

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



Zitting 2003-2004

16 maart 2004

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van de heer Didier Ramoudt tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verschillende normeringen op federaal en Vlaams niveau met betrekking tot de installatie van taxameters in taxi's

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de nieuwe structuur van de luchthaven van Oostende

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aanpak van de zwarte punten in de provincie Antwerpen

Vraag om uitleg van de heer Dirk Holemans tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de laattijdige levering van trams voor de verlenging van de nieuwe tramlijn 1 te Gent

Vraag om uitleg van de heer Dirk Holemans tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over afdoende maatregelen om de doorstroming van het Gentse openbaar vervoer te bevorderen

Vraag om uitleg van mevrouw Trees Merckx-Van Goey tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het uitblijven van de overdracht van de Demer van de afdeling Zeeschelde naar de afdeling Water en de gevolgen hiervan voor de renovatie van de 's Hertogenmolens in Aarschot en de aanleg van de winterdijk in Hellicht-Rotselaar

Vraag om uitleg van de heer Jan Laurys tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over leerlingenvervoer vanuit Vlaams-Brabant door de Waalse vervoersmaatschappij TEC

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de beveiliging van havengebieden

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 16 maart 2004

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 14.06 uur.*

Vraag om uitleg van de heer Didier Ramoudt tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verschillende normeringen op federaal en Vlaams niveau met betrekking tot de installatie van taxameters in taxi's

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Ramoudt tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verschillende normeringen op federaal en Vlaams niveau met betrekking tot de installatie van taxameters in taxi's.

De heer Ramoudt heeft het woord.

De heer Didier Ramoudt : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, als gevolg van het besluit van de Vlaamse regering van 18 juli 2003 over de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met een bestuurder, verschenen in het Belgisch Staatsblad op 19 september 2003, moeten taxi's zich tegen 1 juni 2004 in orde stellen met de nieuwe bepalingen.

Een aantal bepalingen van het besluit, vooral de artikelen 19 tot 31 van hoofdstuk II, afdeling 2, onderafdeling 1, die handelen over de taxameter en de tarieven, zorgen voor onduidelijkheid bij de sector.

Vlaanderen legt voor de taxameters blijkbaar normen op die strijdig zijn met de federale en de Europese regels. Zo zou de federale dienst Metrologie geen modellen kunnen homologeren die voldoen aan de Vlaamse normen. Als gevolg hiervan stellen bestaande ondernemingen de installatie van de

taxameters uit, en weten beginnende ondernemers niet goed hoe ze zich in orde moeten stellen.

De deadline van 1 juni 2004 komt dichtbij. Ervaringen met de overgang naar de euro hebben geleerd dat ongeveer een jaar nodig is voor iedereen in orde is. De taxameters zouden nu moeten worden geïnstalleerd.

De federale overheid zou bij de Raad van State een verzoekschrift hebben ingediend om de Vlaamse regelgeving nietig te verklaren.

De Vlaamse taxibedrijven hebben twee keuzemogelijkheden : zich in orde stellen met de Vlaamse regelgeving en de federale reglementering overtreden, of de federale regels volgen en de Vlaamse regelgeving overtreden.

Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken met betrekking tot de homologatie van taxameters, zoals opgelegd door de Vlaamse regelgeving ? Binnen welke termijn zullen de taxiondernemingen zekerheid hebben over wat hun te doen staat om zich in orde te stellen ? Blijft 1 juni 2004 de datum van inwerkingtreding ? Wat moeten bestaande en startende ondernemingen doen om zich in orde te stellen met het besluit van de Vlaamse regering, rekening houdend met de verzoekschriften van de federale overheid en de taxiondernemingen om het besluit van de Vlaamse regering nietig te verklaren ?

Mijnheer de minister, het is een vervelend probleem. De bestaande taxiondernemingen hebben nog 6 maanden extra respijt, maar startende ondernemingen moeten in orde zijn tegen 1 juni 2004.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, collega's, het besluit van 18 juli 2003, dat in september in het Staatsblad is gepubliceerd, handelt over

Bossuyt

de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder.

Op vraag van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten werd de inwerkingtreding met 9 maanden uitgesteld, om de gemeenten in staat te stellen de gemeentelijke reglementen inzake taxidiensten aan te passen.

Op vraag van de taxisector werd een overgangspe-riode voor de nieuwe taxameters voorzien. Deze werd vastgelegd op 5 jaar na de inwerkingtreding van het besluit. De reden lag voor de hand : bij de overschakeling naar de euro is de homologatie van de taxameters moeizaam verlopen. Door de extra lange overgangperiode zal dit probleem vermeden worden.

Op 5 november 2003 heeft het kabinet van de mi-nister van Economische Zaken op een overlegver-gadering beloofd dat de nieuwe soort taxameters tegen 1 juni 2004 gehomologeerd wordt. Op 1 maart 2004 heeft het kabinet van Economische Zaken per brief gesteld dat een onderzoek zal wor-den gevoerd naar de haalbaarheid van de homolo-gatie per 1 juni 2004, en dat ik daarvan op de hoog-te zal worden gehouden.

De functionaliteiten die de taxameters overeen-komstig de Vlaamse reglementering moeten kun-nen uitvoeren, zijn niet in strijd met de Europese regels, integendeel. Deze functionaliteiten zijn af-geleid van taxameters die Europees gehomolo-geerd zijn. Onder meer in Zweden, Groot-Brittan-nië en Denemarken worden dergelijke taxameters reeds gebruikt.

Er is nu zekerheid, aangezien de taxivoertuigen pas ten laatste op 31 mei 2009 uitgerust moeten zijn met een taxameter die voldoet aan de functionali-teiten van het besluit. Zelfs als de betrokken bepa-lingen van het besluit ondertussen worden vernie-tigd, is de investering niet verloren, omdat de ex-ploitant de taxameter kan blijven gebruiken.

Een bestaande onderneming kan de huidige taxa-meters gebruiken tot 31 mei 2009. Een nieuwe ex-ploitant heeft de keuze : ofwel koopt hij een twee-dehands taxameter, die krachtens de oude regle-mentering en de overgangsbepalingen nog gebruikt mag worden tot 31 mei 2009, ofwel koopt hij een taxameter die reeds aan alle technische eisen van de nieuwe reglementering voldoet.

Er zijn vandaag reeds toestellen die in België geho-mologeerd zijn, en dus aan alle technische eisen voldoen.

De discussie over de homologatie heeft enkel be-trekking op de software die deze nieuwe toestellen mogen gebruiken. Volgens de huidige stand van zaken inzake federale homologatie mogen deze toestellen slechts twee tarieven gebruiken.

In de nieuwe Vlaamse regelgeving is bepaald dat er meerdere tarieven mogelijk zullen zijn en dat de steden en gemeenten hier een lokaal taxibeleid mee kunnen voeren. De steden en gemeenten kun-nen dus in theorie hun bevoegdheid om meerdere tarieven in te stellen, bijvoorbeeld voor personen met een handicap, 65-plussers en jongeren, niet ef-fectief gebruiken.

De praktijk leert echter dat de federale wetgeving terzake volledig is verouderd en dat zowel de ex-ploitanten als de steden en gemeenten de huidige wetgeving op verschillende vlakken negeren. Zo worden bijvoorbeeld ritten aan forfaitaire tarieven veelvuldig toegepast of wordt de prijs van de rit dikwijls vooraf afgesproken. De nieuwe Vlaamse regelgeving wil hier een antwoord op geven door meer flexibiliteit in de tarieven in te voeren door deze verschillende tariefvormen toe te laten, die dan uiteraard ook in de software van de taxameter moeten zijn voorzien. Op dat vlak dient de federale ijkingsdienst in de nodige homologaties te voor-zien.

