

Voor alle duidelijkheid : Menen doet niet mee aan het proefproject. Dat is jammer voor mij, maar Menen kampt met andere problemen. De scholen van Menen hebben een netmanager nodig. Ik noem Menen omdat dit voorbeeld onmiddellijk de moeilijkheid van de veralgemening van het project illustreert.

We willen voor alle kinderen hetzelfde vervoer, naar welke school ze ook gaan. Dat lukt nu al waar het mogelijk is om de school met het openbaar vervoer te bereiken. Het heeft niets te maken met de keuze voor een of andere school. De overheid heeft op dat vlak al heel wat inspanningen geleverd.

De uitbreiding van dit bijzonder vervoer is niet eenvoudig. De overheid moet dat op een neutrale manier realiseren : ze mag de ene school niet bevoordelen tegenover de andere. De uitbreiding veronderstelt verder de medewerking van de lokale overheid en van de instellingen. We moeten een systeem uitwerken om dit allemaal op een degelijke manier te organiseren. Dat zal veel werk en geld vergen.

Juist daarom heeft mijn voorganger voor drie proefprojecten gekozen. De besprekingen zijn opgestart in Mechelen, Kalmthout en Sint-Truiden. Aan de hand van die projecten en de evaluatie ervan zullen we een globale aanpak op stapel zetten. De problemen die zich voordoen, kunnen ons helpen bij de uitbreiding naar heel Vlaanderen. Na die evaluatie moeten we de middelen samenbrengen. Dat zal nog niet voor morgen zijn. We moeten er nu wel mee starten. We willen dit alleszins verwezenlijken.

Dan zal ik nu mijn tekst voorlezen voor de volledigheid. Over de stand van zaken betreffende het geïntegreerd schoolvervoer en de projecten Schoolvervoerplan heeft in Mechelen een stuurgroep reeds tweemaal overleg gepleegd. Deze stuurgroep bestaat uit vertegenwoordigers van De Lijn, de schepen van Onderwijs en zijn diensthoofd, de voorzitter van de overkoepelende groep Overleg Onderwijs Mechelen en enkele schooldirecteuren.

Gelet op de marktraadpleging voor de exploitatie werd reeds overeengekomen dat 1 september 2003 als startdatum niet haalbaar is, en werd 1 januari 2004 naar voren geschoven. Hierover bestaat echter geen consensus aangezien het gemeenschapsonderwijs niet zou meewerken als 1 september niet wordt gehaald. In Kalmthout werd door het gemeentebestuur eenmaal een vergadering georganiseerd met De Lijn, de schepen van Onderwijs en een vertegenwoordiger van elk onderwijsnet. Aangezien Kalmthout geen overkoepelend overlegorganen over de onderwijsnetten heen heeft, werd elk net vertegenwoordigd door één directielid van één school uit dat net. Een concreet project werd voorgesteld, maar nog niet door de vergadering beoordeeld.

Het gaat in casu om proefprojecten waarbij organisatorisch nog heel wat op orde moet worden gesteld, niet alleen bij De Lijn, maar ook bij de onderscheiden onderwijsnetten en mogelijk bij de provinciebesturen. We willen hieruit vooral leren hoe in de toekomst efficiënter kan worden gewerkt. De ervaringen moeten in eerste instantie dienen om een regelgevend kader te kunnen opstellen voor de toekomst, zodat alle scholen op een soortgelijke manier worden behandeld en waarbij de vrije schoolkeuze niet in het gedrang komt.

In het uitvoeringsbesluit omtrent het netmanagement is opgenomen dat ook de scholen bediend moeten worden. Binnen dit kader – en daar zijn budgetten voor – zal er dus reeds heel wat schoolvervoer opgevangen kunnen worden. Ik kan uiteraard niet ontkennen dat er nog altijd een aanvullend schoolvervoernet nodig zal zijn om het geheel sluitend te maken. Niet alle vervoer kan met het geregeld vervoer worden opgevangen, de leerlingen uit het buitengewoon onderwijs bijvoorbeeld en leerlingenvervoer waar een begeleider nodig is.

Eenmaal we in het pilootproject voldoende ervaring hebben opgedaan, moeten we een algemeen kader voor het leerlingenvervoer creëren. Dit algemeen kader moet decretaal worden vastgelegd. Ik heb met de minister van Onderwijs de nodige afspraken gemaakt om hieraan te werken. Samen zullen we het pilootproject nauwlettend opvolgen.

In Menen zit het geregeld vervoer met een netmanagementprobleem. Bovendien moeten de betrokken scholen hun uren op elkaar afstemmen. Deze problemen illustreren hoe moeilijk het eigenlijk is om dit vervoer te organiseren. Vroeger liepen de leerlingen uit de gemeenten rond Menen grotendeels school in Kortrijk. De voorbije jaren komen heel wat van die leerlingen naar Menen. Deze

Bossuyt

trend zal zich elders allicht ook voordoen. Aangezien we niet altijd met het geregeld vervoer werken, vergen wijzigende situaties een zeer omzichtige aanpak. Het organiseren van dit vervoer moet zo neutraal mogelijk gebeuren. Dit zal in een aantal situaties zeker niet eenvoudig zijn.

Momenteel inventariseren we de problemen die zich op het terrein stellen. Aan de hand van die inventaris en van onze ervaringen zullen we nagaan hoe we het vervoer kunnen organiseren. Hopelijk kunnen we het leerlingenvervoer zoveel mogelijk door middel van netmanagement organiseren. Het aanpassen van bestaande lijnen zou ongetwijfeld de snelste manier zijn om ons doel te bereiken. Door middel van het netmanagement zullen we een aantal problemen in het leerlingenvervoer misschien kunnen oplossen.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Ik moet eerlijk toegeven dat het antwoord van de minister me enigszins teleurstelt. Hij heeft zelfs geen uitsluitsel gegeven over de door mij aangehaalde proefprojecten. Ik denk hierbij aan het project in en rond Kalmthout. Uit de briefwisseling waarover ik beschik, blijkt dat dit project op 1 september 2003 van start zou gaan. Uit het antwoord van de minister blijkt evenwel dat dit misschien niet het geval zal zijn.

