

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2004-2005

19 april 2005

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het niet-gebruik van Hermelijntrammen in Antwerpen

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de studieopdracht in verband met de invoering van een vorm van wegentol

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de studieopdracht over de invoering van een wegeenvignet

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, en tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de evaluatie van de wet van 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen betreffende de verkeersveiligheid en de uitvoeringsbesluiten ervan

Vraag om uitleg van mevrouw Linda Vissers tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de verkeersveiligheid op rotondes

Vraag om uitleg van mevrouw Linda Vissers tot de heer Frank Vandembroucke, vice-minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Werk, Onderwijs en Vorming, over ongevallen met fietsers op rotondes en het belang van verkeersopvoeding in het onderwijs

Vraag om uitleg van mevrouw Michèle Hostekint tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de noodzaak van een energie-ombudsdienst

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de gevolgen van het derde memorandum van overeenstemming tussen Vlaanderen en Nederland met betrekking tot de onderlinge samenwerking ten aanzien van het Schelde-estuarium

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het creëren van een maatschappelijk draagvlak voor het project ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de plaatsing van de 'life saving mirror' in de Vlaamse provincies

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 19 april 2005

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 14.03 uur.*

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het niet-gebruik van Hermelijntrammen in Antwerpen

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Peumans tot mevrouw Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het niet-gebruik van Hermelijntrammen in Antwerpen.

De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, ik denk niet dat deze vraag om uitleg een uitgebreide toelichting vergt. Mijn vraag om uitleg is eigenlijk door een krantenbericht geïnspireerd. Op 4 april 2005 maakte de Gazet van Antwerpen namelijk melding van het feit dat momenteel 25 nieuwe Hermelijntrams ongebruikt stilstaan.

Vorige week heb ik toevallig vernomen dat veel mensen ten gevolge van de werken aan de Antwerpse ring de stad langs Zwijndrecht trachten te bereiken. Voor de mensen van Zwijndrecht heeft dit bepaalde gevolgen. Aangezien de trams niet in een eigen bedding rijden, lopen ze daar immers geweldige vertragingen op. Ten gevolge van de concurrentie van het autoverkeer kan deze tramrit tot 45 minuten duren.

Ik vraag me af waarom er niet meer trams rijden. Zijn er te weinig reizigers? Is er te weinig personeel? Is er een gebrek aan geld? Nu de tweede fase

van de werken aan de Antwerpse ring van start is gegaan, zijn alle alternatieven welkom. Mensen moeten zich niet verplicht zien de auto te gebruiken. Ze moeten zich met de trein, met de tram, te voet of met de fiets kunnen verplaatsen. Om te achterhalen wat de resultaten van de begeleidende maatregelen tijdens de eerste fase van de werken zijn geweest, heb ik tevens een schriftelijke vraag ingediend.

Mevrouw de minister, hoeveel trams heeft De Lijn voor het vervoer in Antwerpen aangekocht? Aangezien deze vraag tijdens een discussie op de Antwerpse gemeenteraad blijkbaar niet duidelijk is beantwoord, zou ik hier nu duidelijkheid over willen krijgen. Klopt het krantenbericht dat een aantal nieuwe Hermelijntrams momenteel niet in gebruik zijn? Om hoeveel trams gaat het precies? Waarom worden die trams niet gebruikt? Levert het aanwerven van personeel problemen op? Is De Lijn te laat met het aanwerven van bijkomend personeel begonnen? Zou het aanwerven van bijkomend personeel de bestaande problemen kunnen oplossen?

Heeft De Lijn al bijkomende trams voor de toekomstige tramlijnverlengingen aangekocht? Over welke tramverbindingen gaat het eigenlijk? Wanneer zullen de werken aan de tramlijnen worden voltooid? Zullen de aangekochte trams dan kunnen worden ingeschakeld?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, ik sluit me graag bij de vraag van de heer Peumans aan. Op 15 april 2005 heb ik over dit onderwerp een schriftelijke vraag ingediend. Hoe-

De Ridder

wel die schriftelijke vraag vooral over cijfergegevens gaat, wil ik me hier bij de algemene vragen van de heer Peumans over het gebruik van trams in Antwerpen aansluiten.

Zoals iedereen weet, zijn de werken aan de Antwerpse ring volop aan de gang. We moeten reizigers die de stad niet wensen in te rijden de mogelijkheid bieden hun auto aan de rand van de stad achter te laten en bijgevolg in voldoende tram- en buscapaciteit voorzien.

Uit de concrete klachten die ik heb ontvangen, blijkt dat een aantal regelmatige tramreizigers dreigen de lijnen 2, 3 en 15 niet langer te gebruiken. Op die lijnen is er werkelijk sprake van een gebrek aan capaciteit. De mensen moeten lang op een tram wachten. Ze moeten aan de haltes blijven staan omdat de trams volzet zijn en ze bijgevolg niet kunnen opstappen. Het lijkt me dan ook aangewezen de nieuwe Hermelijntrams zo spoedig mogelijk operationeel te maken.

Volgens mij zal De Lijn in de toekomst bijkomende voertuigen nodig hebben voor de verlengde lijnen in de richting van Hemiksem, Boechout, Edegem, Mortsel en Kontich. Aangezien die verlengingen deel van het Pegasusplan uitmaken, zullen ze allicht nog enkele jaren op zich laten wachten. Het Pegasusplan zal immers pas in 2025 volledig zijn uitgevoerd. Ik hoop dat De Lijn de nieuwe trams niet voor deze toekomstige lijnen reserveert, en dat dit niet de achterliggende reden voor de huidige problemen is.

De Lijn reageert zeer laconiek op vragen en klachten. Volgens De Lijn zijn er zeer eenvoudige redenen waarom de nieuwe trams niet allemaal worden gebruikt: een aantal trams is voor onderhoud binnengebracht, een aantal andere trams wordt voor opleidingen gebruikt.

Ik zou de toestand in Antwerpen even willen vergelijken met de cijfers die ik inzake de tramverbindingen in Gent heb ontvangen. In Gent rijden op lijn 1 alle achttien Hermelijntrams. Dit is blijkbaar niet uitzonderlijk. In Gent halen deze trams een inzetgraad van 100 percent. De Lijn beweert helemaal niet dat in Gent 40 percent van de nieuwe trams momenteel in onderhoud is of voor opleidingen wordt gebruikt. In Antwerpen is

de inzet tijdens de paasvakantie 45 percent en op zeer goede dagen 85 percent. Het was de intentie de Hermelijntrammen in te zetten op lijn 2. Tot op heden is dat niet gebeurd. Waarom niet? 25 trams voor lijn 3 is van het goede teveel.

Ik heb bewust de vergelijking met Gent gemaakt, want het zou gemakkelijk zijn hetzelfde argument als De Lijn te gebruiken, met name dat onderhoud en opleiding ervoor zorgen dat 50 percent van de trams aan de kant staat.

Mevrouw de minister, ik herhaal mijn vragen die ik ook als schriftelijke vraag heb ingediend. Ik begrijp het als u zegt dat u de concrete cijfers zult bezorgen als antwoord op mijn schriftelijke vraag. Waarom zijn de nieuwe tramstellen nog niet in gebruik? Zijn er financiële redenen of gaat het om operationele problemen zoals het voorhanden zijn van personeel? Hoeveel van de nieuwe trams rijden dagelijks op lijn 2, lijn 3 en lijn 15? Worden Hermelijntrammen ingeschakeld op andere lijnen, zoals de lijnen 8 en 11? Over hoeveel trams gaat het?

Hoeveel oude en nieuwe tramrijtuigen zijn er dagelijks als reserve, en worden niet dagelijks gebruikt? Wanneer zullen de niet-gebruikte trams in gebruik worden genomen? Kan dat op korte termijn gebeuren? Gaat u akkoord met de stelling dat het beter is rollend materieel in te zetten op de plaatsen waar het nodig is – dus het vraagprincipe – en eventueel een herallocatie van de budgetten in die zin door te voeren?

De voorzitter: De heer Van Gaever heeft het woord.

De heer Freddy Van Gaever: Mevrouw de minister, ik heb dezelfde vragen als mevrouw De Ridder, maar wat is de situatie voor de autobussen? Hoeveel autobussen worden niet gebruikt? Is dat omdat er geen chauffeurs zijn of omdat te veel bussen werden besteld?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, collega's, er werden tien bijkomende Hermelijntrammen aangekocht in het kader van de minder-hindermaatregelen.

Van Brempt

De tweede reeks Hermelijntrammen hebben geen voordeur. Daardoor kunnen ze enkel worden ingezet op lijnen die volledig uitgerust zijn met verkooppunten aan de haltes. Op dit ogenblik is dat in Antwerpen enkel het geval voor lijn 3. Zeven Hermelijntrammen worden daardoor minder frequent ingezet, want op de lijnen 2 en 15 is er een achterstand op de planning voor het plaatsen en de exploitatie van verkoopautomaten aan de halte. Deze achterstand zal op heel korte termijn worden ingehaald, waardoor de zeven Hermelijntrammen niet meer aan de kant staan dan eigenlijk wenselijk is.

Het moet de bedoeling zijn de Hermelijntrammen maximaal in te zetten, omwille van de verhoogde capaciteit die hiervan het gevolg is. Voor het inzetten van de geleverde Hermelijntrammen is geen bijkomend personeel nodig. Dat is dus niet het probleem.

Van de 26 geleverde Hermelijntrammen van de tweede reeks zijn er 16 aangekocht via de reguliere financiering en 10 via de BAM, als voorafname op de aankoop van de bijkomende rijtuigen die nodig zijn voor de uitvoering van het Masterplan Antwerpen.