Het beroep, ingediend door de minister van Eco-nomische Zaken en de taxisector, is een vraag tot nietigverklaring. Het valt te verwachten dat de Raad van State die vraag niet zal volgen.

Inzake dit bevoegdheidsconflict verwijs ik naar het recente arrest van het Arbitragehof van 11 februari 2004. Volgens het Arbitragehof is het vaststellen van de perimeter, dus ook het tarievenbeleid, een gewestelijke aangelegenheid.

De voorzitter : De heer Ramoudt heeft het woord.

De heer Didier Ramoudt : Mijnheer de minister, uw antwoord geeft me een gedeeltelijke klaarheid maar ik vrees dat het op het terrein geen oplossing brengt voor de vragen van de sector want de fede-rale dienst Metrologie weigert de toestellen te ho-mologeren. Die mensen hebben een fundamenteel probleem : ze willen de toestellen laten homologe-ren, maar de federale dienst wil dat niet doen omdat ze in strijd zijn met de regelgeving. Hoe kunnen die mensen zich in orde stellen wanneer de

Ramoudt

federale overheid de toestellen niet wil homologeren ? Het enige wat u kunt doen, is zeggen dat het besluit ingaat op 1 juni maar dat er niet zal worden geverbaliseerd.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Ramoudt, wie is er de baas in dezen : de ijkingsdienst of wij ? Met deze mensen hebben we ook moeilijkheden bij de ijking van de flitspalen. Ik heb dit gemeld aan de minister. U bent gemeenschapssenator. Het zou me plezier doen als u de federale minister zou onderwerpen opdat hij en zijn diensten rekening zouden willen houden met de federalisering in dit land en de wetgeving die daaruit voortvloeit. Ik plooi niet voor een federale ijkingsdienst. We denken dat we in ons recht zijn. We hebben de beslissingen genomen die we meenden te moeten nemen. We hebben gevraagd dat de federale minister het nodige zou doen om onze beslissingen te honoreren via zijn federale ijkingdienst. Dat is zeer klaar.

De heer Didier Ramoudt : Misschien kan dit probleem op het niveau van de regeringen op het gemeenschappelijk overleg worden aangekaart.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Ramoudt, u zit in het Vlaams Parlement. Ik ben Vlaams minister en ik oefen mijn bevoegdheden uit. Ik vraag de federale minister om hetzelfde te doen. Dat is geen kwestie van overleg maar van toepassing van de wetgeving. Ik zal dat niet overlaten aan gelijk welk overleg. We hebben dit land geregionaliseerd. Daar bestaan wetten over en deze wetten moeten worden toegepast, en zeker door een federale administratie die wat dat betreft echter niet aan haar proefstuk is.

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 de nieuwe structuur van de luchthaven van Oostende

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 de nieuwe structuur van de luchthaven van Oostende.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het is niet de eerste keer dat we in deze commissie debatteren over regionale luchthavens, laat staan over structuren en contracten. De nieuwe directeur van de Oostendse luchthaven, de heer Vanspauwen, is blijkbaar bijzonder goed in het communiceren, ik volg dit in de lokale pers. We hebben hem al vaak in de media gehoord, maar veel beleidsdaden heb ik van hem nog niet gezien.

Op 12 februari heeft hij op Kanaal Z duidelijke uitspraken gedaan. Hij zei dat de luchthaven van Oostende 30 procent meer vliegtuigen moet behandelen en dat hij daarvoor een nieuwe structuur in de maak heeft. Ik citeer hem : 'Dat is de zogenaamde EVA-structuur, een extern verzelfstandigd agentschap wordt op poten gezet. Het juridische werk is daarvoor rond. Eigenlijk wordt dat een naamloze vennootschap, met 100 procent van de aandelen bij de start in de handen van de Vlaamse overheid. Ik hoop dat dit in april 2004 realiteit zal worden. Het wetgevend en het voorbereidend werk is daarvoor af.'

De communicatieverantwoordelijke van Beter Bestuurlijk Beleid noemt de uitspraken van de heer Vanspauwen voorbarig. Er is nog geen enkele beslissing van de Vlaamse regering bekend. De veranderingsmanager van het beleidsdomein Mobiliteit zegt een week later letterlijk : 'In het raam van de bestuurlijke reorganisatie van het Vlaams overheidsapparaat worden verschillende pistes met betrekking tot het toekomstige bestuurlijke statuut van de luchthaven bekeken. Tot op heden is hieromtrent nog geen enkele beslissing genomen.' Er is dus op zijn zachtst gezegd een tegenstrijdige berichtgeving, enerzijds van de nieuwe directeur en anderzijds van de mensen van de administratie Mobiliteit en de veranderingsmanager.

Deze tegenstrijdige berichtgeving werd naar buiten gebracht door de u bekende werkgroep Wiloo. Mijnheer de minister, het zou misschien goed zijn indien u duidelijkheid probeert te creëren in deze kwestie door te antwoorden op de volgende concrete vragen.

Wie spreekt er nu eigenlijk de waarheid ? Bestaat er een compleet afgewerkt voorstel om van de DAB een EVA te maken ?

In eerste instantie werkte de Vlaamse overheid aan een voorstel tot het oprichten van een EVA. Enkele dagen later wordt echter gesteld dat er verschillende denksporen worden gevolgd. Welke denksporen worden er onderzocht ? Gebeurt dat in af-

Decaluwe

spraak met de luchthavenmanager ? Indien dat zo is, waarom spreekt hij dan enkel over het voorstel om een EVA op te richten ?

De timing die de betrokken manager vooropstelt, is op zijn zachtst gezegd optimistisch te noemen, hoewel men zoiets natuurlijk nooit weet. Tegen wanneer zal er effectief een nieuwe structuur worden uitgewerkt voor de luchthaven van Oostende ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Decaluwe, ik vind uw terminologie nogal scherp. U vraagt me wie de waarheid spreekt. Ik kan enkel zeggen dat ik bij de ene wat meer enthousiasme bespeur dan bij de andere. Het feit dat iemand gelooft dat iets vlugger kan worden verwezenlijkt dan de feiten misschien zullen aantonen, hoeft toch niet te betekenen dat het gaat om een onwaarheid. Laat ons die zware terminologie dus niet gebruiken.

Ik moet u zeggen dat de nieuwe directeur van de luchthaven van Oostende gedurende de korte periode dat hij er reeds actief is alleszins toch al een en ander heeft verwezenlijkt. Ik vind het een beetje spijtig dat de buitenwacht dat niet opmerkt. Wie de zaken wat grondiger bekijkt, zal evenwel merken dat er in die paar maanden al heel wat is verwezenlijkt.

Ik moet bevestigen dat het tot de opdracht van de nieuwe algemeen directeur behoort om de aanpassing van de beheersvorm mee te verwezenlijken. Om dat te realiseren werd er in het kader van Beter Bestuurlijk Beleid al een voorontwerp opgesteld van een decreet tot omvorming van de beheersvorm van de luchthaven Oostende-Brugge. Dat voorontwerp voorziet eigenlijk in de oprichting van een EVA. De nieuwe algemeen directeur bedoelt het dus zeker niet slecht en gaat af op wat er in het voorontwerp staat. Dit voorontwerp moet nu echter nog alle noodzakelijke procedures, die u welbekend zijn, doorlopen.

Dit voorontwerp werd ondertussen overgemaakt aan de bijzondere commissarissen, die een eerste screening hebben doorgevoerd. Een van de conclusies van de bijzondere commissarissen is dat er valabele argumenten zijn om over te gaan tot de oprichting van een EVA. U weet dat dit niet automatisch gebeurt maar dat er moet worden voldaan aan een aantal criteria. Momenteel worden de opmerkingen uit deze eerste screening van de bijzondere commissarissen verwerkt.