De minister heeft naar de moeilijkheden op het terrein verwezen. Ik wil er evenwel op wijzen dat de scholen momenteel al samenwerken, samen systemen hebben opgezet en hun uren op elkaar hebben afgestemd om de kosten zoveel mogelijk te drukken. De kosten blijven echter veel hoger dan het tarief van de Buzzy Pass.

Eigenlijk draait heel deze zaak rond financiering. We dringen al drie jaar aan op een verhoging van de financiering. Blijkbaar hebben we zo hard gezaagd dat hier en daar enkele pilootprojecten worden opgestart. De feitelijke situatie blijft evenwel ongewijzigd.

Als de scholen moeten bijpassen, worden ze gediscrimineerd ten aanzien van andere scholen. Bovendien zijn enkel de scholen met veel middelen in staat om bij te passen. Als de leerlingen en hun ouders moeten bijpassen, worden zij gediscrimineerd. In sommige gevallen moeten ze voor de helft van de afstand driemaal meer betalen dan de leerlingen die het geluk hebben dat ze met een bus van De Lijn naar school kunnen. In het huidige Vlaande-

ren kunnen dergelijke discriminaties niet meer worden aanvaard.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Caluwé, u draait de zaken om. Indien we momenteel alle leerlingen dezelfde behandeling willen geven, moeten we de voordelen voor leerlingen van De Lijn afschaffen. Momenteel is dit de enige methode om iedereen op dezelfde lijn te krijgen. Ik ben al blij dat we heel wat kinderen, uit alle netten, dergelijke voordelen kunnen bieden.

U moet trouwens niet doen alsof er op dit vlak helemaal niets gebeurt. Het geld groeit nu eenmaal niet aan de bomen. CD&V eist altijd een financieel waakzaam beleid. Nu gedraagt u zich hier alsof het geld aan de bomen groeit. Dat is een gemakkelijke houding. (*Opmerkingen van de heer Carl Decaluwe*)

Mijnheer Caluwé, het is allemaal niet zo eenvoudig als u het hier voorstelt. Op bepaalde plaatsen werken scholen samen. Ik weet echter zeer goed dat het vaak veel inspanningen vergt om scholen op eenzelfde lijn te krijgen. Technisch gezien, is het geen eenvoudige materie. Aangezien we hier politiek bedrijven, moeten we de realiteit onder ogen kunnen zien.

Wie de zaken op een andere manier wil organiseren, mag dit gerust doen. Ik wil zoveel mogelijk leerlingen in het geregeld net opvangen. Het netmanagement zal rekening houden met wijzigende situaties. Indien we het systeem nu overal zouden invoeren, zouden verschuivingen van de ene school naar de andere school volgend jaar allicht al voor nieuwe problemen zorgen.

Hoewel het absoluut niet eenvoudig is, willen we dit probleem aanpakken. Indien het geregeld vervoer niet volstaat, zullen we in uitzonderlijke gevallen gebruikmaken van bijzonder georganiseerd vervoer. Het is de bedoeling van de Vlaamse regering om alle kinderen, in welke school ze ook zitten, van dezelfde voordelen te laten genieten.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : In de vorige begroting was hiervoor een bedrag van 5 miljoen euro ingeschreven. Met dit bedrag had de Vlaamse overheid het tienmaal meer kunnen doen dan uiteindelijk zal gebeuren. Dit bedrag is evenwel geschrapt. Volgens de minister groeit het geld niet aan de bomen. Blijkbaar groeiden een half jaar geleden tienmaal

Caluwé

zoveel bladeren aan de bomen dan nu het geval is. Ik weet alleszins niet waarom die bomen plots zijn gesnoeid.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Caluwé, u weet maar al te goed dat 5 miljoen euro niet zou volstaan. Het gebrek aan middelen is overigens niet het enige probleem. Er stellen zich nog een hele reeks technische problemen. De bussen moeten van de ene school naar de andere rijden. De betrokken scholen moeten afspreken hoe laat ze hun lessen laten beginnen. *(Opmerkingen van de heer Ludwig Caluwé)*

De heer Caluwé is blijkbaar in staat om dit probleem in een handomdraai op te lossen. Dat is allicht de reden waarom het probleem nog steeds bestaat.

De heer Ludwig Caluwé : De bussen rijden al. Het systeem werkt al perfect.

De voorzitter : De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie : Hoewel ik eigenlijk niet aan deze discussie mag deelnemen, wil ik hier toch even opmerken dat de minister de waarheid geweld aandoet.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Verfaillie, het is duidelijk dat u zich niet mag mengen.

De voorzitter : Mijnheer de minister, de heer Verfaillie mag ook iets zeggen. U hebt daarstraks namelijk te vaak het woord genomen.

Minister Gilbert Bossuyt : Indien ik niets zeg, maken bepaalde mensen daar ook een probleem van. Ik ben overigens nog steeds van mening dat een minister, als hij het woord vraagt, altijd mag tussenbeide komen.

De heer Jan Verfaillie : Mijnheer de minister, we zijn allebei burgemeester.

Minister Gilbert Bossuyt : Ik hoor wat lawaai in de verte.

De voorzitter : Mijnheer de minister, het is nog steeds de voorzitter die de werkzaamheden in deze commissie regelt.

De heer Jan Verfaillie : Mijnheer de minister, u zou een beetje respect voor het Vlaams Parlement moeten tonen.

Minister Gilbert Bossuyt : De voorzitter zou het reglement moeten toepassen.

De voorzitter : Ik pas het reglement toe als dat noodzakelijk is.

De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie : Zelfs als een stadsbestuur en de betrokken scholen De Lijn samen om leerlingenvervoer vragen, krijgen ze hetzelfde antwoord te horen. De Lijn heeft blijkbaar nooit voldoende middelen of mogelijkheden. De Lijn verbergt zich steeds achter schoolvervoerplannen en achter de mobiliteitsplannen van andere gemeenten. De Lijn is niet bereid zich aan de scholen aan te passen. Blijkbaar vindt De Lijn dat de scholen zich aan de bussen moeten aanpassen. Ze zouden beter in onderling overleg een oplossing zoeken.