De tramverlengingen die nu in de steigers staan, zijn Mortsels-Boechout en Deurne-Wijnegem. De werken hebben op dit moment enige vertraging opgelopen, omdat de uitvoering van het Masterplan Antwerpen achterloopt op de planning. De beëindiging van alle tramlijnverlengingen zal bijgevolg afhangen van de beslissingen in het kader van het Masterplan Antwerpen die Vlaamse Regering nog moet nemen.

Het is duidelijk dat het verschil in het gebruik van de Hermelijntrammen tussen Antwerpen en Gent te maken heeft met het inzetten van de verkoopautomaten. Dat is verschillend tussen Antwerpen en Gent. Bij mijn weten is dat de enige reden waarom verminderd gebruik wordt gemaakt van de Hermelijntrammen. Dat moet heel spoedig worden opgelost, zodat alle Hermelijntrammen kunnen worden ingezet.

Wat betreft de autobussen moet ik het antwoord schuldig blijven. Bij mijn weten zijn er geen problemen van overcapaciteit. Integendeel, we kampen ook daar frequent met een tekort aan capaciteit.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, klopt het of klopt het niet dat 25 nieuwe Hermelijntrammen ongebruikt blijven? Dat was mijn vraag. *(Opmerkingen van minister Kathleen Van Brempt)*

Het klopt dus niet. Er staan dus zeven trams ongebruikt en geen 25? Dat heeft te maken met het feit dat op de lijnen 2 en 15 geen verkoopautomaten staan?

Minister Kathleen Van Brempt: Er zijn drie lijnen in Antwerpen waar kan worden gewerkt met verkoopautomaten. Het was de bedoeling op deze drie lijnen aan alle haltes verkoopautomaten te plaatsen. Dat is vandaag alleen nog maar het geval voor tramlijn 3, en niet voor de lijnen 2 en 15.

De trams beschikken niet over een voordeur, maar dat zijn beslissingen van de vorige regering en vooral van het vorige management. Mijnheer Peumans, misschien weet u er zelfs meer over. Ik betreur deze beslissingen. De nieuwe trams die worden aangekocht, zullen opnieuw deuren hebben aan de voorkant, zodat mensen vooraan kunnen instappen. Ik vind dat heel belangrijk voor de klanten. Dat is bij deze Hermelijntrammen niet het geval, waardoor het veel moeilijker is om een ticket te kopen. Het is dus noodzakelijk dat de verkoopautomaten aanwezig zijn, voor de Hermelijntrammen kunnen worden ingezet. Gezien de technische problemen met de verkoopautomaten – wat te maken heeft met de leverancier – is er wat vertraging. De Lijn heeft me verzekerd dat dat zo snel mogelijk zal worden opgelost.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mevrouw de minister, u zegt dat er van de 26 nieuwe trams maar zeven niet worden gebruikt.

Minister Kathleen Van Brempt: Zeven Hermelijntrammen worden minder ingezet.

Mevrouw Annick De Ridder: Mevrouw de minister, ik ben blij dat u dat formeel bevestigt, want het is in strijd met geruchten uit de sector, ook van De Lijn zelf.

U zei dat de Hermelijntrammen ook op de verlengde lijnen Hemiksem en Boechout-Mortsels worden ingezet. Voor wanneer is dat gepland?

De Ridder

Houdt u daarvoor tramcapaciteit gereserveerd? Dat kan toch niet de bedoeling zijn?

Minister Kathleen Van Brempt: We zijn nu bezig met een nieuwe bestelling van Hermelijntrammen. Die bestellingen zijn een continu proces. Er worden dus nu trams besteld die over enkele jaren op de verlengde lijnen moeten rijden.

Mevrouw Annick De Ridder: Uw antwoord van zonet betekent dus niet dat er trams worden gereserveerd om ze in te zetten op de verlengde lijnen?

Minister Kathleen Van Brempt: Dat is het niet.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, ik begrijp niet dat uw kabinet geen rechtzetting heeft gedaan na het bericht in de Gazet van Antwerpen, anders toch een krant die erg pro openbaar vervoer is. De mensen zitten op propvolle trams, maar als er daarover een krantenbericht verschijnt, dan zegt u dat er geen probleem is, want dat er zeven zijn die minder frequent worden ingezet.

U brengt het ook nog in verband met verkoopautomaten die nog geplaatst moeten worden, maar die hebben ze volgens mij al twee jaar. Ze kunnen ze dus meteen plaatsen. U verwijst naar het vorige management. Mijn directie heeft een negatief advies gegeven over het afschaffen van de voordeur. Dat was echter een vraag van de twee vakbonden, die vonden dat de trambestuurder alleen met de tram moet rijden, en zich voor de rest nergens van moet aantrekken. Ik stel dus ook vast dat het bericht van 4 april over de 25 ongebruikte hermelijntrams totaal ongegrond is.

Minister Kathleen Van Brempt: De minister is niet verantwoordelijk voor de berichtgeving in de kranten. Dat is al te gek. Iedereen kan altijd informatie vragen aan mij of bij De Lijn. Die wordt altijd in alle openheid gegeven. Dat is nooit een probleem.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de studieopdracht in verband met de invoering van een vorm van wegentol

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de studieopdracht over de invoering van een wegvignet

De voorzitter: Aan de orde zijn de samengevoegde vragen om uitleg van de heer Peumans tot mevrouw Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de studieopdracht in verband met de invoering van een vorm van wegentol, en van mevrouw De Ridder tot minister Van Brempt, over de studieopdracht over de invoering van een wegvignet.

De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, we volgen deze studie van dag tot dag, ingevolge de motie die het parlement heeft aangenomen. Mevrouw de minister, op 1 februari heb ik u er een vraag om uitleg over gesteld. U deelde toen mee dat er een zogenaamde quick scan zou gebeuren, die klaar zou zijn tegen 11 april. U zei toen: 'Er werd voor geopteerd om de opdracht met betrekking tot de quick scan snel toe te wijzen, gelet op het belang dat er in het Vlaams Parlement werd gehecht aan de invoering van een wegvignet. Door de onderhandse toewijzing kon de opdracht nog in 2004 worden vastgelegd. Met elke andere toewijzingsprocedure zou dit niet meer mogelijk zijn geweest.' Verder zei u ook: 'De omschrijving van de opdracht kwam tot stand na overleg tussen de administratie en mijn kabinet naar aanleiding van de motie aangenomen door het Vlaams Parlement.'

11 april is intussen voorbij. Er is nogal veel te doen omtrent tol, rekeningrijden en dergelijke. U zei destijds in uw antwoord dat het op korte termijn zou gebeuren, al is dat dan een rekbaar begrip, net zoals de term 'onverwijld', en daarvoor heb ik ook begrip. Mevrouw de minister, wat zijn de resultaten van deze quick scan, die werd

Peumans

uitgevoerd door Deloitte Business Advisory NV voor de prijs van 72.600 euro? Wat is het vervolg op deze studie? De goedgekeurde motie van het Vlaams Parlement gaat verder dan de voorgestelde inhoud van de nu voorliggende studie.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik sluit me aan bij de vorige spreker. Mevrouw de minister, u hebt inderdaad in uw antwoord op de vorige vraag om uitleg gezegd dat er een verkennende studie zou worden toegewezen. De studie is uitgevoerd door Deloitte. Intussen is 11 april voorbij en zou het resultaat van de studie bekend moeten zijn.

Wat zijn de resultaten van de quick scan? Springt daar een bepaalde vorm van tolheffing uit naar voren? Is een vorm van tolheffing beter realiseerbaar dan andere manieren van inning? Volgt er nog bijkomend onderzoek, zoals in de buurlanden, of is dat allemaal al opgenomen? Is er overleg geweest met andere gewesten naar aanleiding van de resultaten van de quick scan? Wat is de verdere timing in dit dossier? Ook dit zou immers 'onverwijld' gebeuren.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik heb niet gezegd dat we het 'onverwijld' zouden invoeren. In het regeerakkoord staat dit zelfs heel voorzichtig geformuleerd. Daar zijn ook veel redenen voor, gezien de complexiteit van het dossier.

Het klopt dat er een quick scan gebeurd is, of bijna gebeurd is. Daarmee werd begonnen in januari. Ik heb onmiddellijk een stuurgroep samengesteld om de quick scan te begeleiden. De stuurgroep bestaat uit vertegenwoordigers van de betrokken administraties en kabinetten. De stuurgroep heeft in januari 2005, bij de aanvang van de quick scan, een eerste maal vergaderd. Midden maart 2005 heeft de stuurgroep een tweede maal vergaderd. Tijdens die vergadering zijn de tussentijdse resultaten besproken en heeft de stuurgroep bijkomende opmerkingen gemaakt

en vragen gesteld. Hoewel het onderzoek op zich is afgerond, is de quick scan nog niet opgeleverd. De opmerkingen van de stuurgroep zijn verwerkt. Volgende week zal de stuurgroep voor het laatst vergaderen. De exacte datum van deze vergadering ligt nog niet vast. Tijdens die laatste vergadering zal de quick scan worden opgeleverd.