Conform de afspraken in de stuurgroep BBB is deze screening een algemene kwaliteitstoets, waarbij wordt gefocust op de vraag of het voorontwerp volledig in overeenstemming is met de basisprincipes die ten grondslag liggen aan Beter Bestuurlijk Beleid en die werden neergeschreven in het kaderdecreet Bestuurlijk Beleid. Er wordt ook nagegaan of het voorontwerp in overeenstemming is met de eerder genomen beslissingen over de sectorale invulling van de beleidsdomeinen. Ook de juridische kwaliteit en wettelijkheid van het voorontwerp werden getoetst.

Deze screening werd uiteraard gemaakt op basis van de huidige stand van zaken. Er werd uitgegaan van het kaderdecreet Bestuurlijk Beleid van 18 juli 2003 en van het ontwerp van het comptabiliteitsdecreet dat door de Vlaamse regering werd goedgekeurd op 6 februari 2004. Verder moet nog voorbehoud worden gemaakt inzake de aangelegenheden waarvoor de politieke besluitvormingsprocedure nog niet is afgerond en die een effect kunnen hebben op het voorliggende voorontwerp. Het betreft – uiteraard voor zover relevant voor het voorliggende voorontwerp – de uitklaring van sommige resterende discussiepunten met betrekking tot de sectorale invulling en de centrale dienstverlening.

De screening is niet gericht op de beoordeling op inhoudelijk vlak van het voorliggende voorontwerp. Dit blijft de volledige verantwoordelijkheid van ieder beleidsdomein en van iedere veranderingsmanager. Evenzo werd enkel op hoofdlijnen nagegaan of de taakstelling van het betrokken agentschap de juiste vertaling vormt van de principiële beslissing van de Vlaamse regering inzake de sectorale invulling. Ingevolge de vraag van de stuurgroep BBB worden eventuele bijkomende inhoudelijke regelingen die losstaan van BBB gesignaleerd met het oog op de verdere politieke besluitvorming.

Vervolgens zal de normale procedure worden gevolgd voor de agendering op de Vlaamse regering. De veranderingsmanagers bereiden ter zake het dossier voor en de functioneel bevoegde minister agendeert overeenkomstig de vigerende richtlijnen. Hierbij moet rekening worden gehouden met de procedure inzake begrotingscontrole, dus met het advies van de Inspectie van Financiën en eventueel ook met het begrotingsakkoord, met het eventuele akkoord van de minister bevoegd voor ambtenarenzaken en met het wetgevingstechnisch en taalkundig advies van de afdeling Kanselarij.

Met betrekking tot uw laatste vraag kan ik zeggen dat dit decreet uiteraard niet meer kan worden af-

Bossuyt

gewerkt in de huidige legislatuur, rekening houdend met de diverse adviesstadia die een voorontwerp van decreet moet doorlopen. Niettemin zullen alle nodige procedure- en adviesstappen worden voortgezet, met name in de SERV, de MINA en de Raad van State, waarna de volgende regering een definitieve beslissing zal moeten nemen omtrent de uiteindelijke beheersvorm van de luchthaven Oostende-Brugge. De timing zal uiteraard ook afhangen van de snelheid waarmee de nodige adviezen worden afgeleverd.

Ik ga ervan uit dat de algemeen directeur van de luchthaven van Oostende-Brugge correct is geweest. Hij spreekt over de juridische vorm die ook is meegenomen in het voorontwerp van decreet. Hij is misschien wat optimistisch wat de termijn betreft waarop dit zou kunnen worden verwezenlijkt, maar dat komt misschien doordat hij nog geen volledig inzicht heeft in de toch tamelijk grondige procedure die ter zake moet worden gevolgd.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de minister, uw antwoord is een beetje teleurstellend. U zegt dat sommige procedures moeten worden gevolgd, maar u zegt tevens dat het niet meer tijdens deze legislatuur zal lukken. De vraag is wat er in de volgende legislatuur mee zal gebeuren. Ik vrees dat het met de regionale luchthavens even ver staat als in het begin van deze legislatuur. Onze fractie heeft herhaaldelijk, misschien tot vervelens toe, gevraagd om visies en beleidsnota's over de regionale luchthavens. Ik ben niet optimistisch omtrent te nemen beleidsdaden die de nieuwe structuren in Deurne of Oostende ten goede moeten komen. Wellicht zal dat opnieuw ter discussie worden gesteld in het najaar.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Het Vlaams Parlement heeft decreten goedgekeurd. De procedure loopt nu voort. We hopen dat dit na de verkiezingen aanleiding zal geven tot daden. Gelukkig staat of valt niet alles met die procedure. Op de luchthaven van Oostende wordt veel werk verzet. Er werd ook intern orde op zaken gesteld. Er is wat tegenslag, maar dat doet niets af aan de inspanningen die de directie en de privé-bedrijven, die er gevestigd zijn, gezamenlijk doen. Met wat economische meeval, zit de luchthaven van Oostende op het goede spoor.

Inzake de luchthaven van Deurne verwachten we een besluit over de 50 percent privé-inbreng. Als het zover is, wordt de toekomst van die luchthaven onderzocht.

Ik heb ook contact gehad met mensen van de luchthaven van Wevelgem. Ze hebben een document voorgelegd maar het voldoet niet volledig aan de verwachtingen die we hebben gesteld. Er is ook een concrete vraag van de luchthaven, die op dit ogenblik wordt bestudeerd. Ik hoop hierover binnenkort positief nieuws te kunnen brengen.

In dit soort dossiers moeten we niet kijken naar verkiezingsdata. Iedereen moet er zijn of haar schouders onder zetten opdat alles voort zou blijven draaien.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aanpak van de zwarte punten in de provincie Antwerpen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Van den Eynde tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aanpak van de zwarte punten in de provincie Antwerpen.

Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mijnheer de minister, collega's, Vlaanderen telt 800 zwarte verkeerspunten. Daarvan liggen er 259 in de provincie Antwerpen. De 57 dodelijkste worden in het najaar van 2004 heraangelegd. Vooral de Boomsesteenweg en de ringweg rond Lier worden als gevaarlijkste wegen beschouwd, zodat ze prioriteit zullen krijgen bij de heraanleg.

Mijnheer de minister, vandaag lees ik in Gazet van Antwerpen dat u eind april de eerste werken wilt laten aanbesteden voor de heraanleg van een aantal zwarte punten. In Antwerpen en omgeving zullen 5 punten worden aangepakt. In Deurne komen er plateaus op het kruispunt van de Bisschoppenhoflaan en de Merksemsesteenweg, en komen er eveneens camera's aan de kant van de Merksemsesteenweg. Ook in Deurne krijgt het kruispunt Sterckshoflei-Herentalsebaan een veiliger uitzicht.

Van den Eynde

Groot was echter mijn verbazing dat nergens melding wordt gemaakt van de Boterlaarbaan. Die baan heeft een zware ongevallenbalans en is inmiddels herdoopt tot 'dodenbaan'.

Vermits het over een gewestweg gaat, is de districtsraad van Deurne al meermaals vragende partij geweest om dringend in te grijpen. Het ongeval op 1 februari, waarbij een 41-jarige man om het leven kwam, is de spreekwoordelijke druppel die de emmer deed overlopen. Het district Deurne wil een onmiddellijke heraanleg. Desnoods wil het district dit zelf doen, als de gewestweg dan ook naar de stad wordt overgeheveld. Het uitblijven van een maatregel zet kwaad bloed bij de bevolking en bij de politici uit de regio.

Mijnheer de minister, kunt u meedelen op welke basis het prioriteitenlijstje met heraan te leggen zwarte punten werd opgesteld? Wie wordt verantwoordelijk gesteld voor het studiewerk en de uitvoering van de werken? Wanneer zal de Boterlaarbaan worden heraangelegd? Bent u bereid om de gewestweg over te hevelen naar de stad, zoals het district stelt, om sneller uitvoering te geven aan de problemen van deze dodenbaan? Hoe zult u de problematiek van de Boterlaarbaan aanpakken teneinde een oplossing te bieden aan de al jaren durende ellendige verkeersomstandigheden die leiden tot talloze dodelijke verkeersongevallen?