Mijnheer de minister, u luistert niet. *(Opmerkingen van minister Gilbert Bossuyt)*

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Renaat Landuyt, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Werkgelegenheid en Toerisme en tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het scheppen van tewerkstelling in de bouwsector door nieuwe investeringen in het verbeteren van het isolatiepeil van bestaande woningen en kantoren

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Glorieux tot de heer Landuyt, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Werkgelegenheid en Toerisme en tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het scheppen van tewerkstelling in de bouwsector door nieuwe investeringen in het verbeteren van het isolatiepeil van bestaande woningen en kantoren.

De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, de bouwsector luidt de alarmbel, zo lieten een aantal kranten een week of twee geleden weten. Voor het tweede jaar op rij is deze sector in een recessie verzeild geraakt. Vorig jaar gingen er 3.000 banen verloren en

Glorieux

werd voor het eerst in 15 jaar de grens van 1.000 faillissementen overschreden. Ook dit jaar wordt opnieuw rekening gehouden met een banenverlies. De Confederatie Bouw pleit dan ook voor nieuwe investeringen in de openbare infrastructuur, en met name in de verkeersinfrastructuur. Dat nieuwe bijkomende grootschalige weginfrastructuurprojecten een duurzame oplossing zouden bieden voor het verloren gaan van tewerkstelling in deze sector is evenwel niet vanzelfsprekend. Vlaanderen heeft ondertussen immers zowat het dichtste wegennet, zodat de fysieke grenzen aan de groei hier min of meer bereikt zijn.

Binnen de bouwsector bieden zich evenwel nog een aantal andere kansen aan om door een stimulerend overheidsbeleid zowel tewerkstelling te creëren als tegemoet te komen aan andere Vlaamse regeringsdoelstellingen. In juli 2001 maakte het studiebureau RDC-Environment, in opdracht van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, meer bepaald van de afdeling Natuurlijke Rijkdommen en Energie, een studie getiteld: 'Onderzoek naar de kwantitatieve en kwalitatieve tewerkstellingseffecten van het energiebeleid van de Vlaamse regering, zoals uitgetekend in de Beleidsnota Energie 2000-2004'. Het studiebureau maakte een inschatting van het aantal banen jaren dat kan worden gecreëerd tot en met 2010, enkel en alleen door het uitvoeren van een aantal energiebesparende maatregelen in de beleidsnota. In totaal berekenden ze dat er, louter door de uitvoering van de geplande maatregelen, tussen 2000 en 2010 netto ongeveer 60.000 extra banen jaren zullen kunnen worden gecreëerd. Bovendien kwamen ze tot de conclusie dat de kwaliteit van die jobs hoog lag en dat deze dus een verbetering inhouden, en dat dankzij deze maatregelen een aantal mensen met een tijdelijk contract een volwaardige baan zouden kunnen krijgen.

Interessant in dit hele verhaal is dat ongeveer de helft van deze extra banen jaren, 30.400 om precies te zijn, zich situeren op het vlak van het plaatsen of het verbeteren van de isolatie in bestaande woningen en kantoorgebouwen, dus binnen de bouwsector. Het gaat dan specifiek over het vervangen van enkel glas door dubbel glas of – beter nog – door hoogrendementsglas, en over het opdrijven van het isolatiepeil van vloeren, daken en muren tot op het niveau van de huidige wettelijke isolatienorm. Er is berekend hoeveel bijkomende jobs het toepassen van de huidige wettelijke isolatienorm in een aanzienlijk aantal bestaande woningen zou genereren. Deze isolatienorm behoort dan nog tot de zwakste

normen in Europa. Mocht men iets verder gaan, dan zou men natuurlijk nog meer jobs kunnen creëren.

Van die totale investeringskosten voor het verbeteren van het isolatiepeil van bestaande woningen en kantoren is ongeveer 40 percent toe te schrijven aan werkuren voor het plaatsen van het isolatiemateriaal. Ruim 95 percent hiervan zou gebeuren door Vlaamse bouwaannemers, zo berekende het bureau. De andere 60 percent van die investeringskosten bestaat uit de productiekosten van de isolatiematerialen. Hiervan gaat zowat 60 percent naar de grondstofkosten van de materialen en de overige 40 percent naar de arbeidskosten voor het maken van die materialen. Volgens het studiebureau RDC zou ruim een kwart hiervan in Vlaanderen worden geproduceerd. We kunnen hieruit besluiten dat de totale investeringskosten voor de productie en de plaatsing van het isolatiemateriaal heel wat kwaliteitsvolle tewerkstelling kunnen creëren in de Vlaamse bouwsector. Daarnaast is er natuurlijk het voordeel dat het comfort van de bewoners in die geïsoleerde huizen of de bedienden die werken in die geïsoleerde kantoorgebouwen zal toenemen. Ten slotte, maar niet onbelangrijk, zorgt een dergelijke investering ook voor een noodzakelijke energiebesparing en CO₂-reductie in de residentiële en de tertiaire sector.

Dit zijn drie belangrijke redenen om, vanuit economisch, sociaal en ecologisch oogpunt, als overheid extra te investeren in energiebesparende maatregelen. Dergelijke investeringen komen de bouwsector ten goede en sluiten beter aan bij de doelstellingen die de regering zich stelde inzake energiebeleid. Vandaar de vragen, mijnheer de minister, die ik zowel richt aan uzelf als minister van Energie als aan minister Landuyt, als minister bevoegd voor tewerkstelling. Ik neem aan dat u namens u beiden zult antwoorden.

De in opdracht van ANRE verrichtte studie had betrekking op het tewerkstellingseffect van het Vlaamse energiebeleid, zoals gepland in de Beleidsnota 2000-2004. In deze beleidsnota staat als doelstelling onder meer een vermindering van het energieverbruik in de residentiële en tertiaire sector vermeld. Werden de geplande beleidsmaatregelen voor het verbeteren van het isolatiepeil in bestaande woningen en kantoren, die tussen 2000 en 2010 ruim 30.000 banen jaren in de bouwsector zouden creëren, ook uitgevoerd? Hoe ver staat het daarmee? Welke andere, bijkomende maatregelen zal de regering nemen om extra jobs in deze sector te scheppen, rekening houdend met het belabberde isolatiepeil van het bestaande gebouwenbestand in

Glorieux

Vlaanderen, en met het gegarandeerde financiële rendement en de grote arbeidsintensiteit, vooral dan in de noodlijdende bouwsector, van een dergelijke investering ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Glorieux, u hebt een lange vraag gesteld en ik zal u niet ontgoochelen. U krijgt een lang antwoord.