Ik wil niet op de onderzoeksresultaten vooruitlopen. Ik wil de stuurgroep eerst de gelegenheid bieden de resultaten te bespreken. Ik blijf er evenwel bij dat het Vlaams Parlement, en deze commissie in het bijzonder, een ruime bijdrage tot de eindresultaten en tot onze toekomstige omgang met deze complexe materie moet kunnen leveren. Ik vind dat de leden van deze commissie in onderling overleg moeten bepalen wanneer ik de resultaten uitgebreid kan komen toelichten. Op dat ogenblik kunnen we tevens bepalen hoe we de verdere parlementaire betrokkenheid kunnen organiseren. Ik wil er tevens nog even op wijzen dat het hier een quick scan betreft. Het gaat, met andere woorden, niet om een fundamenteel onderzoek.

Ik wil de eerder uiteengezette procedure blijven volgen. Ik wil tot een ruime betrokkenheid komen. Ik wil het Vlaams Parlement, de SERV en de MiNa-Raad hierbij betrekken. De SERV heeft hier overigens expliciet om gevraagd.

Ik wil vandaag niet op de zaken vooruitlopen. Vanaf volgende week kan ik de resultaten van de quick scan uitgebreid toelichten. De leden van deze commissie moeten samen beslissen hoe ze dit willen organiseren.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, u hebt daarnet naar de tussentijdse resultaten verwezen. Wat zijn eigenlijk de tussentijdse resultaten?

Minister Kathleen Van Brempt: Het rapport bestaat voornamelijk uit een overzicht van de bestaande relevante systemen. Het somt tevens een aantal voor Vlaanderen belangrijke randvoorwaarden op. De Vlaamse overheid moet eerst bepalen wat de ultieme doelstelling van een wegenvignet is. Moet een wegenvignet meer inkomsten genereren, mobiliteitssturend werken of externe kosten als de milieuvervuiling internaliseren? Het zou natuurlijk ook om een combi-

Van Brempt

natie van de drie voorgaande elementen kunnen gaan. Het is zelfs mogelijk nog andere elementen naar voren te schuiven. Pas op het ogenblik dat deze vragen zijn beantwoord, kunnen we beslissen welke systemen interessant zijn en nader moeten worden onderzocht.

Ik ben van mening dat we hierover een uitgebreid debat moeten organiseren. Alvorens het operationeel onderzoek te organiseren, moeten we de politieke vragen beantwoorden. Ik wil onder meer onderzoeken wat het aanbod in de andere lidstaten van de EU is. Ik wil evenwel niet vooruitlopen op de conclusies van de stuurgroep.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, ik heb u daarnet eigenlijk nog een vraag gesteld. Wat zal het vervolg op deze studie zijn? U wilt een inventaris van de bestaande systemen laten opmaken. Indien u een aantal producenten, zoals de firma's Siemens en Bosch, bezoekt, zult u ongetwijfeld een reeks van tien systemen krijgen aangeboden. Een systeem vinden, lijkt me niet zo moeilijk.

Ik vraag me af wat er te gebeuren staat. In de pers staan hierover allerlei zaken te lezen. Ik weet natuurlijk niet of de pers de situatie juist weergeeft. Daarover durf ik me eigenlijk niet goed uit te spreken. Volgens de meeste artikels in de pers wil de overheid vooral meer inkomsten genereren en de buitenlandse weggebruikers in het bad trekken.

Volgens mij moeten we nu al over de mogelijke gevolgen van de toelichting van de resultaten van de studie nadenken. We kijken met spanning uit naar de resultaten van de quick scan. Dit heeft uiteraard veel met de door het Vlaams Parlement goedgekeurde motie te maken.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer Peumans, ik denk dat ik die vraag al heb beantwoord. We hebben de SERV en de MiNa-Raad om een advies gevraagd. Het is de bedoeling in het Vlaams Parlement een grondig debat te voeren. Voor we een beslissing kunnen nemen, moeten we een aantal politieke vragen beantwoorden.

De heer Jan Peumans: Mijn vragen hebben betrekking op de quick scan. Ik vraag me af waarop we ons in de toekomst precies zullen baseren. Het Vlaams Parlement heeft zich hierover al duidelijk

uitgesproken. Mijns inziens, is de motie van het Vlaams Parlement duidelijk.

De heer Jan Peumans: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mevrouw de minister, ik stel vast dat u op dit ogenblik nog niet over veel nieuwe elementen beschikt. Het lijkt me zeker de moeite in dit verband een hoorzitting of een andere vergadering te organiseren. U zou dan de bevindingen van de quick scan kunnen toelichten. Ik vraag me wel af of we hiervoor op de verschillende adviezen moeten wachten. Misschien kunt u ons voordien al de inhoud van de resultaten mededelen. U moet die resultaten natuurlijk eerst met de overige betrokken Vlaamse ministers berekenen. Voor u de verschillende systemen met elkaar kunt vergelijken, moet u weten welke richting we uit willen en welke kernvragen we hierbij steeds moeten stellen. Volgens mij kunnen we dit binnen twee weken al in deze commissie bespreken.

Minister Kathleen Van Brempt: Dit lijkt me evident. Volgens mij kunnen die processen perfect parallel met elkaar lopen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, en tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de evaluatie van de wet van 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen betreffende de verkeersveiligheid en de uitvoeringsbesluiten ervan

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Peumans tot mevrouw Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, en tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de evaluatie van de wet van 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen betreffende de verkeersveiligheid en de uitvoeringsbesluiten ervan.

De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, ik vind het eigenlijk vervelend dat ik deze vraag om uitleg opnieuw moet stellen. Ik heb in de pers allerlei artikels over mogelijke en onmogelijke adviezen gelezen. Vooral het middenveld heeft zich op dit vlak zeer actief getoond.

Op 18 januari 2005 heb ik de minister over dit onderwerp geïnterpelleerd. Hierbij heb ik haar visie op de aangekondigde evaluatie op Vlaams niveau van de zogenaamde nieuwe verkeerswet gevraagd. De minister heeft toen verklaard dat het voor haar evident is dat de Vlaamse Regering zich bij het evalueren van de voorstellen tot wijziging van de verkeerswet onder meer op de in het Vlaams Regeerakkoord opgenomen beleidsopties zal baseren. Bij de besprekingen van de beleidsnota Openbare Werken en van de beleidsnota Mobiliteit heeft de minister duidelijk gesteld dat Vlaanderen tijdens de evaluatie een duidelijke stem zou hebben.

We bevinden ons inmiddels drie maanden verder. We kijken vol verwachting uit naar de bijdrage die het Vlaamse Gewest tot de evaluatie zal leveren. Ondanks de pogingen die ik heb ondernomen, heeft de Vlaamse Regering tot vandaag nog geen visie openbaar gemaakt.

Mevrouw de minister, hebt u reeds het advies van de Vlaamse Regering gevraagd? Op 18 januari 2005 hebt u, in uw antwoord op mijn interpellatie, het volgende verklaard: ‘De federale minister heeft me bevestigd dat het de bedoeling is dat de gewesten de gelegenheid krijgen om hun visie kenbaar te maken tijdens het interministerieel comité, dat via de gebruikelijke procedure van betrokkenheid zal werken, en dit op korte termijn.’

Heeft het interministerieel comité ondertussen al eens vergaderd? Hier wordt vaak naar dit comité verwezen. Het overleg tussen de gewesten is in de vorige vraag om uitleg ook al aan bod gekomen. Ik weet evenwel niet of het interministerieel comité al heeft vergaderd. Indien niet, kunt u ons dan vertellen wanneer dit zal gebeuren?

In uw antwoord op mijn interpellatie hebt u destijds verklaard dat een aantal ambtenaren van uw administratie deze zaak in de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid opvolgen. Op die manier kan misschien nog een tipje van de sluier worden opgelicht. Welke standpunten hebben

die ambtenaren tot nu in de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid ingenomen? Hebben ze al stellingen ingenomen of luisteren ze enkel naar wat er wordt gezegd? We mogen immers niet vergeten dat de nieuwe verkeerswet een belangrijke impact op de Vlaamse verkeerssituatie heeft.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, zoals ik reeds eerder heb verklaard, wordt het Vlaamse Gewest op twee niveaus bij de evaluatie van de verkeerswetgeving betrokken. Het Vlaamse Gewest heeft vertegenwoordigers in de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid. Bovendien is er een procedure van betrokkenheid.

De Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid heeft eind oktober 2004 drie werkgroepen opgericht. Deze werkgroepen moeten de federale verkeerswetgeving evalueren. Het Vlaamse Gewest heeft een vertegenwoordiger naar elk van deze werkgroepen gestuurd. De werkgroepen rapporteren op maandelijks basis aan de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid. Op basis van de werkzaamheden van de werkgroepen formuleert de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid aanbevelingen tot wijziging van de verkeerswetgeving. De Vlaamse vertegenwoordigers in de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid bezorgen het Vlaamse Gewest de rapporten van de werkgroepen en de verslagen en de aanbevelingen van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid.

Op het interministerieel comité voor de Verkeersveiligheid van 2 maart 2005 heeft de bevoegde federale minister de stand van zaken in de verschillende werkgroepen toegelicht. Ik verwacht dat hij zijn voorstel tot wijziging van de verkeerswetgeving eind april 2005 aan de federale ministerraad zal voorleggen. Vervolgens zal dit voorstel voor overleg en advies aan de gewesten worden overgemaakt. Noch de Vlaamse administratie, noch ikzelf weten op welke precieze datum de federale minister de Vlaamse Regering officieel om een advies zal vragen.