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik wil kort aansluiten, want ik heb hierover ook al een schriftelijke vraag gesteld.

Mijnheer de minister, de heer De Preter, de districtsvoorzitter van Deurne, heeft er bij u ook al op aangedrongen om dringende maatregelen te nemen voor alle gewestwegen op het grondgebied van Deurne, en zeker voor de Boterlaarbaan, waar recent nog een dodelijk slachtoffer viel te betreuren. Dit is de unanieme mening van de districtsraad van Deurne, waar deze problemen al verschillende keren ter sprake zijn gekomen.

Mijnheer de minister, ik ben benieuwd naar uw antwoord, want er zal op korte termijn moeten worden opgetreden.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, collega's, ik ben blij dat ik de gelegenheid krijg om nog eens uit te leggen op welke basis de keuze van de gevaarlijke punten gebeurt, zodat hierover geen misverstanden meer bestaan.

Ik ben er gevoelig voor dat vandaag nog verkeersongevallen gebeuren – en misschien op andere plaatsen dan verwacht –, maar als beleidsman moet ik ergens een lijn trekken. Dat is de beste manier om de inspanningen van de regering te beoordelen.

Een kruispunt wordt een gevaarlijk punt genoemd indien er over een periode van 3 jaar minstens drie ongevallen met lichamelijk letsel gebeuren, en indien de prioriteitswaarde hoger is dan 15. De prioriteitswaarde wordt berekend met een formule. Het kan een beetje luguber klinken, maar we proberen de keuzes te objectiveren. De prioriteitswaarde is het aantal lichtgewonden, plus driemaal het aantal zwaargewonden, plus vijfmaal het aantal dodelijke slachtoffers. Op die basis wordt bepaald wat een gevaarlijk punt is. Dit betekent niet dat een zwaar ongeval op een andere plaats minder belangrijk is, maar het is een manier om te kunnen werken.

De lijst van ongeveer 800 gevaarlijke punten werd opgesteld met de gegevens van het Nationaal Instituut voor de Statistiek over de ongevallen in de periode 1997-1999. Recent werd de lijst bijgewerkt met de cijfers voor de periode 1998-2000. We kunnen een discussie voeren, maar de technische bepaling ligt vast.

Voor het ontwerpen van de infrastructurele oplossingen voor gevaarlijke punten werd een extern bureau aangesteld : de tijdelijke vereniging Veilig Verkeer Vlaanderen. Dit bureau werkt samen met de administratie Wegen en Verkeer voor het uitwerken van de dossiers, en zorgt als gedelegeerde bouwheer voor de opvolging van de werken. De externe opdracht wordt begeleid door het directoraat-generaal van de administratie Wegen en Verkeer en door een stuurgroep waarin ook de provinciegouverneurs zitting hebben.

Voor de Boterlaarbaan is geen gehele heraanleg voorzien. Uit de prioriteitenlijst van het project gevaarlijke punten blijkt dat het kruispunt van de Boterlaarbaan met de Sterckshoflei een gevaarlijk punt is. Dit dossier werd ondertussen besproken door de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid. De conclusie was dat de zichtbaarheid van de verkeerslichten en het kruispunt moet worden verbeterd door de uitbreiding van de driekleurige signa-

Bossuyt

lisatie met een boogpaal en het wegnemen van enkele parkeerplaatsen.

Deze werken worden aanbesteed op 2 april 2004, binnen de eerste groep aanbestedingen voor gevaarlijke punten. De uitvoering is voorzien vanaf juni. In overleg met de minder-hindermanager kunnen de werken eventueel naar het najaar worden verschoven, om geen bijkomende overlast te creëren voor het verkeer tijdens de werken op de Antwerpse ring. Dit zal ook bepaald worden na overleg met de bereikbaarheidsmanager van het minder-hinderprogramma voor Antwerpen.

De gewestweg N116, de Boterlaarbaan zelf, komt niet in aanmerking voor overdracht naar de stad, omdat bij overdracht de gewestweg zou worden onderbroken. De gewestweg N116a, de Herentalsebaan, gelegen tussen Het Mestputteke en het kruispunt met de Manebruggestraat, kan – indien de stad dit wenst – wel worden overgedragen.

Ik heb op mijn begroting budgetten ingeschreven voor de overdracht van wegen aan gemeenten. Ik zal aan mijn administratie vragen om aan de stad Antwerpen te vragen of ze bereid is om de Herentalsebaan N116a over te nemen.

Het kruispunt van de Boterlaarbaan met de Sterckshoflei zal, binnen het project gevaarlijke punten, op korte termijn worden verbeterd. Daarnaast zal er, in het kader van het wegwerken van de knelpunten voor zwakke weggebruikers, een studie worden gemaakt voor het herinrichten van het kruispunt van de Boterlaarbaan met de Peter Benoitlaan. Het is de bedoeling te zorgen voor een snelheidsvertragend poorteffect bij het begin van de Boterlaarbaan.

Het is voor het stadsbestuur uiteraard altijd mogelijk om een vraag voor het plaatsen van veiligheids-camera's in te dienen bij de administratie Wegen en Verkeer. Dergelijke vragen worden behandeld in overleg met de gemeente, de politie en de administratie.

De voorzitter : Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Er worden dus twee kruispunten heringericht, niet heraangelegd. Ik hoop dat dit zo snel mogelijk kan gebeuren. Aangezien het geen zware ingrepen zijn,

moet dit kunnen voor de werken aan de Antwerpse ring starten. Een deel van het verkeer dat niet op de ring kan, zal ook langs deze wegen proberen de stad te ontvluchten. Mijnheer de minister, ik hoop dat u er werk van zult maken.

Over de criteria kan ik moeilijk veel zeggen. De berekening is gebaseerd op 1997-1998, en ik heb de cijfers van de voorbije jaren bekeken. Uit die cijfers blijkt dat er enkele dodelijke ongevallen zijn gebeurd, waardoor de Boterlaarbaan misschien hoger op het prioriteitenlijstje had kunnen staan. Ik hoop dat er snel een oplossing komt voor deze gevaarlijke baan.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Dirk Holemans tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de laattijdige levering van trams voor de verlenging van de nieuwe tramlijn 1 te Gent

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Holemans tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de laattijdige levering van trams voor de verlenging van de nieuwe tramlijn 1 te Gent.

De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, in Gent wordt volop werk gemaakt van de uitbreiding van tramlijn 1. Dit is een goede beslissing, want het is de meest gebruikte tramlijn van Vlaanderen. Jammer genoeg loopt de uitbreiding vertraging op. De vertraging bedraagt nu ongeveer een jaar, maar dat is niet ongebruikelijk voor dergelijke grote werken.

Mijn verwondering was groot toen ik onlangs via een schriftelijke vraag peilde naar het leverings-schema voor de nieuwe trams. Aangezien de werken een jaar vertraging hebben, zou men denken dat de trams te vroeg worden geleverd, maar uit het leveringsschema blijkt dat de trams te laat zullen komen. Als een nieuwe belangrijke lijn wordt ingehuldigd, is het belangrijk om dit te doen met de gepaste promotie en een aantal activiteiten ter plaatse. De woordvoerder van De Lijn Oost-Vlaanderen heeft het zo verwoord : het eerste deel van de verlenging komt er in september 2004, het tweede deel in april 2005. Op dat moment vinden de

Holemans

Gentse Floraliën plaats : het moment om de lijn in heel Vlaanderen bekend te maken. Uit het antwoord op mijn schriftelijke vraag blijkt dat de trams tweemaal te laat worden geleverd.