Er is in de beleidsnota voorzien in vier maatregelen om de isolatie te stimuleren. Een eerste maatregel is het invoeren van een energieprestatieregeling voor nieuwbouw, maar ook voor vergunde renovaties in woningen, kantoren en scholen. Op 22 oktober 2002 werd het voorstel van energieprestatiedecreet in het Vlaams Parlement ingediend. Dit voorstel omvat zowel de eisenniveaus als het handhavingskader. Mijn administratie heeft vijf bijkomende architecten aangeworven om de invoering van de regelgeving voor te bereiden, onder meer door het opmaken van een softwarepakket in overleg met de andere gewesten, door informatieverstrekking aan gemeentelijke ambtenaren, architecten en bouwheren en door het concreet uitwerken van handhabingsbepalingen. Het voorstel van energieprestatiedecreet voorziet eveneens in de invoering van energieprestatiecertificaten voor woningen en gebouwen. Deze certificaten zullen informatie vastleggen over de energieprestaties van woningen en moeten beschikbaar zijn bij verkoop en verhuur. Hierdoor zullen eigenaars er direct belang bij krijgen om REG-investeringen in hun woning uit te voeren. Dit is een belangrijke maatregel om het gebrek aan voldoende isolatie in huurwoningen te verhelpen. Als voorloper van het energieprestatiecertificaat wordt momenteel een energieadviesprocedure met bijhorende software uitgewerkt voor bestaande woningen. De bedoeling is dat de eigenaar op vrijwillige basis zijn woning op energievlak kan laten doorlichten. Aan de doorlichting is een advies gekoppeld, waarin de mogelijke renovatiemaatregelen worden toegelicht.

Een tweede maatregel betreft het uitwerken van een norm inzake rationeel energiegebruik voor de energieleveranciers. Door het besluit van de Vlaamse regering van 29 maart 2002 werden de netbeheerders van elektriciteit verplicht om jaarlijks een hoeveelheid primaire energiebesparing bij hun eindafnemers te besparen, ten belope van 1 percent van de geleverde elektriciteit. De netbeheerders voeren dit jaar voor het eerst door mijn administratie goedgekeurde REG-actieplannen

uit. Die REG-plannen bevatten een ruime waaier aan acties ter financiële ondersteuning van REG-technologieën, vergezeld van sensibiliserende en informerende acties. De acties zijn niet enkel gericht op het elektriciteitsgebruik in de huishoudens en de tertiaire sector, maar eveneens op het brandstofgebruik.

Zo kennen de meeste netbeheerders een premie toe voor de plaatsing van dakisolatie in bestaande woningen en voor de vervanging van enkel glas door hoogrendementsglas. Bovendien wordt in een aantal gevallen muur- en kelderisolatie financieel gestimuleerd. Vanaf 2004 zullen ook de niet-huishoudelijke klanten kunnen genieten van deze premies.

Een derde maatregel in de beleidsnota betreft het uitwerken van een REG-decreet als wettelijke basis voor financiële ondersteuningsmaatregelen voor REG-investeringen. Het ontwerp van REG-decreet werd voor de tweede keer principieel goedgekeurd door de Vlaamse regering op 4 april 2003 en ligt nu bij de Raad van State. Dit decreet zal de mogelijkheid scheppen om subsidies te geven voor allerhande REG-investeringen, waaronder na-isolatie. In het voorontwerp van REG-decreet wordt ook in de mogelijkheid voorzien om vanaf 1 januari 2005 aan de brandstofleveranciers REG-verplichtingen op te leggen.

Een vierde maatregel is het aanmoedigen van energiebewust gedrag via een communicatiecampagne. Sinds 1998 voerde mijn administratie haar communicatie-inspanningen ter bevordering van rationeel energiegebruik elk jaar op. Sinds 2000 wordt ze daarbij ondersteund door een communicatiebureau. Isolatie is steeds een prioritair thema op beurzen, in brochures en op informatiesessies. De huidige beursstand, een REG-huis, wordt daarom momenteel uitgebreid met een specifiek gedeelte over isolatie. Mijn administratie geeft tegelijkertijd ook informatie over de fiscale voordelen in de personenbelasting bij het plaatsen van dakisolatie en hoogrendementsbeglazing.

Daarnaast wordt in de cluster energie van de samenwerkingsovereenkomst tussen het Vlaams Gewest en de steden en gemeenten 'Milieu als opstap naar duurzame ontwikkeling' gepland dat gemeenten, die intekenen op het tweede niveau, hun lastenboeken voor nieuwbouw en renovatiewerken screenen op energie-efficiëntie. Een eerste belangrijk aandachtspunt hierbij is uiteraard de isolatie van de gebouwen.

Bossuyt

Mijn administratie onderhoudt ook nauwe contacten met de isolatie- en bouwsector via regelmatige overlegvergaderingen van de taakgroep Isolatie, waarin onder andere de Isolatieraad, het WTCB, het Verbond van de Glasindustrie, enzovoort, vertegenwoordigd zijn.

Ten slotte zijn er momenteel besprekingen aan de gang met de VZW Bond Beter Leefmilieu om een klimaatnetwerk op te richten. Een van de taken van dit netwerk zal de verruiming van het aanbod van lage energiewoningen zijn. Deze doorbraak wordt beoogd door de markspelers van de bouwsector zelf verantwoordelijkheid te laten opnemen. Het idee is om met sleutel-op-de-deurfirma's, architecten, projectontwikkelaars, banken en immobielbedrijven charters te ondertekenen, waarin technische normen en afspraken over het percentage gebouwde, verhuurde of verkochte energie-vriendelijke woningen, lage energiewoningen en passiefhuizen zullen worden opgenomen.

De uitgewerkte beleidsmaatregelen inzake het bevorderen van de energiekwaliteit van het Vlaams woningbestand zijn dus zeer divers en kunnen de komende jaren bijdragen tot meer jobs in de bouwsector.