De Vlaamse inbreng in de evaluatie van de nieuwe verkeerswetgeving heeft zich voorlopig op een actieve opvolging van de besprekingen in de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid en in

Van Brempt

zijn werkgroepen door de vertegenwoordigers van het Vlaamse Gewest toegespitst. Deze werkwijze biedt de Vlaamse vertegenwoordigers de gelegenheid om de nodige constructieve voorstellen te formuleren. Het lijkt me niet haalbaar of aangegeven om – terwijl deze discussies over specifieke onderdelen lopen – al een concreet standpunt over een mogelijke aanpassing van de wetgeving naar voren te brengen. Het Vlaams Regeerakkoord bevat evenwel een aantal aanzetten die tot een verbetering van de verkeersveiligheid moeten leiden. Voor de Vlaamse ambtenaren in de werkgroepen van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid vormen deze aanzetten een leidraad.

De werkgroepen rapporteren maandelijks aan de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid. Sinds de oprichting van de werkgroepen heeft de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid vergaderd op 28 oktober 2004, op 2 december 2004, op 4 februari 2005, op 28 februari 2005 en op 25 maart 2005. De eerstvolgende vergadering zal op 25 april 2005 plaatsvinden. Eind april 2005 zal de bevoegde federale minister zijn voorstel tot wijziging van de verkeerswetgeving aan de federale ministerraad voorleggen. Vervolgens zal dit voorstel voor overleg en advies aan de gewesten worden voorgelegd. Op dat ogenblik zal de Vlaamse Regering formeel een standpunt innemen.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Ik weet niet meer wat ik moet zeggen. Blijkbaar wonen de ambtenaren die vergaderingen enkel bij. Ze luisteren naar wat er wordt gezegd en vervolgens gaan ze weer naar huis. Ik vind dat ze een referentiekader moeten krijgen. We mogen ons hierbij niet tot het Vlaams regeerakkoord beperken. Ik vind het Vlaams regeerakkoord op dit vlak immers iets te abstract. De Vlaamse Regering moet een aantal stellingen ontwikkelen die in de evaluatie worden opgenomen. Volgens de minister gaat het hier om een actieve opvolging. De Vlaamse ambtenaren participeren aan verschillende werkgroepen. Vervolgens moet de ministerraad een beslissing nemen en begint de officiële procedure.

In het Vlaams regeerakkoord wordt voor een regionalisering van de volledige verkeerswetgeving gepleit. Heeft het Interministerieel Comité voor

de Verkeersveiligheid sinds de aanvang van de huidige regionale legislatuur eigenlijk al eens vergaderd?

Minister Kathleen Van Brempt: Dat comité heeft al eenmaal vergaderd.

De heer Jan Peumans: Stond dit onderwerp op de agenda?

Minister Kathleen Van Brempt: Tijdens die vergadering is een stand van zaken meegedeeld. Er is toen geen fundamentele discussie gevoerd.

De heer Jan Peumans: De inhoudelijke elementen zijn toen niet aan de orde gesteld. Is er eigenlijk overleg tussen de bevoegde Vlaamse, Waalse en Brusselse ministers?

Minister Kathleen Van Brempt: Over dit onderwerp heeft nog geen overleg plaatsgevonden. De ambtenaren hanteren in feite een tweeledig referentiekader. Ze baseren zich op het Vlaams regeerakkoord en op het beleid dat de Vlaamse Regering heeft ontwikkeld en blijft ontwikkelen.

Onze ambtenaren beschikken over een ruime knowhow. Ze hebben een grote impact op de verkeerswetgeving. Mijns inziens, beschikken ze momenteel over een voldoende uitgebouwd referentiekader. Ik wil pas een formeel standpunt innemen op het ogenblik dat me om een dergelijk standpunt wordt gevraagd. De betrokken ambtenaren en ikzelf ervaren het momenteel gehanteerde referentiekader niet als problematisch. Ik zie op dit vlak geen probleem. Ik ben ervan overtuigd dat onze ambtenaren een actieve inbreng in de hele discussie hebben. Indien deze actieve inbreng niet in effectieve wetgeving zou resulteren, zouden we met een probleem zitten. Dit zal blijken uit het formele standpunt dat de Vlaamse Regering op dat ogenblik zal innemen.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, zal het op dat ogenblik nog wel mogelijk zijn om de klok terug te draaien? Op dat ogenblik zullen de zaken al zo ver zijn gevorderd dat de Vlaamse Regering waarschijnlijk geen grote invloed meer zal kunnen uitoefenen. Dat is de kern van mijn bezorgdheid.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer Peumans, ik heb alle begrip voor uw bezorgdheid.

Van Brempt

U gaat ervan uit dat onze ambtenaren momenteel niet voldoende worden gestuurd of niet over een voldoende uitgebouwd referentiekader beschikken. Ik ervaar dat vandaag niet als een probleem, integendeel. Het zijn mensen met een uitgebreide expertise inzake het effect van de verkeerswetgeving op de Vlaamse wegen. Ze zitten er niet enkel om te luisteren, ze nemen actief deel aan de werkgroep.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Linda Vissers tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de verkeersveiligheid op rotondes

Vraag om uitleg van mevrouw Linda Vissers tot de heer Frank Vandembroucke, vice-minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Werk, Onderwijs en Vorming, over ongevallen met fietsers op rotondes en het belang van verkeersopvoeding in het onderwijs

De voorzitter: Aan de orde zijn de samengevoegde vragen om uitleg van mevrouw Vissers tot mevrouw Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de verkeersveiligheid op rotondes, en tot de heer Vandembroucke, vice-minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Werk, Onderwijs en Vorming, over ongevallen met fietsers op rotondes en het belang van verkeersopvoeding in het onderwijs.

Minister Van Brempt antwoordt tevens in naam van minister Vandembroucke.

Mevrouw Vissers heeft het woord.

Mevrouw Linda Vissers: Mijnheer de voorzitter, regelmatig vallen er op rotondes tragische ongevallen te betreuren. Overal in Vlaanderen worden rotondes aangelegd omdat ze de veiligheid op kruispunten verhogen. Toch blijkt dat vooral fietsers bijzonder kwetsbaar blijven.

Studies wijzen uit dat de veiligheid van rotondes niet in vraag wordt gesteld, maar voor fietsers is er, ook volgens het Steunpunt Verkeersveiligheid, slechts een lichte verbetering van de veiligheid. Veilig Verkeer Vlaanderen bevestigt dat rotondes veiliger zijn dan klassieke kruispunten, maar de confrontatie met auto's blijft gevaarlijk.

Mevrouw de minister, brengt het ongelimiteerd aanbrenge van richtingsaanwijzingen op rotondes de veiligheid op rotondes in gevaar? Welke richtlijnen reglementeren het plaatsen van richtingaanwijzingen en/of verkeersborden? Overweegt u dienaangaande richtlijnen te geven aan de gemeentelijke instanties om richtingaanwijzers die op openbaar domein staan en een gevaar betekenen voor de verkeersveiligheid, te laten verwijderen?

Ik heb deze vraag ook gesteld aan minister Vandembroucke. In mijn eigen kanton Neerpelt gebeurde onlangs een tragisch ongeval met een jonge fietser. Ik heb minister Vandembroucke gevraagd op welke wijze hij het risico op opgevalen voor fietsers op rotondes wil terugdringen, en of hij overweegt in het kader van de lessenprogrammering het belang van de verkeerslessen te benadrukken.

De voorzitter: De heer Koninckx heeft het woord.

De heer Flor Koninckx: Mijnheer de voorzitter, ik ben het niet zeker, maar ik denk dat de vragen die hier worden gesteld niet de minister van Mobiliteit aanbelangen, maar wel de minister van Openbare Werken. Het plaatsen van verkeersborden en het inrichten van rotondes behoort immers tot zijn bevoegdheidsdomein. (*Opmerkingen*)

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, uit het rapport van het Steunpunt Verkeersveiligheid blijkt dat op basis van literatuuronderzoek kan worden geconcludeerd dat er veiligheidswinst is voor fietsers bij de aanleg van een rotonde, maar dat die kleiner is dan voor inzittenden van personenwagens.

De effecten van een rotonde voor fietsers en bromfietsers zijn sterk afhankelijk van de vormgeving van rotondes. Het is daarom belangrijk dat

Van Brempt

bij de vormgeving en het ontwerp van rotondes optimaal aandacht wordt besteed aan de verkeersveiligheid van de fietsers. Bij de opmaak van het Vademecum Fietsvoorzieningen en de erin opgenomen richtlijnen en aanbevelingen met betrekking tot de aanleg en het onderhoud van fietsvoorzieningen is dan ook ruim aandacht besteed aan het fietsen op rotondes.

Er moet natuurlijk waakzaam worden omgesprongen met de positie en de plaatsing van wettelijke signalisatie en richtingaanwijzers, uiteraard ook voor rotondes. Het uitgangsprincipe is dat de bewegwijzering functioneel moet zijn en duidelijkheid moet creëren voor de weggebruiker, zodat voor deze laatste duidelijk is welke richting hij moet volgen.

Aangezien de weggebruiker slechts een beperkt aantal boodschappen, ook op het vlak van bewegwijzering, tegelijkertijd kan vatten, is het raadzaam elke keuze met betrekking tot aan te brengen aanduidingen zorgvuldig te overwegen. Dat geldt ook voor richtingaanwijzers op rotondes. In het Vlaamse regeerakkoord worden deze principes onderkend. Het nemen van maatregelen om de verkeerssignalisatie te harmoniseren en het aantal verkeersborden te verminderen, is erin opgenomen.

Zowel het verkeersreglement als het reglement van de wegbeheerder voorzien in specifieke regels over waar en wanneer richtingssignalisatie aangewezen is. Er worden ook een aantal algemene principes naar voren geschoven, onder andere op het vlak van het aantal boven elkaar te plaatsen borden. Volgens artikel 12.9 van het reglement van de wegbeheerder is het bijvoorbeeld verboden meer dan vijf aanduidingen met betrekking tot richtingssignalisatie boven elkaar te plaatsen. Ook op het vlak van het samenbrengen van de verkeersborden per richting, de letterhoogtes, het kleurgebruik, enzovoort zijn regels uitgewerkt.