Deze problematiek is ook besproken in de Gentse gemeenteraad. Mijnheer de minister, de Gentse schepen van Mobiliteit heeft verklaard contact met u op te nemen, om te zoeken naar een oplossing.

Mijnheer de minister, kan er geschoven worden met de leveringstermijnen van de trams, zodat ze tijdig worden geleverd ? Het zou jammer zijn als een nieuw stuk tramlijn wordt ingehuldigd, en moet gewacht worden op de tram.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, 'a streetcar named desire'.

De verlenging van tramlijn 1 naar Flanders Expo is gepland in twee fasen. De eerste fase is de verlenging tot Maalte, voorzien vanaf 1 september 2004. De tweede fase is de verlenging naar Flanders Expo, gepland vanaf april 2005. Er werd berekend dat voor deze verlenging vier extra trams nodig zijn.

Vanaf september 2004 zal lijn 4 worden onderbroken door de werken aan de Sint-Lievenspoortbruggen, waarop een trambusbaan wordt aangelegd. Er zullen ook wegenwerken en een vernieuwing van de tramsporen gebeuren in de Jozef Vervaenestraat en aan het eindpunt Moscou. Deze werken zullen ongeveer een jaar duren. Om deze onderbreking op te vangen, zal tussen het eindpunt Moscou en Zuid een vervangende busdienst worden ingelegd. Als gevolg van deze infrastructuurwerken en door interne herschikkingen kunnen er net voldoende trams beschikbaar komen voor de verlenging naar Maalte.

Volgens het leveringsschema van Siemens zal de eerste Hermelijn van de tweede reeks worden geleverd op 1 maart 2005, en de tweede op 22 maart 2005. Dit betekent dat bij de opening van de verlenging naar Flanders Expo, tijdens de Gentse Floraliën, reeds twee extra Hermelijnen in exploitatie zullen zijn. Tegen 29 april 2005 wordt de vierde tram geleverd, zodat vanaf mei 2005 de exploitatie opnieuw optimaal kan gebeuren.

De voorzitter : De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het is een geluk bij een ongeluk dat er werken zijn.

Mijn vraag over het onderhoud met de Gentse schepen van Mobiliteit en het Gentse stadsbestuur bleef onbeantwoord.

Minister Gilbert Bossuyt : Er zijn regelmatig contacten met de schepen van Mobiliteit, die ook heel ongeduldig is, wat ik begrijp.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Dirk Holemans tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over afdoende maatregelen om de doorstroming van het Gentse openbaar vervoer te bevorderen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Holemans tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over afdoende maatregelen om de doorstroming van het Gentse openbaar vervoer te bevorderen.

De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de doorstromingsproblematiek van het openbaar vervoer in Gent is een oud zeer. De plannen en studies die zijn gemaakt en de ideeën die zijn voorgesteld, vullen bij mij een belangrijk deel van een kast.

Sommige structurele problemen blijven bestaan. Er is een onderzoek uitgevoerd door Test-Aankoop. Naar aanleiding van dit onderzoek was de woordvoerder van De Lijn zo vriendelijk om de verschillende knelpunten op te sommen.

Tramlijn 1 is de drukst gebruikte tramlijn van Vlaanderen. Het is onaanvaardbaar dat de tramlijn tussen het station en het centrum vastzit in de file. De vooropgestelde snelheid is 25 kilometer per uur. In de avondspits bedraagt de snelheid 9 kilometer per uur.

Er wordt al jaren gesproken over de invoering van een toeritdosering, maar het blijft bij de aankondiging. Dit is een mooi voorbeeld van 'government by announcement'.

Holemans

Ook op een aantal andere wegen zoals de Brusselssesteenweg, de Antwerpsesteenweg en de Dendermondsesteenweg is de gemiddelde snelheid 10 kilometer per uur.

De problemen zijn bekend en onaanvaardbaar. We willen dat het openbaar vervoer een alternatief is voor de wagen, maar zolang de bus en de tram vastzitten in de file is dit alternatief onvoldoende sterk.

Mijnheer de minister, in welke structurele maatregelen voorziet u, en wanneer worden ze uitgevoerd ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, collega's, de doorstroming van tramlijn 1, van het station Sint-Pieters naar de Korenmarkt, is de meest prioritair te realiseren deelfase van het Pegasusplan. Het Pegasusplan doet ook voor de regio Gent een aantal concrete voorstellen. Voor de aanstelling van een studie bureau om de doorstromingsmaatregelen van onder meer de telematica, waarin wordt voorzien in het Pegasusplan, concreet in te vullen, wordt een lastenkohier opgesteld.

Het streefbeeld over de herinrichting van de Brusselssesteenweg is afgerond. De impact op alle mobiliteitsfactoren wordt verder besproken en geanalyseerd met alle betrokken partijen, namelijk de AWW, de stad Gent en De Lijn.

Wat betreft de Antwerpsesteenweg wordt in een aantal concrete doorstromingsmaatregelen in het kader van de Park & Ride Carrefour voorzien. De belangrijkste hiervan zijn : waar mogelijk uitstulping van halten zodat de bus zijn eigen baan vrijmaakt en aan de Dampoort de verlenging van de busbaan tot de laatste halte vóór de Dampoort. Deze maatregelen zijn gepland tegen de opening van de Park & Ride Carrefour.

Het streefbeeld over de herinrichting van de Dendermondsesteenweg wordt afgerond. Er is geen ruimte mogelijk om in een busbaan te voorzien. Waar mogelijk wordt in halten op de rijbaan voorzien zodat de bus zijn eigen baan vrijmaakt.

We hebben ambitieuze plannen. Die zijn voor een deel zelfs al veel vroeger dan verwacht in uitvoering, bijvoorbeeld het Pegasusplan voor Antwerpen. Ik verwijs eveneens naar de doorbraak in het GEN Brussel. Deze plannen nemen zeer concrete

vormen aan. Het is vanzelfsprekend dat deze ambitieuze plannen soms ook ingrijpende werken noodzakelijk maken, wat een zeker tijdspad veronderstelt. Er worden voldoende middelen geïnvesteerd hoewel men altijd kan zeggen dat het onvoldoende is.

De zaken worden geleidelijk aan goed aangepakt, ook in Gent. Ik weet dat men daar wat nerveus is. Het stadsbestuur doet veel inspanningen omdat het om zeer belangrijke problemen gaat, maar die vergen grote financiële middelen. We hopen dat in een volgende legislatuur de echte grote problemen in de stad Gent, die we kennen en waarover we regelmatig overleg hebben, op een grondige manier zullen worden aangepakt.

De voorzitter : De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Op mijn vraag over tramlijn 1 station Korenmarkt hebt u geen antwoord gegeven. Waarom werd de proefopstelling in de Schouwburgstraat niet volledig uitgevoerd ? Dit is het grootste knelpunt op deze tramlijn.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Holemans, ik zal deze vraag stellen aan het stadsbestuur, dat in samenwerking met De Lijn deze zaken managet. Ik weet niet of er een bijzondere reden voor bestaat.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Trees Merckx-Van Goey tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het uitblijven van de overdracht van de Demer van de afdeling Zeeschelde naar de afdeling Water en de gevolgen hiervan voor de renovatie van de 's Hertogenmolens in Aarschot en de aanleg van de winterdijk in Hellicht-Rotselaar

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Merckx tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het uitblijven van de overdracht van de Demer van de afdeling Zeeschelde naar de afdeling Water en de gevolgen hiervan voor de renovatie van de 's Hertogenmolens in Aarschot en de aanleg van de winterdijk in Hellicht-Rotselaar.

Mevrouw Merckx heeft het woord.