Vanuit het beleidsdomein werkgelegenheid kan ik mede in naam van minister Landuyt hieraan een aantal aanvullende elementen toevoegen inzake de vraag naar Vlaamse maatregelen voor jobcreatie in de bouwsector. De regering heeft met de sociale partners van verschillende sectoren afspraken gemaakt voor een flankerend beleid. Met de bouwsector heeft de Vlaamse regering op 1 november 2002 een sectorconvenant afgesloten voor de duur van 2 jaar.

De bouwsector is een bij uitstek conjunctuurgevoelige sector. Sinds 2002 merken we dan ook een gevoelige daling van de werkgelegenheid in de bouw. Dat betekent een verlies van naar schatting 2.000 tot 3.000 jobs in 2002. De Confederatie Bouw heeft hierop de aandacht gevestigd. In eerste instantie blijken de subsector van de wegenbouw en de subsector van de kabelleggers het flink moeilijk te hebben en zorgen heel wat faillissementen voor banenverlies.

Het geheel van de bouwsector groepeerde een diversiteit aan activiteiten gaande van wegen- en waterwerken, naar ruwbouw en afwerkingsberoepen zoals schrijnwerk of centrale verwarming. De verscheidenheid van activiteiten zorgt voor een ver-

scheidenheid van beroepen, elk met specifieke competenties.

Ondanks een dalende conjunctuur blijft de sector geconfronteerd met het specifiek probleem van een vrij groot aantal moeilijk invulbare vacatures, de zogenaamde knelpuntvacatures of -beroepen, zoals bekisters, metselaars, dakdekkers en bouwplaatsmachinisten. De gevolgen van de maatregelen vanuit het energiebeleid, hebben weliswaar invloed op één aspect van het verhaal. Een ander belangrijk aspect is het verbeteren van de afstemming tussen vraag en aanbod van arbeidskrachten in die sector. Hoe slagen we erin om werkloos geworden bouwvakkers uit de wegenbouw of kabelleggers te laten aanwerven in de bestaande vacatures, of vacatures die ontstaan door de ontwikkeling van de isolatieactiviteiten ?

Het voeren van een gericht opleidingsbeleid voor werkzoekenden en werkenden is essentieel. De afspraken die gemaakt zijn in de convenant met de bouwsector spelen hierop in. De Vlaamse regering stelt aan de sector 8 consultants ter beschikking. Die worden ingezet voor de uitvoering van de afspraken. In elke provincie heeft de sector een bouwplatform ingericht. Elk bouwplatform wordt ondersteund door een sectorconsulent. Dit beleid is ook in de praktijk zichtbaar. Naast de analyse van de sectorale arbeidsmarkt van vacatures en werkzoekenden, tekenen we een opleidingsbeleid op maat uit. In geval van een faillissement zullen de sociale interventieteams van de VDAB de werkzoekenden zo snel mogelijk ondersteunen. Ze zullen de veelal kleine ondernemingen uit de sector bijstaan in het opmaken van het dossier voor het Herplaatsingsfonds om in een stevige outplacementbegeleiding te voorzien voor deze groep bouwvakkers. Mits de gepaste opleiding kunnen ze ingeschakeld blijven binnen de sector maar in een andere activiteit.

De sector stelt voor de realisatie van de engagementen van de convenant, de eigen sectorale middelen voor vorming en kansengroepen ter beschikking. Die samenwerking bouwt verfijnd verder op de intense samenwerking die de sector reeds heeft opgebouwd met de VDAB en het onderwijs.

Zo werden er in 2002 bij de VDAB alleen al meer dan 12.500 bouwopleidingen beëindigd. Dat is het derde grootste aantal na de opleidingen in de sociale en de tertiaire sector. Een aantal VDAB-bouwopleidingen scoort ook hoog qua aantal gerealiseerde opleidingsuren. De opleidingen basisveiligheid bouw, metselaar, constructielasser, bouwplaatsmachinist en bekister-ijzervlechter komen

Bossuyt

respectievelijk op de 1e, 5e, 6e, 7e en 9e plaats volgens het aantal opleidingsuren in de secundaire sector.

De voorzitter : De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Een aantal maatregelen wordt uitgevoerd. Dat is goed. Voor de energieprestatie en binnenhuisklimaatregeling is een voorstel van decreet ingediend. Dat zal voor nieuwe huizen en vernieuwbouw moeten zorgen. Er is ook een groot potentieel aan bestaande woningen en kantoren, die zonder extra impulsen geen na-isolatie zullen krijgen. Het is dus belangrijk dat we voor die bestaande woningen initiatieven nemen. De overheid zou haar eigen overheidsgebouwen kunnen doorlichten. In een aanzienlijk aantal overheidsgebouwen kan het zeker rendabel zijn om in na-isolatie te investeren. Er is trouwens een resolutie goedgekeurd in het Vlaams Parlement die daartoe de opdracht geeft. Zo kunnen nieuwe jobs worden gecreëerd in de bouwsector. Het comfort van de personeelsleden wordt erdoor verhoogd en er is minder energieverbruik. Dat zijn verschillende troeven door een maatregel.

Mijnheer de minister, door de sectorconvenant met de bouwsector waarnaar u hebt verwezen, zullen jobs verloren gaan in de wegebouw en bij de kabelleggers. Via opleiding en omvorming van wegebouwer naar isolateur moeten we proberen om die mensen aan nieuwe jobs te helpen. Ik vind dit een heel belangrijk en goed initiatief en hoop dat ook in de toekomst hieraan verder aandacht zal worden besteed. Het is immers in die sector dat zeker tot 2010 een bijzonder groot jobpotentieel aanwezig is. Dit is trouwens duidelijk aangetoond in de ANRE-studie en is gebaseerd op de aanpak van het bestaande huizenbestand.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het openbaar vervoer in Vlaanderen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwe tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het openbaar vervoer in Vlaanderen.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, in de kranten Het Nieuwsblad/Het Volk werd op woensdag 18 juni 2003 een vergelijking gemaakt tussen de NMBS en De Lijn, en dit aan de hand van een interview met mevrouw Ingrid Lieten, directeur-generaal van de Vlaamse Vervoersmaatschappij. De Lijn geldt daarbij als voorbeeld van hoe het wel kan, zo moest toch uit dat artikel blijken. Opvallendste voorbeeld daarvan is de gezonde financiële situatie van De Lijn.