Het vademecum rotondes van de afdeling Verkeerskunde voorziet in een apart hoofdstuk inzake de signalisatie van de rotondes. De signalisatie van en op rotondes is immers een vrij complex geheel en afhankelijk van de gekozen uitvoering. De aangenomen signalisatieprincipes zullen steeds geënt moeten worden op de plaatselijke toestand.

In het vademecum wordt een overzicht gegeven van de meest voorkomende gevallen en worden principes aangereikt die in andere situaties van toepassing horen te zijn.

Er bestaat op dit ogenblik al een uitgebreid wettelijk en richtinggevend kader voor richtingaanwijzers die op het openbaar domein staan, op en ter hoogte van rotondes. Er schort misschien iets aan het gebruik van de reglementen of aan het gebruik van het vademecum, maar ik denk dat de voorschriften voldoende duidelijk zijn.

Dat er voldoende aandacht wordt geschonken aan verkeers- en mobiliteitseducatie, van bij de kleuters tot en met de derde graad secundair onderwijs, wordt gewaarborgd door de eindtermen en door de controle vanwege de gemeenschapsinspectie op het nastreven en bereiken ervan. Deze eindtermen zijn minimumdoelstellingen die de concretisering van een consecutieve leerlijn van verkeers- en mobiliteitseducatie mogelijk maken. Het is niet de bevoegdheid van de minister van Onderwijs om een didactische vertaling te maken van de eindtermen, maar wel van de lokale onderwijsverstrekkers en de professionaliteit van de leerkrachten.

De voorbije jaren is veel geïnvesteerd in verkeersveiligheid. Ik verwijs hier naar de snelheidsbeperkingen rond scholen, de aanleg van verkeersdrempels en rotondes, de installatie van flitspalen, de aanleg van veiligere fietspaden, enzovoort, maar ook naar sensibilisering en actieve verkeers- en mobiliteitseducatie in het onderwijs.

Samen met de minister van Onderwijs vind ik het ontzettend belangrijk dat kinderen en jongeren op een eigentijdse praktijkgerichte manier verkeerseducatie aangeboden krijgen. Er is de voorbije jaren veel geïnvesteerd in een dergelijk aanbod. Ik kan hier bijvoorbeeld verwijzen naar de verkeersbrevetten die uitgereikt worden door de Vlaamse Stichting Verkeerskunde of naar de verschillende verkeerseducatieve routes die in verschillende Vlaamse gemeenten zijn uitgewerkt. In een dergelijke verkeerseducatieve route volgen de leerling-fietsers een traject op de openbare weg, waarop eventueel ook rotondes liggen. Op deze manier leren de leerling-fietsers deze specifieke situaties onder begeleiding kennen, en leren ze welk verkeersgedrag in specifieke situaties van hen wordt verlangd.

Van Brempt

Daarnaast zijn er de onderwijstijdschriften Klasse, Maks! en Yeti, met tal van didactische lestips en praktijkvoorbeelden voor jongeren.

Uiteraard ontslaan deze vormen van onderwijs-ondersteuning en initiatieven op lokaal en boven-lokaal vlak de school niet van haar plicht om nadrukkelijk stil te staan bij haar taak inzake de eindtermen in dit domein.

De voorzitter: Mevrouw Vissers heeft het woord.

Mevrouw Linda Vissers: Mevrouw de minister, ik ben blij met uw antwoord, niettegenstaande de opmerking van de heer Koninckx dat ik mijn vraag beter had gesteld aan de minister van Openbare Werken.

Jammer genoeg is er een ongeluk gebeurd op een rotonde in Neerpelt, waar 11 richtingaanwijzers onder elkaar stonden. Met uw antwoord kan ik de nodige verdere stappen zetten.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

– *De vergadering wordt geschorst om 14.49 uur.*

– *De vergadering wordt hervat om 14.57 uur.*

Vraag om uitleg van mevrouw Michèle Hostekint tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de noodzaak van een energie-ombudsdienst

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Hostekint tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de noodzaak van een energie-ombudsdienst.

Mevrouw Hostekint heeft het woord.

Mevrouw Michèle Hostekint: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in het jaarverslag 2003 formuleert de Vlaamse Ombudsdienst een resem klachten over de energiesector. Het jaarrapport 2004 wordt, als ik het goed heb, morgen voorge-

steld. Verwacht wordt dat het rapport evenzeer klachten zal bevatten.

Door de vrijmaking van de energiemarkt zijn de problemen op het terrein alleen maar toegenomen. Enerzijds zijn er onduidelijke en overlappende facturen en contractvoorwaarden van verschillende leveranciers en netbeheerders, anderzijds is er een toegenomen vraag naar degelijke informatie. Precies die informatiehonger lijkt niet gemakkelijk te stillen. Ellenlange telefonische wachttijden met herhaaldelijk doorschakelen leiden niet alleen tot wrevel bij de consumenten, maar ook tot hoge telefoonkosten.

Niet alleen de Vlaamse Ombudsdienst heeft de dringende oprichting van een energie-ombudsdienst bepleit, ook federaal minister Verwilghen beschouwde dat als een van de prioriteiten. Ook armenorganisaties hebben de sterke nood aan een ombudsdienst voor de energiesector aangetoond. Ik verwijs onder andere naar het project armoede en energie van het Provinciaal Instituut voor Samenlevingsopbouw Turnhout.

De noodzaak van een onafhankelijke energie-ombudsdienst is slechts een aspect van de zaak. Bijkomend, maar niet minder belangrijk, is het getouwtrek dat aan de gang is tussen de federale overheid en de gewesten over wie wat mag organiseren. De federale overheid zou enkel de klachten kunnen behandelen, de gewesten zouden enkel informatie kunnen geven.

De Vlaamse regeerverklaring is heel ambitieus op dat vlak, maar het resultaat van dit bevoegdheidsprobleem is dat er tot op heden geen federale ombudsdienst is geïnstalleerd, hoewel dat wel is opgenomen in de wet van 20 maart 2003.

De consument dreigt ondertussen het slachtoffer te worden van dit bevoegdheidsprobleem. Veel klachten hebben weliswaar betrekking op zowel de federale als de Vlaamse bevoegdheden, maar het grote probleem voor de consumenten is dat zij doorgaans niet weten welk probleem op federaal en welk probleem op Vlaams niveau moet worden opgelost. Het is voor de consument in de eerste plaats van belang dat hij op een centraal contactadres terecht kan met zijn klacht, en dat hij geholpen wordt. Niet de burger, maar de ombudsdienst moet ervoor zorgen dat de klacht een juiste

Hostekint

behandeling krijgt op het juiste niveau. We zijn overigens van mening dat er een gratis oproepnummer moet komen.

Volgens ons is het mogelijk om via goede afspraken tussen de bevoegde ministers tot een pragmatische oplossing te komen. Mijnheer de minister, bent u het idee van een centrale, bij voorkeur federale, energie-ombudsdienst genegen? Bent u bereid mee te werken aan een dergelijke pragmatische oplossing? Zo niet, wat zijn de bezwaren of belemmeringen? Zo ja, zijn er in dat verband reeds contacten geweest met de federale minister van Energie? Wat zijn de standpunten en de resultaten?

In het Vlaams regeerakkoord staat dat de Vlaamse Regering de inspanningen zal verhogen om mensen beter te informeren over de vrijmaking van de energiemarkt, en desgevallend verplichtingen zal opleggen aan leveranciers met betrekking tot het verduidelijken en leesbaar maken van de energiefacturen en een klantvriendelijke klachtenbehandeling. Mijnheer de minister, wat zijn, mede op basis van de bevindingen en aanbevelingen van het jaarrapport van de Vlaamse Ombudsdienst, de resultaten van die inspanningen, en werden er reeds initiatieven genomen ten aanzien van netbeheerders en leveranciers?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, het antwoord op de eerste vraag is ja, de tweede vraag is zonder voorwerp, het antwoord op de derde vraag is ja, en voor de vierde vraag heb ik een overzicht. Mevrouw Hostekint, ik zal een en ander wat verduidelijken, omdat ik vermoed dat u dat antwoord als iets te kort zou beoordelen.

U hebt terecht verwezen naar de verantwoordelijkheden van de federale en de gewestelijke overheid. Er is een federale bevoegdheid inzake import, opslag, transmissie, transport en transit. De gewestelijke bevoegdheden zijn rationeel energiegebruik, distributie, levering en verkoop, met uitzondering van de tarieven. We moeten het beste maken van deze situatie. In het regeerakkoord staat dat we moeten nadenken hoe we de bevoegdheden op een coherente wijze kunnen verdelen.

U vroeg specifiek naar de ombudsdienst. Artikel 27 is ingevoegd door de wet van 20 maart 2003, is in werking getreden op 1 juli 2003, en is zeer duidelijk. Ik citeer: '(...) in de schoot van de commissie, de CREG, een ombudsdienst wordt opgericht die bevoegd is voor alle geschillen tussen een eindafnemer en een producent, distributeur, leverancier of tussenpersoon'. Artikel 15/16bis van de Aardgaswet, ingevoegd bij wet van 27 februari 2003 en in werking getreden op 1 juli 2003, bepaalt dat 'op de ombudsdienst (...) een beroep kan worden gedaan voor geschillen tussen eindafnemers en leverings- of distributieondernemingen'. Duidelijker kan het niet.