Mevrouw Trees Merckx-Van Goey : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de Vlaamse Gemeenschap heeft ruim een jaar geleden de beslissing genomen om de Demer, een bevaarbare waterloop, van de afdeling Zeeschelde over te dragen naar de afdeling Water en hem in te delen in de categorie van de onbevaarbare waterlopen. Dat is al lang in voorbereiding, maar de beslissing en de mededeling is ruim een jaar geleden gebeurd naar aanleiding van discussies in het Vlaams Parlement in februari 2002. Toen waren er op tal van plaatsen problemen met wateroverlast. Mevrouw De Martelaer heeft hier toen een vraag over gesteld. Voormalig minister Stevaert heeft toen gezegd dat die waterloop binnen de acht dagen onbevaarbaar kan worden. Dit principe lijkt oké.

In Aarschot op de Demer staan de 's Hertogenmolens. Het gaat om een zeer waardevol geklasseerd monument, maar het staat op instorten. Het is een molen met een heel sluizensysteem op een nu nog altijd bevaarbare waterloop. Er zijn dringende instandhoudingswerken nodig. Voor de renovatie en de herbestemming van dit geklasseerd monument, biedt zich een heel belangrijke laatste kans aan vanuit de afdeling Monumenten en Landschappen. Bovendien heeft de stad Aarschot beslist om in te gaan op een tweede oproep die vanuit de Vlaamse regering is vertrokken voor stadsvernieuwingsprojecten. Hiervoor wordt door de Vlaamse regering in extra kredieten voorzien. Een van de voorwaarden is dat het een stedelijk economisch multifunctioneel project moet zijn, waarin alle stedelijke functies verwerkt moeten zijn.

De stad Aarschot heeft hier excellente deskundigen voor aangetrokken en heeft een goed project. Dit project werd op 19 januari 2004 voorgesteld op een academische zitting. Minister Van Grembergen was aanwezig om het te ondersteunen. In zijn redevoering zei hij dat er problemen zijn tussen minister Bossuyt en toenmalig minister Sannen over de praktische uitvoering van de beslissing tot overdracht. Hij drukte de hoop uit dat ze spoedig tot een akkoord en de uitvoering ervan zouden komen. De goede afloop van dat project en, meer nog, de ultieme redding van de 's Hertogenmolens hangt af van deze overdracht want zonder tijdige overdracht valt alles letterlijk in het water.

Ik heb op de regionale televisie vastgesteld dat de betrokken ministers nog steeds niet tot een oplossing zijn gekomen. Mijnheer de minister, u viel op 10 februari op de regionale televisie openlijk uit naar de diensten van minister Sannen, die buitensporige financiële eisen stellen bij de overdracht van de Demer. De overdracht zou in die omstan-

digheden geen doorgang vinden. Er waren werken gepland in de wijk Hellicht in Rotselaar, een tweede betrokken gemeente, aan de Winge voor de aanleg van een winterdam. De gemeente Rotselaar heeft hierover een overeenkomst met de afdeling Water. Er zouden 400 woningen door worden beschermd tegen wateroverlast vanuit de Winge. De Winge mondt uit in de Demer, een bevaarbare of een onbevaarbare waterloop, wat een groot verschil uitmaakt.

Tijdens de informatievergadering hebben de diensten van de afdeling Zeeschelde plots heel andere plannen voorgelegd dan die waarover Rotselaar en de diensten van de afdeling Water een overeenkomst hadden. De dringende werken aan de 's Hertogenmolens vallen in het water. De werken in Hellicht-Rotselaar zijn ook dringend, want als er nog eens wateroverlast zou zijn, zijn die woningen niet beschermd. Wie is dan de verantwoordelijke ?

Het gaat niet over twee kibbelende administraties maar ik heb de indruk dat het gaat over twee kibbelende ministers of kabinetten over de uitvoering van een gemaakte afspraak. Dit dreigt in Aarschot en Rotselaar zowel de gemeentelijke overheid als de bevolking voor schut te zetten.

Ik heb hierover tevens een vraag aan minister Tavernier gesteld. Hij zei dat wanneer de Demer een onbevaarbare waterloop wordt, er geld en middelen nodig zijn en dat de discussie daarover gaat. Volgens hem is er nog geen akkoord. Hij zegt dat hij als minister bevoegd voor de onbevaarbare waterlopen, niet de verantwoordelijkheid neemt als er wat misloopt met het dossier van de 's Hertogenmolens of met het dossier van Rotselaar, het zijn de diensten van minister Bossuyt die daarvoor verantwoordelijk zijn.

Mijnheer de minister, hoe zit het met de werken aan de Demer ? We hebben de indruk dat de diensten van AWZ afwachten. Ik heb niet de indruk dat men daar nog problemen inventariseert. Mentaal heeft men afstand genomen van de Demer, maar ondertussen blijken de twee gemeentebesturen en de bevolking hiervan het slachtoffer te worden. Blijft u ten aanzien van minister Tavernier staan op die principiële afspraak ? Wat is de timing van de overdracht ? Kan men hierover geen beslissing nemen op een objectieve basis en een oplossing geven aan het overdragen van mensen en middelen ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, mevrouw Merckx, als ik het me goed herinner, heb ik op de televisie gezegd dat de mensen niet het slachtoffer hoeven te zijn van betwistingen of gekibbel tussen administraties. Ik wil het mijn goede vriend de heer Sannen niet aandoen te zeggen dat we een conflict hadden. Het gaat hier over de bepalingen. Ik wil duidelijk zeggen dat ik hoe dan ook mijn verantwoordelijkheid neem en de mensen zullen niet het slachtoffer zijn. Ik ben daarnaast ook een goede huisvader en moet als dusdanig optreden.

Het integraal waterbeheer houdt onder meer in dat overheidsdiensten constructief met elkaar samenwerken. Indien de samenwerking goed verloopt, maakt het niet uit welke dienst beheerder is van welke waterloop. De projecten, waarover trouwens overeenstemming bestaat, mogen niet worden vertraagd door de gesprekken over bevoegdheidsoverdrachten. In het geval van de Demer tussen Diest en Werchter dring ik er dan ook op aan dat de afdeling Water van Aminal en de afdeling Zeeschelde van AWZ vanuit hun specifieke bevoegdheden constructief met elkaar zouden samenwerken. Op deze wijze worden het schaarse personeelsbestand bij de beide diensten en de beperkte budgetten optimaal ingezet en is de discussie over een overdracht van de Demer en personeel momenteel minder relevant.

De afdeling Water van Aminal heeft afspraken gemaakt met de gemeente Rotselaar om lokale beschermingsdijken aan te leggen om woningen in de Vakenstraat en de Hellichtstraat te beschermen tegen wateroverlast afkomstig van de Winge. De gemeente Rotselaar heeft het ontwerp laten opmaken door een studiebureau, namelijk de Libost Groep. Het was de bedoeling dat de afdeling Water van Aminal de werken zou uitvoeren maar deze heeft te kennen gegeven hiervoor geen budget ter beschikking te kunnen stellen.

Voor de werken die door het studiebureau worden voorgesteld, zouden circa 400 eigenaars een deel van hun eigendom ter beschikking moeten stellen voor het bouwen van een gronddijk. Ik heb echter vastgesteld dat dit voor de betrokken eigenaars echt niet evident is. Daarom heb ik aan de afdeling Zeeschelde van de AWZ de opdracht gegeven om het project opnieuw te bestuderen en zo spoedig mogelijk een voorstel uit te werken dat door iedereen kan worden aanvaard en waarvoor de nodige vergunningen kunnen worden bekomen.

Ook voor de projecten van de stad Aarschot in verband met de Demer zal ik aan de AWZ de op-

dracht geven om te bewerkstelligen dat deze zo snel mogelijk concreet kunnen worden uitgevoerd. Wat in concreto de 's Hertogenmolens betreft, moet ik toch opmerken dat de waterwegbeheerder, in casu de AWZ, reeds jaren geleden haar verantwoordelijkheid heeft opgenomen vermits heel het hydraulisch gedeelte van dit gebouw destijds reeds werd gerestaureerd op kosten van de bevaarbare waterwegen. De rest van het gebouw zou worden gerestaureerd door het departement Algemene Zaken en Financiën, meer bepaald door de administratie Overheidsopdrachten, Gebouwen en Gesubsidieerde Infrastructuur.