Deze kwestie is reeds meermaals aan bod gekomen in het Vlaams Parlement. We weten allemaal dat het exploitatiebudget van De Lijn in evenwicht is, maar dat heeft eigenlijk niets te maken met het 'schitterende' management. Dat is immers enkel toe te schrijven aan de spectaculair gestegen overheidsdotaties. Zoals iedereen wellicht weet, is de dotatie voor De Lijn de voorbije 4 tot 5 jaar met liefst 70 percent toegenomen. Dit is vrij indrukwekkend en het is ook de hoofdoorzaak waarom De Lijn momenteel min of meer gezond te noemen is.

Een belangrijk gegeven is ook dat de dekkingsgraad van de eigen inkomsten van De Lijn in vergelijking met pakweg 10 jaar geleden met ruim 15 percent is gedaald. Vroeg of laat zal men met deze problematiek echt geconfronteerd worden. Een en ander staat in schril contrast met de NMBS. Voor die openbaarvervoersmaatschappij zijn de overheidsdotaties veel minder sterk gestegen. Men zou zelfs van een daling kunnen spreken.

En dan zwijgen we nog over de investeringen. Ondanks de explosief groeiende exploitatie bij De Lijn volgen de investeringsbudgetten deze groei niet, wel integendeel. Ik zal daarop morgen tijdens de plenaire vergadering nog uitvoerig terugkomen wanneer we de begrotingscontrole bespreken.

De NMBS zit ook opgezaald met een historisch opgebouwde schuldenlast die de jongste jaren explosief is toegenomen. Ook op dat vlak is er dus een enorm verschil met De Lijn.

Tussen 1990 en 2000 steeg het reizigersverkeer in België in zijn geheel met 18,3 percent, het aantal treinpassegeers met 18,2 percent en het aantal reizigers bij De Lijn in Vlaanderen met 9,92 percent. De Lijn heeft sinds 2000 wel een spectaculaire groei gekend met 32,5 percent, maar had duidelijk ook een achterstand in te halen. Ik zal hier niet de discussie heropstarten over de tellingen van het aantal reizigers. Dat is immers een eindeloze dis-

Decaluwe

cussie. Daarom ook moet het succes van het openbaar vervoer wat afgelezen worden uit de modal split. Immers, in hoever slaagt het openbaar vervoer er in om het privé-autovervoer te vervangen en daardoor het fileprobleem te verlichten, milieuvervuiling te verminderen en verstedelijkt gebied leefbaar te maken? Dat is mijns inziens één van de belangrijke opdrachten van De Lijn waaraan in het verleden te weinig aandacht is besteed. Men legde te veel de nadruk op de tarieven alleen. Op dit vlak is er dus geen verbetering waarneembaar. De verdubbeling van het marktaandeel van het openbaar vervoer tegen 2010 is nochtans een belangrijke doelstelling uit het Vlaams regeerakkoord. De voorzitter zal zich nog wel herinneren dat we hier een grondige discussie hebben gevoerd met een aantal specialisten over de verplaatsingsbehoeften en dergelijke meer. We hebben hier zelfs moeten vaststellen hoe de wetenschappers op een vakkundige manier door uw voorganger het zwijgen werden opgelegd.

Een ander en bijzonder actueel aspect dat in het interview aan bod komt, is de problematiek van de lokale treinen. Lokale treinen vervangen door bussen vindt mevrouw Lieten complete onzin. Op zich is het duidelijk dat een stoptrein vervangen door een bus duidelijk een verlies qua stiptheid en comfort zou meebrengen voor de reizigers. Als men dit vergelijkt van punt tot punt, dan is dat wellicht correct. Als men dit evenwel integreert in heel het concept van de massamobiliteit, dan moet dat wat genuanceerd te worden. Vanuit dat oogpunt is het inderdaad niet aangewezen om tot een dergelijke vervanging te komen, maar anderzijds moet er toch rekening mee gehouden worden dat een Vlaamse vervoersmaatschappij in de toekomst dergelijke verbindingen zou moeten kunnen exploiteren, wat dan logischerwijze De Lijn zal zijn. We weten ook – en mevrouw Lieten weet dat maar al te goed – dat een trein laten rijden van punt tot punt qua kostprijs een heel ander verhaal is dan een bus laten rijden van punt tot punt. Waarschijnlijk is de reactie gebaseerd op die financiële gevolgen.

Het Vlaams Parlement heeft al meermaals te kennen gegeven dat Vlaanderen regionaal spoorvervoer zou moeten kunnen organiseren. Ook in het Vlaams regeerakkoord staat: 'De Vlaamse regering onderzoekt de mogelijkheid om spoorvervoer te organiseren ter aanvulling van het huidige NMBS-aanbod'. Ik krijg trouwens steeds meer de indruk dat we niet langer praten over een aanvulling, maar eerder over een vervanging van bepaalde onderdelen van het huidige NMBS-aanbod.

Het stoort me een beetje dat de directeur-generaal van De Lijn deze ideeën afwimpelt met de uitspraak dat het onzin is om treinen te vervangen door bussen, zonder te onderzoeken hoe De Lijn de zaak op een andere manier kan organiseren. In de jaren zeventig beschikte de NMBS zelf over zogenaamde 'groene bussen': bussen die werden ingezet in het geval dat de trein niet reed. Het idee was niet zo gek.

De ware reden van de reactie van mevrouw Lieten kan wellicht worden gevonden bij de krappe investeringsbudgetten. Die zijn nu reeds onvoldoende om dure, noodzakelijke traminvesteringen sneller te realiseren op de voorstadnetten van Antwerpen en Gent. Het is daarom momenteel onmogelijk voor De Lijn om een deel van het spoorvervoer over te nemen. De overheid kan ervoor opteren om de nodige middelen vrij te maken. Dat is een kwestie van prioriteiten. Ook voor de prefinanciering van bepaalde infrastructuurnetten voor de ontsluiting van de Antwerpse haven, wordt nog steeds niet in budgettaire middelen voorzien.