Volledigheidshalve voeg ik eraan toe dat er naast die rechtsgrond ook duidelijk afspraken bestaan over de financiering. Er zijn bedragen voor vastgelegd. Bij de begroting van de CREG staan middelen ingeschreven ten behoeve van de ombudsdienst: 800.000 euro voor 2003, 814.000 euro voor 2004 en 832.000 euro voor 2005. Die bijdragen worden betaald door burgers en de bedrijven. Op de elektriciteitsfactuur staat een federale bijdrage die daarvoor dient.

Anderhalf jaar na beide wetwijzigingen, ondanks de beschikbaarheid van de middelen, heeft de verantwoordelijke federale minister een voorstel gedaan. Dat voorstel, zoals overgemaakt op 1 december 2004, is door de vier regulatoren, dus ook de federale, van vragen en bedenkingen voorzien op het interregulatorenoverleg van 13 december 2004. De mede door de VREG voor het Vlaamse Gewest gemaakte bemerkingen zijn schriftelijk aan de federale energieminister overgemaakt.

Tot op heden hebben noch de Vlaamse regulator noch ikzelf als Vlaams energieminister enig antwoord ontvangen. Wel heeft federaal energieminister Verwilghen op een parlementaire vraag van mevrouw Creyf in de Kamer van Volksvertegenwoordigers op 22 februari 2005 geantwoord dat de gewesten geen opmerkingen hebben op het federale voorstel, wat echter niet helemaal klopt.

Op een vraag van de vertegenwoordiger van het Vlaamse Gewest in de Algemene Raad van de CREG, de heer Bieseman, heeft adjunct-kabinetschef Offergeld op 19 januari 2005 geantwoord dat de federale overheid en de drie gewesten nog zouden overleggen. Quod non. Ondertussen doet het

Peeters

gerucht de ronde dat de federale energieminister een ombudsdienst voorbereidt die zich beperkt tot de federale aangelegenheden. Ik weet niet in welke mate we daar rekening mee moeten houden. Ik heb daar geen formele bevestiging van gekregen, maar als het juist is, dan is dat een probleem. Het bovengenoemde artikel bepaalt immers duidelijk dat de ombudsdienst 'bevoegd is voor alle geschillen tussen een eindafnemer en een producent, distributeur, leverancier of tussenpersoon'. Er staat dus duidelijk 'alle geschillen'. Het gerucht klopt dus wellicht niet, en het werd ook niet bevestigd.

Reeds op 3 september 2004 heb ik in een onderhoud met de federale energieminister aangedrongen op de oprichting van een ombudsdienst. Op 7 april 2005 heb ik in een brief aan de federale energieminister dezelfde vraag herhaald: 'Waar blijft de federale ombudsdienst?' Ondertussen blijven de Vlaamse burgers en bedrijven met hun vragen en klachten zitten, ook al hebben ze reeds voor een ombudsdienst betaald.

Net dat maakt het voor de Vlaamse Regering zo moeilijk. We kunnen natuurlijk zelf een Vlaamse ombudsdienst oprichten, maar dan betalen de Vlamingen dubbel, een keer via de belastingen, en een tweede maal via de federale bijdrage. Dat kan niet de bedoeling zijn. We kunnen ook geduld blijven oefenen – en geduld is een mooie deugd, al ben ik er zelf niet door behept –, maar dan lopen we het gevaar nog maanden te moeten wachten. Om geen tijd verloren te laten gaan, heb ik op 30 maart 2005 de VREG alvast de opdracht gegeven, zo mogelijk samen met de overige regulatoren, een voorstel van ombudsdienst uit te werken.

Er mag echter geen twijfel over bestaan dat ik blijf hopen op een federaal initiatief. Dat is niet alleen budgettair van belang, maar ook omdat op die manier het geheel bewaard wordt, en er geen splitting ontstaat tussen federale en Vlaamse bevoegdheden, die tot gevolg kan hebben dat er antwoorden worden gegeven waarin op die bevoegdheden wordt gewezen. Mijn voorkeur gaat dus uit naar één enkel aanspreekpunt dat de vragen en klachten van burgers en bedrijven behandelt, en desgevallend doorverwijst naar de geëigende instellingen, zodat mensen zich niet moeten afvragen of ze hun vraag aan de VREG, de afdeling Energie,

het bestuur Energie, de CREG of andere instanties moeten stellen.

U vroeg ook om een overzicht. Het is een vrij omvangrijk geheel, dat ik u graag schriftelijk bezorg, en ook aan het commissiesecretariaat. Als dat nodig is, wil ik er ook meer uitleg bij geven.

De voorzitter: Mevrouw Hostekint heeft het woord.

Mevrouw Michèle Hostekint: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw duidelijk antwoord. Ik hoop samen met u dat er inderdaad snel werk wordt gemaakt van een federale ombudsdienst, waar de burger voor alle geschillen terecht kan. Zo niet, dan staan we nog even ver, omdat er dan inderdaad nog steeds niet één enkel aanspreekpunt voor de consument is. Geduld mag dan een schone deugd zijn, intussen blijft de consument in de kou staan. We blijven dit dossier volgen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de gevolgen van het derde memorandum van overeenstemming tussen Vlaanderen en Nederland met betrekking tot de onderlinge samenwerking ten aanzien van het Schelde-estuarium

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Peumans tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de gevolgen van het derde memorandum van overeenstemming tussen Vlaanderen en Nederland met betrekking tot de onderlinge samenwerking ten aanzien van het Schelde-estuarium.

De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, in het voorbije weekend kreeg ik een groot pakket met de post. Ik dacht dat het een bompakket was, maar geluk-

Peumans

kig stond er ‘Vlaams Parlement’ op. Maandag ontving ik opnieuw stukken.

Mijnheer de minister, u hebt op 11 maart in het Vlaams Huis in 's Gravenhage, in aanwezigheid van de Nederlandse bewindslieden Peijs, Veerman en Schultz van Haegen, het derde memorandum ondertekent, over alles wat te maken heeft met het Schelde-estuarium. Ik verwachtte 's avonds een persbericht van u over wat er beslist was, maar alles stond vrijdagavond al op de website van het Nederlandse ministerie van Verkeer en Waterstaat: de brief aan de Tweede Kamer, alle bijbehorende stukken, en alle informatie die we als parlementsleden graag zouden krijgen.

Ik wachtte even af, omdat ik verwachtte eerst-daags de informatie te krijgen, maar tot mijn grote verbazing had het Vlaams Parlement op 11 april, de dag waarop ik mijn vraag indiende, op geen enkele wijze informatie ontvangen over wat alweer als een historisch akkoord wordt bestempeld. Al die akkoorden met Nederland worden historisch genoemd; dat is een constante in de geschiedenis. Dat is u natuurlijk gegund, maar we bulken van de historische akkoorden. (*Opmerkingen van minister Kris Peeters*)

Op 19 april, vandaag dus, krijgen we uiteindelijk een blijkbaar snel-snel gestuurde ongedateerde brief, geschreven door de heer Van Hoof, en ondertekend door u, met allerlei dingen erbij. Het vergde wel enige tijd om de bijlagen door te nemen, want ik kon niet uitmaken wat welke bijlage was. Het zal aan mijn simpele hersenen liggen, maar ik raakte er niet meteen uit.

Mijnheer de minister, ik zal u blijven confronteren met de behoefte aan transparantie. Ik geef toe dat dit, hoewel het wel onder uw verantwoordelijkheid valt, eigenlijk bij de uitvoerende ambtenaren ligt, in het bijzonder die van de AWZ, want die zijn hier nog veel slechter in dan andere delen van uw departement. Ze zijn daar eigenlijk van oordeel dat het parlement helemaal niet ingelicht hoeft te worden, en dat de parlementsleden het wel in de krant zullen lezen.

Dit probleem is van algemene aard. Ik verwijst naar de manier waarop het Nederlandse departement Verkeer en Waterstaat daarmee omgaat. Ik

ben geabonneerd op hun persberichten, en ontvang er zo vijf of zes per week. Uit die berichten blijkt altijd de relatie met het parlement en het verband met de beleidsbrieven en de zogenaamde brieven aan de Tweede Kamer. Alle mogelijke en onmogelijke onderwerpen worden erin aangekaart.

De heer De Meyer heeft terecht vragen gesteld over het Sigmaplan. Hij kreeg eigenlijk een bijzonder arrogant antwoord vanwege de administratie. Er zijn twee agenda's, die van de minister en die van de administratie. Ik heb zes jaar op het kabinet gezeten, en weet dus waarover ik spreek. Anno 2005 is het nog altijd een lachertje.

Ik blijf ervoor pleiten dat pure zakelijke informatie op een of andere manier op de webstek te vinden is. Daar moet werk van worden gemaakt. U kunt op dat vlak bijzonder veel van de Nederlanders leren. Hoe ambetant ze soms ook kunnen zijn, qua informatie doen ze het wel schitterend.

Hetzelfde geldt voor de toelichting die we van de AWZ en van de EVA's hebben ontvangen over de voorziene investeringen voor 2005. Ook dat was een lachertje. Hebt u de tabel eens bekeken? Per artikel worden er algemene bedragen gegeven, in een opsomming van drie of vier bladzijden. Wat de werken afzonderlijk kosten, komen we echter niet te weten.