Ik vat mijn antwoord nog even samen. De werken moeten doorgang vinden. De kwestie over de bevoegdheid en over personeelsaangelegenheden zal nog wel worden opgehelderd maar hoeft hier geen weerslag op te hebben. Er moeten ook geen spelletjes worden gespeeld, door gelijk welke administratie, op de rug van de mensen die daar wonen.

De voorzitter : Mevrouw Merckx heeft het woord.

Mevrouw Trees Merckx-Van Goey : Ik ga uiteraard akkoord met uw opmerking dat de mensen hier geen slachtoffer van mogen worden. U stelt ook terecht dat de besturen van de gemeente Rotselaar en van de stad Aarschot, die in overleg projecten mee willen financieren en uitdokteren, hierdoor niet mogen worden vertraagd. Verder zegt u ook terecht dat er geen spelletjes mogen worden gespeeld.

Wat gaat er nu echter gebeuren ? Blijft u bij de principebeslissing dat het van bevaarbaar naar onbevaarbaar zal gaan ?

Ik neem aan dat het bij het zoeken naar een oplossing nuttig is om te weten hoeveel mensen en middelen er thans worden ingezet voor het beheer van de Demer. Ik had daarover graag meer informatie gekregen. Uit de evolutie van de voorbije 5 jaar zouden volgens mij interessante conclusies kunnen worden getrokken over het feit of men de zaken daar inderdaad op zijn beloop laat of niet. Over die twee punten had ik graag nog wat meer opheldering gekregen, mijnheer de minister.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : We proberen op een redelijke wijze tot een akkoord te komen. Ik moet echter zeggen dat de dienst Aminal zich soms nogal koppig gedraagt. Ik wil herhalen dat we hoe dan ook de nodige werken zullen uitvoeren wat ons domein betreft. De rest zullen we dan tranche-

Bossuyt

ren. Ik maak me sterk dat een volgende regering misschien nog beter gewapend zal zijn. We leven nu namelijk in een wat nerveuze periode, waarvan sommige administraties gebruik denken te moeten maken. Dat zal voor mij echter geen rol spelen, de werken zullen alleszins verdergaan. We laten echter wel een nieuwe studie uitvoeren. Ik denk dat dit de beste beslissing is : er zijn honderden mensen betrokken bij deze kwestie en dus moeten we recht in onze schoenen staan als we een oplossing aanreiken. Dat willen we zo vlug mogelijk doen.

Mevrouw Trees Merckx-Van Goey : Ik neem aan dat u mij de informatie nog bezorgt over de mensen en de middelen die er de voorbije 5 jaren werden ingezet. Of moet ik daarvoor een schriftelijke vraag indienen ? Ik zou het liever niet te formeel doen.

Minister Gilbert Bossuyt : Ik kan u daar wel een schriftelijk antwoord op bezorgen. Ik wil de zaken nu ook niet op de spits drijven. Ik houd er een beetje rekening mee dat we leven in een nerveuze periode en ik wijt de problemen daar gedeeltelijk aan. Ik denk dat een toekomstige regering wel schoon schip zal maken met dat soort van spelletjes. Af en toe gebeurt het wel eens dat de ene administratie bekvecht met de andere, maar dat heeft niets met beleid te maken. Ik kan u bijvoorbeeld bewijzen dat er inzake waterwerken, die toch ook voor een deel de bevoegdheid zijn van Aminal, heel wat werd verwezenlijkt door de administraties van Openbare Werken. Uiteindelijk struikelen we dan echter over zo'n habbekrats. Ik betreur het een beetje dat zoiets gebeurt, want dat komt niet goed over bij de bevolking. Het is vooral spijtig omdat de problematiek toch wel ernstig genoeg is.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Laurys tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over leerlingenvervoer vanuit Vlaams-Brabant door de Waalse vervoersmaatschappij TEC

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Laurys tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over leerlingenvervoer vanuit Vlaams-

Brabant door de Waalse vervoersmaatschappij TEC.

De heer Laurys heeft het woord.

De heer Jan Laurys : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik heb een korte vraag die ook reeds verschillende keren werd gesteld in de provincie Vlaams-Brabant maar waarop nooit een afdoend antwoord is gekomen. Het probleem, dat door verschillende mensen werd gesignaleerd, is dat er in Vlaams-Brabant en vooral in de Brusselse randgemeenten blijkbaar regelmatig bussen van de Waalse vervoersmaatschappij TEC rondrijden om leerlingen naar Franstalige scholen in Wallonië te voeren. Men vermoedt dat het Waals Gewest dat leerlingenvervoer subsidieert om kinderen vanuit Vlaams-Brabant naar Franstalige scholen te brengen. Men weet zeker dat dat gebeurt in de gemeenten Herent, Kortenberg, Bertem en Tervuren.

Niet alleen verhindert die handelswijze dat de kinderen die in Vlaanderen wonen zich in Vlaanderen integreren en naar Vlaamse scholen gaan, bovendien zal de uitstroom naar Franstalige scholen op die manier nog toenemen. U weet dat het aantal leerlingen per school wordt geteld en dat in functie daarvan subsidies en leerkrachten worden toegekend. Het komt daarbij soms aan op enkele leerlingen meer of minder en er wordt dus nogal wat gemarchandeerd.

Mijnheer de minister, ik had daarom graag een antwoord gekregen op de volgende vragen. Bent u op de hoogte van de problematiek ? Heeft de provincie al gesignaleerd dat Wallonië vanuit Franstalige scholen leerlingenvervoer organiseert naar Vlaams-Brabant met de hulp van het Vlaams Gewest ? Hebt u een zicht op het aantal leerlingen waarover het hier gaat ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Laurys, ik maak een onderscheid tussen geregeld vervoer en bijzondere vormen van geregeld vervoer, omdat er hiertussen ook een wettelijk onderscheid bestaat.

Als het gaat om geregeld vervoer, kan ik u meedelen dat de TEC halteplaatsen heeft in het Vlaams Gewest. Dat is onder meer het geval op de lijnen Halle – Edingen, Tienen – Hannuit en Leuven – Jodoigne. Op die halteplaatsen kunnen leerlingen opstappen die in Wallonië naar school gaan. Het geregeld vervoer is immers voor iedereen toegankelijk.

Bossuyt

Dan wil ik het hebben over de bijzondere vormen van geregeld vervoer. In Vlaanderen werden de basisprincipes inzake de bijzondere vormen van geregeld vervoer vastgelegd in de artikelen 19 tot en met 22 van het decreet betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, ter vervanging van de besluitwet van 30 december 1946. Deze basisprincipes werden verder uitgewerkt in het besluit van 19 juli 2002 van de Vlaamse regering betreffende het geregeld vervoer, de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het vervoer voor eigen rekening en het ongeregeld vervoer.

Voor de exploitatie van gewestgrensoverschrijdende bijzondere vormen van geregeld vervoer moet de vervoerder in Vlaanderen een overeenkomst hebben met de organisator van het vervoer – voor zover er op het Vlaamse grondgebied reizigers worden opgenomen of afgezet. Dit is de enige voorwaarde om een bijzondere vorm van geregeld vervoer te mogen inrichten. De vergunningsplicht werd immers afgeschaft.