Naar aanleiding van het interview met mevrouw Lieten, zou ik graag uw mening kennen over het ontwerp van Mobiliteitsplan. Dat het nog een ontwerp is, maakt het bijzonder moeilijk om erover te discussiëren. In het ontwerp van plan werden een aantal verwachtingen ten aanzien van de NMBS geformuleerd. Wat is de stand van zaken? Wanneer zal het plan klaar zijn? Volgens het regeerakkoord zou het al in het voorjaar van 2001 operationeel zijn geweest. Hoe kunnen we de verwachtingen ten aanzien van de NMBS afdwingen?

Het Vlaams Parlement heeft medezeggenschap in het beheer van de NMBS gevraagd. Ik stel vast dat een aantal meerderheidspartijen dat ook doen in het federaal regeringsoverleg. Hoe wilt u dit invullen? Acht u het mogelijk om het beheersmodel van de VVM toe te passen op de NMBS?

Een doelstelling van het Vlaams regeerakkoord is de verdubbeling van het marktaandeel van het openbaar vervoer tegen 2010. De referentie is de modal split in 1999. In 1998 had het openbaar vervoer volgens het ontwerp van mobiliteitsplan een aandeel van 15 procent. Het streefdoel voor 2010 is 19 procent. Dat is een aanzienlijke afzwakking van het streefdoel van het regeerakkoord. Wordt de doelstelling van het Vlaams regeerakkoord verlaten en vervangen door een streefwaarde zoals voorzien in het ontwerp van mobiliteitsplan? Wat is de stand van zaken? Welke maatregelen zult u nemen om alsnog de doelstelling te halen?

Decaluwe

Het gewestelijk spoorvervoer vormt een ander element uit het regeerakkoord. Is er sprake van een onderzoek naar de mogelijkheden van een dergelijk aanvullend of vervangend spoorvervoer? Werden deze mogelijkheden reeds onderzocht? Hoe schat u de evolutie in? Acht u het wenselijk dat de VVM ook personenvervoer per spoor organiseert – iets wat volgens mevrouw Lieten totaal onmogelijk is?

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik wil graag even het verband leggen met de resolutie die we vorige week hebben goedgekeurd in de plenaire vergadering. Ik verwijs ook naar het plan van de heer Vinck, Move 2007, waaruit geen grote liefde blijkt voor decentrale spoorlijnen. Hij wil die eerder afstoten en kijkt daarbij in de richting van de gewesten. Als de opdracht inderdaad aan de gewesten wordt overgedragen, dan zitten we met een probleem, tenzij ook de middelen worden overgedragen. Als we over de nodige middelen beschikken, kan de operatie positief uitdraaien. Als dat niet het geval is, moeten we nog een en ander onderzoeken.

We hebben het in deze commissie al gehad over het effect van prefinanciering op een groot project zoals de Liefkenshoekspoortunnel. Natuurlijk kost prefinanciering ook geld. Hetzelfde effect zou ontstaan als er opnieuw buurtspoorwegen zouden zijn, die dan onder De Lijn vallen. Voormalig minister Stevaert was een groot voorstander van een nieuwe taak van De Lijn waarbij de lokale spoorlijnen zouden worden opgenomen in het pakket. Mevrouw Lieten ziet dat niet zo goed zitten. Hoe kunnen de meningen op elkaar worden afgestemd en wat denkt de Vlaamse regering over de zaak?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, mijnheer Decaluwe, er wordt naar gestreefd het document dat de beleidsaanbevelingen bevat met betrekking tot het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen nog voor het parlementair reces aan de Vlaamse regering over te maken met het oog op het stellen van een adviesvraag aan de SERV en de Mina-Raad. Ik ga straks dieper in op het invullen van de verwachtingen ten aanzien van de NMBS.

Wat de overige aspecten van uw eerste vraag betreft, verwijs ik naar het project Beter Bestuurlijk Beleid, waar wordt onderzocht of via beleidsover-

eenkomsten het beleid op de verschillende niveaus beter op elkaar kan worden afgestemd. Deze optie wordt ook aangegeven in de beleidsaanbevelingen met betrekking tot het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen.

In het kader van de besprekingen over het investeringsplan van de NMBS is in het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 besloten het 'executief comité van ministers van Mobiliteit' op te richten. De bedoeling is de permanente samenwerking met de gewesten te versterken. Dit comité is belast met het onderzoek van de coördinatie van het openbaar vervoer en met de opvolging van het investeringsplan. Verder kunnen zowel de federale als de gewestelijke de ministers bevoegd voor ruimtelijke ordening en voor de vervoermaatschappijen, worden uitgenodigd op de vergaderingen.

Een tweede stap is opgenomen in de wet van 22 maart 2002 tot aanpassing van de wet van 21 maart 1991 tot hervorming van sommige overheidsbedrijven. Artikel 8 van deze wet voorziet in het invoegen van een hoofdstuk III bis, dat de oprichting van een oriënteringscomité vastlegt. Dat oriënteringscomité is samengesteld uit vertegenwoordigers van de raad van bestuur en zes vertegenwoordigers van de gewestelijke vervoermaatschappijen. Dit comité formuleert voorstellen en bezwaren en brengt adviezen uit betreffende alle maatregelen die een invloed kunnen hebben op de samenwerking met de gewestelijke vervoermaatschappijen. Bovendien onderzoekt het comité de gevolgen van het meerjarige investeringsplan voor de mobiliteit en de verbindingen op het lokale niveau.

In het kader van de lopende federale regeringsonderhandelingen en mede in het kader van de recent goedgekeurde resolutie van het Vlaams Parlement omtrent het investeringsprogramma van de NMBS, werd duidelijk gesteld dat er verschillende gradaties bestaan van medezeggenschap, zowel op het vlak van de aanleg van infrastructuur als op het vlak van exploitatie. De resolutie vraagt om dit verder te onderzoeken. Diverse scenario's van medezeggenschap kunnen hierbij worden uitgewerkt.

Ik acht het mogelijk om een gelijkaardige succesformule toe te passen op de NMBS, voor zover er ook duidelijke afspraken kunnen worden gemaakt tussen de NMBS en haar voogdijminister en voor zover er ook duidelijke verantwoordelijkheden kunnen worden vastgelegd. Dat soort van zaken moet natuurlijk in een beheersovereenkomst worden geregeld.