Mijnheer de minister, wat is er nu formeel, maar vooral informeel afgesproken? We lopen al lang genoeg op deze aardbol om te weten dat, als u met drie Nederlandse bewindslieden rond de tafel gezeten hebt, er ongetwijfeld allerlei andere ingrediënten in de koek gedaan zijn. De perscommentatoren noemen het inderdaad een historisch akkoord, maar ook een akkoord waarbij wij voor 80 percent van de kosten opdraaien, en de Nederlanders voor 20 percent, al zijn er wellicht andere dingen bedongen, bijvoorbeeld met betrekking tot de HST of iets dergelijks. Dat komt dan nog wel tot uiting.

Is de nieuwe sluis van Terneuzen erin opgenomen? Er wordt veel gesproken over de haven van Antwerpen, maar er is een niet minder belangrijke haven in Gent. Het historische van het akkoord ligt ook in het feit dat er nu ook sprake is van de nieuwe zeesluis van Terneuzen. Wanneer zullen deze werken, evenals de verdieping van het kanaal

Peumans

Gent-Terneuzen aangevat worden? Ook op dit punt gaat het altijd over Antwerpen, maar dat is uiteraard het middelpunt van de wereld.

Is er al voldoende duidelijkheid over de kostprijsverdeling? Bij het memorandum zat een bijlage, en dit is er één van. Klopt het dat Vlaanderen ten minste 80 percent van de kosten betaalt? Is dat kostenplaatje definitief, of wordt het nog verder gedetailleerd? Het zijn natuurlijk ramingen, maar ik zou graag weten of er nog een marge is. In de krant van zaterdag stond de kostprijs van de noord-zuidverbinding in Limburg. Zijn dat ramingen? Kan het bedrag nog stijgen?

Waarom is het Vlaams Parlement meer dan een maand later nog steeds niet ingelicht? Dit staat in scherp contract met de Nederlandse Tweede Kamer. Volgens mij moet de minister de administratie Waterwegen en Zeewezen dringend leren communiceren.

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mijnheer de voorzitter, ik wil me kort bij de vraag om uitleg van de heer Peumans aansluiten. Ik hoef uiteraard niet alles te herhalen. Ik wil enkel een concreet voorbeeld geven.

Op 10 maart 2005 heb ik in Wetteren een panelgesprek over het proces van en de langetermijnsvisie op het Schelde-estuarium bijgewoond. Ik heb toen vastgesteld dat een van de andere panelleden op dat ogenblik reeds een exemplaar van de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium in zijn bezit had. Ik heb die persoon erop gewezen dat ik sterk zou appreciëren indien ik die tekst ook zou ontvangen. Ik heb hieraan toegevoegd dat ik het zelfs als een uiting van onvriendelijkheid ten aanzien van het Vlaams Parlement zou beschouwen indien ik de tekst niet zou meekrijgen. Uiteraard heb ik de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium diezelfde avond nog mee naar huis kunnen nemen. Het heeft me evenwel verrast dat ik dit document pas 5 weken later officieel heb ontvangen.

Mijnheer de minister, dit voorbeeld illustreert de houding van de administratie Waterwegen en Zeewezen ten aanzien van het Vlaams Parlement.

Tot ik een kentering vaststel, zal ik dit punt naar voren blijven brengen. Ik weet dat u hier niet persoonlijk voor verantwoordelijk bent, ik wil enkel benadrukken dat de administratie Waterwegen en Zeewezen zich niet correct opstelt.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, het is de gewoonte en zelfs een evidentie dat een minister zijn administratie verdedigt. Het is mogelijk dat de administratie fouten heeft gemaakt. Een minister die niet voor zijn administratie opkomt, is echter niet goed bezig. Ik zal me hier elke dag mee bezighouden.

De gemaakte opmerkingen zijn terecht. Ik vind dat de administratie zich transparant moet opstellen en maximaal met het Vlaams Parlement moet communiceren. Hierover mag geen onduidelijkheid ontstaan. De Vlaamse volksvertegenwoordigers zijn de verkozenen van het volk, en ze moeten de werkzaamheden van de uitvoerende macht van nabij opvolgen. Om die taak te kunnen uitoefenen, moeten zij over de nodige informatie kunnen beschikken. Ik vind het jammer dat de Nederlandse volksvertegenwoordigers sneller worden ingelicht en dat een en ander in Vlaanderen wat langer duurt.

Ik doe mijn best om dergelijke problemen te verhelpen. De heer Peumans heeft daarnet zelf het voorbeeld van de noord-zuidverbinding in Limburg aangehaald. Ik heb getracht hierover voldoende te communiceren. Ik wil absoluut vermijden dat een Vlaams volksvertegenwoordiger hier verklaart dat hij iets in de krant heeft moeten lezen. Ik heb me trouwens geëngageerd om de Vlaamse volksvertegenwoordigers het meerjareninvesteringsprogramma te bezorgen voor het in de kranten verschijnt. Zodra het klaar is, zal ik dit programma aan het secretariaat van deze commissie bezorgen.

Ik zal de administratieve diensten die onder mijn bevoegdheden vallen, duidelijk laten weten dat ik op een maximale communicatie sta. Hierop moet natuurlijk goed worden ingespeeld. Ik herinner me dat ik hier al vijfmaal over de evolutie van de noord-zuidverbinding in Limburg ben ondervraagd. Ik heb telkens een stand van zaken gegeven. Zodra de zaken enigszins evolueren, mag uiteraard niemand beweren dat mijn recentste antwoord in tegenpraak met een ouder antwoord is. Deze ogen-

Peeters

schijnlijke tegenspraak is immers het gevolg van mijn eigen communicatie met de leden van deze commissie.

Ondertussen heeft iedereen het officiële document gekregen. Gelieve me te verontschuldigen dat het wat langer dan normaal heeft geduurd. We werken aan onze communicatie. Iedereen mag me op dergelijke vertragingen wijzen. Ik tracht op dit vlak bijkomende inspanningen te leveren. Ik ga er overigens van uit dat de overige leden van de Vlaamse Regering ook op de noodzaak van goede en tijdige communicatie worden aangesproken.

Iedereen kent het formele standpunt van de Vlaamse Regering. Over eventuele informele standpunten kan ik kort zijn: bij mijn weten zijn er geen informele afspraken over de onderwerpen uit het formele onderdeel gemaakt. De heer Peumans heeft daarnet naar de HST verwezen. Ik heb over deze problematiek geen informele afspraken gemaakt. De heer Peumans beschikt reeds over alle informatie.

In punt e van de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium is met betrekking tot de nautische toegankelijkheid van de kanaalzone Gent-Terneuzen nog een aanpassing aangebracht. In punt e, ten tweede was aanvankelijk enkel een voorkeur voor 13,50 meter opgenomen. De alternatieve keuze voor 16 meter stond niet als gelijkwaardig in de tekst omschreven. In extremis hebben we, onder meer op vraag van de Gentse havenautoriteiten, die gelijkwaardigheid alsnog ingeschreven. Volgens hen is het voor Vlaanderen belangrijk dat we ons niet tot de voorkeursvariant beperken.

In punt e, ten eerste, staat welke timing hierbij zal worden gehanteerd. Voor 1 juli 2006 zal een kosten-batenanalyse worden uitgevoerd. Dit punt is niet op basis van informele afspraken in de tekst opgenomen. De Vlaamse en de Nederlandse overheid wensen zekerheid. Beide partijen willen weten welke werken exact zullen worden uitgevoerd en hoeveel deze werken zullen kosten. In het verlengde hiervan is een zin aan de oorspronkelijke tekst toegevoegd. Voor 1 juli 2006 zal meer duidelijkheid over het nut en de noodzaak van een verdieping van het kanaal en over de aanleg van een tweede grote sluis en een verdieping van een tunnel bij Sluis Kil worden geschapen. De op

deze analyse gebaseerde bijkomende investeringen zullen steeds het voorwerp van overleg en van nadere planvorming vormen. De toevoeging van een zin aan de oorspronkelijke tekst heeft dit alles nog wat verduidelijkt. Deze verduidelijking speelt in ons voordeel.

Wat het kostenplaatje betreft, heeft iedereen een bijkomend document ontvangen. Deze bijlage bij de tekst is ondertekend door twee ambtenaren en betreft de kostprijs van de uitdieping van de Westerschelde. Hierbij is dezelfde verhouding als in 1995 toegepast, namelijk een opdeling in 80 percent en 20 percent. Voorafgaand aan de beslissing van de Vlaamse Regering heeft de Inspectie van Financiën een advies verstrekt. In de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium gelden andere verhoudingen. Deze verhoudingen spelen niet in het nadeel van Vlaanderen. Het gaat hier natuurlijk om ramingen. Aangezien de betrokken partijen ondertussen het derde memorandum hebben ondertekend, is de ambtenaren gevraagd om met betrekking tot de uitdieping van de Westerschelde de nodige duidelijkheid te creëren. Die vraag heeft tot de reeds vermelde bijlage geleid. Zoals ik daarnet al heb gezegd, gaat het hier niet om exacte bedragen. Ik ga er evenwel van uit dat de bedragen niet meer in grote mate kunnen wijzigen. Indien zich wijzigingen zouden voordoen, zou het waarschijnlijk om een daling van de kosten gaan.