Artikel 19 van het besluit van 19 juli 2002 bepaalt dat binnen de 15 dagen na het sluiten van de overeenkomst een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift van de overeenkomst moet worden opgestuurd naar de bevoegde administratie, in dit geval de Vlaamse administratie. De bevoegde Vlaamse administratie heeft tot op heden geen overeenkomst van de Waalse vervoersmaatschappij TEC ontvangen. Tot nog toe werd er ook geen vergunning aangevraagd. Daarom heb ik ondertussen reeds de opdracht gegeven om een onderzoek in te stellen.

Indien blijkt dat er geen overeenkomst is tussen de opdrachtgever en de opdrachtnemer, moet de betrokken vervoerder over een vergunning beschikken. Indien blijkt dat de betrokken vervoerder noch aan de ene noch aan de andere voorwaarde heeft voldaan, zal een proces-verbaal worden opgesteld.

Met betrekking tot uw vraag over het aantal leerlingen kan ik toelichten dat het Vlaams Gewest niet bevoegd is om cijfers te geven of op te vragen over het leerlingenvervoer dat door de Waalse vervoersmaatschappij TEC wordt uitgevoerd.

Samenvattend kan ik dus zeggen dat we op basis van de geruchten een onderzoek hebben ingesteld en dat we zullen zien of dat al dan niet aanleiding

moet geven tot het opstellen van een proces-verbaal.

De voorzitter : De heer Laurys heeft het woord.

De heer Jan Laurys : Ik dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister. Ik veronderstel dat het hier niet gaat om geregeld vervoer, aangezien de opgesomde lijndiensten niet door de gemeentes Herent, Bertem, Kortenberg of Tervuren lopen.

Ik noteer dat er een onderzoek wordt ingesteld en dat we op de hoogte zullen worden gehouden van de resultaten daarvan. Misschien zal ik deze vraag hier te gepasten tijde opnieuw stellen, maar dat zal dan waarschijnlijk tijdens de volgende legislatuur gebeuren.

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 beveiliging van havengebieden

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 beveiliging van havengebieden.

De heer Ludwig Caluwé : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, in de schriftelijk ingediende versie van mijn vraag om uitleg stond dat er de jongste tijd heel wat de doen is over terrorisme en terroristische aanslagen. Ondertussen, nadat ook ons continent zwaar werd geteisterd, denk ik dat de vraag des te meer op haar plaats is.

Na de gebeurtenissen van 11 september 2001 werden er internationale contacten gelegd en kwam de problematiek van het beveiligen van de zeevaart en van havengebieden tegen terrorisme volop in de belangstelling. Eind 2002 werd dan ook een verdrag gesloten dat tot gevolg heeft dat vanaf 1 juli 2004 de ISPS-code en de ermee samenhangende Europese verordening in werking treden. Europa werkt ook aan een richtlijn om elk havengebied in zijn geheel te beveiligen. De Europese Commissie heeft daarom een consultatieinstrument opgesteld omtrent de beveiliging van de hele transportketen.

Het onderwerp beveiliging is natuurlijk in de eerste plaats een federale aangelegenheid. Donderdag

Caluwé

zal ik deze vraag dan ook stellen aan uw collega, de federale minister van Mobiliteit. Ik heb namelijk moeten vaststellen dat de Belgische federale overheid in vergelijking met onze buurlanden Duitsland en Nederland toch wat trager is in de uitvoering van deze bepalingen, waarbij er een heel systeem met een controlerende autoriteit voor het hele land en een autoriteit per havengebied moet worden ingesteld. Die autoriteiten moeten certificaten afleveren voor wat de havenbedrijven zelf ontwikkelen. Zonder een dergelijk certificaat zal men bepaalde transporten niet meer mogen uitvoeren. In Duitsland en Nederland bevindt dit zich al in een vergevorderd stadium, terwijl bij ons de mensen uit het bedrijfsleven tot op dit ogenblik of alleszins tot enkele dagen geleden, nog steeds in het duister tasten met betrekking tot de bepalingen waaraan ze zich strikt genomen moeten houden.

Vloeit de traagheid van de Belgische overheid niet voort uit het feit dat de voortrekker van het havenbeleid de gewestelijke overheid is, en dat de federale overheid een klein aantal havenbevoegdheden heeft? Normaal moet men zich tot de gewestelijke ministers van Openbare Werken richten. Misschien zorgt dat voor die traagheid.

Mijnheer de minister, bent u betrokken bij de voorbereiding van de regelgeving daarover? Hebt u zelf stappen ondernomen om daarbij betrokken te raken? De Vlaamse administratie die de havens opvolgt, is toch beter geplaatst om nuttige suggesties te doen?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Caluwé, de havenbesturen doen al veel inspanningen inzake beveiliging. Het thema is niet nieuw, gezien de betrokkenheid van onze havengebieden met Rusland. Ook daar werden veiligheidsmaatregelen genomen.

Zoals u terecht opmerkt, resorteert de implementatie van de internationale code voor de beveiliging van havens, de ISPS-code, in hoge mate onder de federale bevoegdheden. Niettemin voelen we ons heel sterk betrokken bij die materie.

In het kader van de implementatie van de internationale code heeft mijn vertegenwoordiger eind 2003 tijdens een interkabinettenwerkgroep met de bevoegde federale kabinetten deelgenomen aan de bespreking over een ontwerp van koninklijk besluit dat in de schoot van de federale regering op

stapel staat. Dat strekt ertoe voor de beveiliging van zeehavens een vergelijkbare werkwijze te volgen als die die werd opgezet voor de beveiliging van de luchthavens, met een federaal beveiligingscomité en een lokaal beveiligingscomité per haven.

De interkabinettenwerkgroep stelt ook voor de havenkapiteindiensten van zeehavens belangrijke taken te laten vervullen in deze aangelegenheid. De door de interkabinettenwerkgroep voorgestelde aanpak is doelmatig en efficiënt om de actuele problemen op te lossen.

Aangezien de internationale deadline van 1 juli 2004 snel op ons afkomt en rekening houdend met het belang voor onze zeehavens, deel ik uw bezorgdheid om snel voortgang te maken met dit dossier. Ik hoop dat het aangekondigde federale initiatief op korte termijn kan worden geconcretiseerd.

De bevoegde Vlaamse administratie, mijn kabinet en ikzelf volgen dit dossier van bij aanvang op de voet. Vorige week heb ik de federale minister van Binnenlandse Zaken in een brief gewezen op het belang van die problematiek en heb hem verzocht het aangekondigde federale initiatief zo snel mogelijk te concretiseren.

De omzetting van de ISPS-code in communautair recht wordt verwacht voor einde maart, via aanname door de Europese ministerraad van de adhocverordening. Dat zal de besluitvorming in de schoot van de federale regering ongetwijfeld faciliteren.

Het voorbereidend werk is klaar, nu kan het snel in werking treden. Mijnheer Caluwé, net als u verwacht ik het antwoord op uw vraag aan de federale minister. Misschien valt dat samen met het antwoord op mijn brief. Op het terrein wordt niet altijd gewacht tot alle regels in orde zijn. Er gebeuren heel wat werkzaamheden die de veiligheid in onze havens bevorderen.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw initiatief om een brief te sturen naar de federale minister. Het klopt dat er op het terrein proactief wordt gewerkt, maar de onzekerheid blijft omdat de definitieve regelgeving nog niet bekend is. Misschien zullen we in bepaalde installaties investeringen doen, waarvan we achteraf ontevreden zijn. Ik wacht ook op het antwoord van de federale minister. De Belgische overheid wacht op de definitieve tekst van de Europese verorde-

Caluwé

ning. In Nederland en Duitsland wordt dat nochtans niet gedaan.

Minister Gilbert Bossuyt : Ik heb onlangs de werken in sommige havens bekeken. We hebben meer belang bij de juiste draagwijdte, dan bij de snelheid van de regelgeving. Het wachten op de Europese regelgeving gebeurt in overleg. De betrokken federale minister zal u daarop kunnen antwoorden.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 15.26 uur.*