Bossuyt

De ambities van het regeerakkoord zijn met betrekking tot de verschillende modi in het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen uitgewerkt voor de verschillende marktsegmenten en schaalniveaus. Hierbij wordt rekening gehouden met de financiële vooruitzichten en de aanbevelingen van het Vlaams Parlement. Dankzij diverse maatregelen is het aantal reizigers van de Vlaamse Vervoersmaatschappij tussen 1999 en 2002 gestegen van 223 miljoen naar 318 miljoen reizigers per jaar. Over een periode van 4 jaar is het aantal reizigers van de VVM dus met 95 miljoen toegenomen. Indien dit ritme van een stijging met bijna 24 miljoen reizigers per jaar de komende jaren wordt aangehouden, is een verdubbeling van het aantal reizigers bij de VVM mogelijk. Ook bij de NMBS doet zich een groei van het aantal reizigers voor, maar die is jammer genoeg veel minder uitgesproken dan de groei bij de Lijn. De maatregelen die nodig zijn om het aantal reizigers verder te doen toenemen, zijn beschreven in het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen. Voor het onderdeel VVM verwijs ik ook naar de engagementen van het gewest en van de VVM, aangegeven in de ontwerpbeheersovereenkomst.

Zolang er geen duidelijkheid is over de invulling van de openbare dienstverlening op het spoorwagennet in de vorm van objectieve normen en netmanagement, is het weinig opportuun te onderzoeken waaraan aanvullend spoorvervoer moet of kan voldoen. Zodra geweten is over welk aanbod we minimaal kunnen beschikken op basis van de federale kredieten aan de spoorwegexploitant, kan het onderzoek hierover worden opgestart. Wat het organiseren van het personenvervoer per spoor betreft, heb ik reeds eerder gesteld dat in het licht van de recent goedgekeurde resolutie verschillende scenario's kunnen worden uitgewerkt. Ik kan de stelling van mevrouw Lieten bijtreden dat naargelang van de nodige capaciteit de geschikte exploitatievorm moet worden aangewend. Uiteraard hangt alles af van het scenario van medezeggenschap dat in de toekomst eventueel zal worden gekozen.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, wat moet ik hier nu op zeggen ? Mijnheer de minister, u ontgoochelt me. Dat wordt een beetje de traditie. Ik heb daarstraks nog minister Keulen ondervraagd en vorige week een andere minister. De voorbije weken is het een nieuwe trend bij de leden van de regering om zich constant te verschuilen achter BBB. Het staat zagezegd allemaal in

functie van Beter Bestuurlijk Beleid. Zelf heb ik het liever over 'Beter Betaalde Banen'.

De voorzitter : Ik heb nog een andere variant : 'Best Bezig Blijven'.

De heer Carl Decaluwe : Het gaat erom dat de minister zich verschuilt achter BBB, terwijl het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen daar mijns inziens voorlopig niets mee te maken heeft.

Mijnheer de minister, u hebt ook niet geantwoord op mijn vraag wanneer het plan klaar zal zijn. In het regeerakkoord stond een duidelijke doelstelling, namelijk het voorjaar van 2001. Ondertussen is het voorjaar van 2003 echter reeds gepasseerd. We hebben natuurlijk wel die resolutie goedgekeurd, maar dat is op zich niet zo belangrijk. Het enige wat telt, is wanneer dit Mobiliteitsplan Vlaanderen er komt. U zegt nu dat u zult wachten op wat er bij de NMBS gebeurt.

Minister Gilbert Bossuyt : Het moet eerst worden voorgelegd aan de inspectie van Financiën.

De heer Carl Decaluwe : Dat is allemaal goed en wel, maar het wachten blijft maar duren. U hebt ook verwezen ook naar de medezeggenschap, maar dat is niet de formule waarnaar het Vlaams Parlement heeft gevraagd.

Er werden al veel interviews gegeven en statements gelanceerd. In de praktijk staan we echter nog nergens. Er is nog geen Mobiliteitsplan Vlaanderen. De situatie van de NMBS is nog verre van uitgeklaard. De verhouding met de regio's is evenmin duidelijk. Inzake de prefinanciering is er nog niets uitgewerkt.

Mijnheer de minister, het enige succes dat u kunt voorleggen, is dat het aantal reizigers stijgt. Dat heeft natuurlijk zijn prijs qua financiële leefbaarheid van De Lijn. Wat het openbaar vervoer in Vlaanderen betreft, moeten we nog steeds wachten naar de eerste concrete en belangrijke beslissingen. Voor mij is een beslissing pas geldig als ze in Het Staatsblad is verschenen. De rest is gazetenvulling.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Een aantal maatregelen zijn in Het Staatsblad verschenen.

De heer Carl Decaluwe : Maar de uitvoeringsbesluiten nog niet.

Minister Gilbert Bossuyt : Daarover had u het daarnet niet.

De heer Carl Decaluwe : Een uitvoeringsbesluit kan even belangrijk of zelfs nog belangrijker zijn dan een basisdecreet. Hoever staat het met het uitvoeringsbesluit inzake het netmanagement ?

Minister Gilbert Bossuyt : Dat is al in Het Staatsblad verschenen.

De heer Carl Decaluwe : En de uitvoering ervan ?

Minister Gilbert Bossuyt : Daar wordt aan gewerkt.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de minister, u hebt waarschijnlijk ook zelf het artikel gelezen in de regionale edities van De Standaard. We hebben getracht via amendementen de bereikbaarheid van scholen en bedrijven te verbeteren. Opnieuw stellen we vast dat er geen geld is. De regering heeft zich vergaloppeerd. Er werden zaken beloofd die niet kunnen worden hardgemaakt.

De overheidsdotatie is spectaculair gestegen. Dat is een enorme verdienste. We hebben er geen enkel probleem mee om dit te erkennen. Als bepaalde zaken worden beloofd, dan moet men die echter ook hardmaken. Op het vlak van de mobiliteit is dat niet gebeurd.

Mijnheer de minister, ik verwijt u dat persoonlijk niet. We zullen het morgen hebben over de budgetcontrole. De lat wordt enorm hoog gelegd. Nu blijkt dat voor een aantal essentiële punten de norm niet wordt gehaald. Dat is de essentie.

We kijken uit naar het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Dan pas zal er een echt kader zijn om beleidsdoelstellingen te realiseren.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 17.16 uur.*