Voor het overige blijf ik mijn administratie verdedigen. Ik wil rekening houden met de gemaakte opmerkingen. Ik zal de administratie vragen haar communicatie beter te verzorgen. De heer Peumans heeft daarnet vooral de administratie Waterwegen en Zeewezen geïsoleerd. Ik wil me hier uiteraard niet op focussen. Mijns inziens heeft elke administratie de plicht om de minister en de Vlaamse volksvertegenwoordigers volledig te informeren. Ik engageer me ertoe iedereen in de toekomst nog beter te informeren.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister, ik aanvaard uw excuses. Ik wil het daarnet aangehaalde voorbeeld wel nog even verduidelijken. Het artikel over de noord-zuidverbinding is vorige zaterdag op de eerste pagina van Het Belang van Limburg verschenen. Vorige maandag heb ik een pakketje in de brievenbus gevonden. Ik blijf erop

Peumans

hameren dat het hier vooral om de manier van communiceren gaat.

We hebben hier al ontzettend veel over het Schelde-estuarium gediscussieerd. Ik vind het een boeiend dossier. Ik wil hier dan ook op het belang van een degelijke rapportering wijzen. De minister zou de websites van de Vlaamse Gemeenschap en van de Nederlandse Tweede Kamer eens moeten vergelijken. Op de Nederlandse site staan alle standpunten en alle ingediende bezwaarschriften. Ik wens iedereen veel succes om hierover iets op de website van de Vlaamse Gemeenschap te vinden. Ten gevolge van een indertijd afgesloten overeenkomst moeten de aannemers bepaalde werken op de website van de Vlaamse Gemeenschap toelichten. Op die website staan nog uiteenzettingen over werken die al een eeuwigheid zijn afgerond. Sommige pagina's zijn slechts tot en met 2003 bijgewerkt.

Openheid ten aanzien van het Vlaams Parlement en van de burgers in het algemeen draagt bij tot de transparantie van dergelijke dossiers en van formele beslissingen. Dit is de achtergrond van deze vraag om uitleg.

Minister Kris Peeters: Ik heb geen probleem met openheid. Ik wil hier trouwens nog even op de noord-zuidverbinding in Limburg ingaan. Hierover is al een vraag gehouden. Bovendien was het bestand te zwaar om te mailen. Indien we de tekst hadden kunnen mailen, had iedereen hem vrijdag reeds ontvangen. Nu zagen we ons verplicht de presentatie te laten branden op cd-rom en heeft iedereen de tekst pas maandag ontvangen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het creëren van een maatschappelijk draagvlak voor het project ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer De Meyer tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het creëren van een maatschappelijk draagvlak voor het project ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium.

De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mijnheer de voorzitter, op 26 januari 2005 heeft de plenaire vergadering met een ruime meerderheid een resolutie betreffende het project 'ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium' goedgekeurd. Deze resolutie draagt de Vlaamse Regering op om bij de verdere uitvoering van het beleid rekening met enkele principes inzake de gemeenschappelijkheid, de integraliteit, de veiligheid, de natuurlijkheid, de toegankelijkheid voor landbouw, het uitvoeringstraject en de besluitvorming te houden. Met betrekking tot de natuurlijkheid en de toegankelijkheid voor landbouw dienen zich evenwel enkele vragen aan.

Wat de natuurlijkheid betreft, vraagt de resolutie de Vlaamse Regering 'in overleg te treden met de Europese Commissie om na te gaan in hoeverre de gehanteerde methodologie voor de bepaling van de instandhoudingsdoelstellingen en de voorstellen voor de invulling van die doelstellingen noodzakelijk, aanvaardbaar en voldoende zijn om te beantwoorden aan de Europese vogel- en habitatrictlijnen en in dit kader na te gaan in welke mate de natuurprojecten die eventueel niet als absoluut noodzakelijk worden beschouwd later als natuurcompensatieproject voor toekomstige ingrepen mogen worden beschouwd.' Dit laatste slaat op het principe van de habitatbanking.

Uit diverse contacten blijkt evenwel dat het hoogst onwaarschijnlijk is dat de Europese Commissie de mogelijke voorstellen inzake de instandhoudingsdoelstellingen zal beoordelen. De lidstaten moeten zelf beslissen in welke mate deze worden ingevuld en de Europese Commissie beperkt zich tot het behandelen van mogelijke klachten over gebrekkige instandhoudingsdoelstellingen.

De Meyer

Daarnaast zou ook het principe van de habitat-banking niet worden aanvaard door de Europese Commissie. Mijnheer de minister, werd reeds overleg gepleegd met de Europese Commissie over de gehanteerde methodologie? Wat heeft dat overleg opgeleverd?

Klopt het dat de Europese Commissie geen advies zal geven over de instandhoudingsdoelstellingen? Op welke wijze worden de instandhoudingsdoelstellingen onder deze omstandigheden getoetst aan de Europese vogel- en habitatrictlijnen? Door wie gebeurt dat?

Lijkt het u raadzaam om enkel de wettelijk noodzakelijke natuurcompensatieprojecten uit te voeren, aangezien het principe van habitat-banking blijkbaar niet wordt aanvaard?

Collega's, met betrekking tot landbouw vraagt de resolutie onder andere een actieve betrokkenheid van de landbouw bij de verdere planvorming en bij de uitvoeringsfase. Daarnaast vraagt het Vlaams Parlement onder meer via een landbouweffectenstudie na te gaan welke gebieden met de minste schade door de landbouw kunnen worden aangesneden, om te voldoen aan de natuurinstandhoudings- en veiligheidsdoelstellingen.

Ondanks de uitdrukkelijke vraag van het Vlaams Parlement om meer rekening te houden met het aspect landbouw bij de verdere uitvoering van de ontwikkelingsschets, bestaat op het terrein grote ongerustheid. De landbouwsector heeft – op het moment dat ik mijn vraag opstelde – of had – als ik kijk naar de voorbije dagen – nog steeds het gevoel niet betrokken te worden bij de aanduiding van de overstromingsgebieden.

De administratie Waterwegen en Zeekanaal voert een eigengereide koers die geen rekening houdt met de bindende bepalingen van de resolutie. Zo zou AWZ de overstromingsgebieden willen aanduiden zonder overleg met de landbouwsector en zonder rekening te houden met de landbouweffectenstudie, die moet voorafgaan aan een afbakening. Deze werkwijze draagt niet bij tot de verbreding van het draagvlak voor het project ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium.

Mijnheer de minister, de voorbije tien dagen is er blijkbaar enige evolutie. Ik veronderstel dat de aangekondigde interpellatie en de brieven die zijn verstuurd een bijdrage hebben geleverd tot deze, vooralsnog op gang komende, kentering. We hopen dat de kentering zich zal doorzetten.

Mijnheer de minister, welke procedure zal worden gevolgd om te komen tot een maatschappelijk gedragen afbakening van de overstromingsgebieden? Wat is de huidige werkwijze van de administratie Waterwegen en Zeekanaal? Is die aan u voorgelegd?

Zijn de landbouweffectenrapporten reeds opge maakt en goedgekeurd? Op welke wijze wordt rekening gehouden met deze landbouweffectenstudies, zoals gevraagd door het Vlaams Parlement?

Mijnheer de minister, hoe wilt u werken aan een groter draagvlak voor de moeilijke beslissingen die moeten worden genomen tegenover landbouwers en medegebruikers van het platteland? Hoe verloopt de communicatie en het overleg met de landbouwsector en de medegebruikers van het platteland in de recreatieve sector, voor het aanduiden van overstromingsgebieden?

Mijnheer de minister, ik wil er nog een bijkomende vraag aan toevoegen in verband met het flankerende beleid. Houdt u hiermee rekening in de meerjarenbegroting? Ik denk dat het van groot belang is dat de nodige voorzieningen worden getroffen.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, wat de heer De Meyer zegt, gaat weer over de beroemde administratie AWZ. De administratie is niet gewend om met de burger te communiceren. Dat is geen verwijt, dat is gewoon een vaststelling.

Mijnheer de minister, ik denk dat u hun kunt leren met de bevolking om te gaan zoals de administratie Wegen en Verkeer nu doet. Door de mobiliteitsconvenants is AWV verplicht te overleggen. Vroeger kwam een ingenieur zeggen hoe iets werd uitgevoerd.

Peumans

Ik denk dat AWZ een cultuurachterstand heeft van 10 tot 15 jaar. Ook op het grondgebied van mijn gemeente stel ik dat vast. Deze mensen hebben dat nooit geleerd. Waar zouden ze het geleerd hebben? Dat is niet als verwijt bedoeld, maar het is een bezorgdheid. Zeker om met landbouwers te communiceren, moet men flink geoefend zijn.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer De Meyer, u stelt de vraag over het flankerende beleid aan mij. Er is natuurlijk ook nog de minister van Landbouw. Ik ga ervan uit dat er een flankerend beleid komt, maar dat kost geld. We moeten dus bekijken op welk budget dat zal worden geïmputeerd. Mijnheer De Meyer, ik vermoed dat dat niet de eerste zorg is van u of van de landbouwsector. U wilt dat er een flankerend beleid, met de nodige middelen en maatregelen, komt. Ik zal hierover verder overleg plegen met de minister van Landbouw in het kader van de besprekingen van de meerjarenbegroting.

Mijnheer Peumans, iedereen kan verbeteren. Ook vanuit de administratie is communicatie met de burger en de bedrijven belangrijk. Gezien het delicate karakter van dit manoeuvre, is communicatie van essentieel belang. Ik heb in mijn nieuwe job al wat meegemaakt inzake miscommunicatie, slechte communicatie en heel goede communicatie. Ik denk dat we de administratie verder moeten stimuleren in goede communicatie.

Mijnheer De Meyer, er is al overleg gepleegd met de Europese Commissie. Er was informeel overleg met ambtenaren van de Europese Commissie over de ontwikkelingsschets 2010, in het bijzonder over de vogel- en habitattoets. In die gesprekken is vooral ingegaan op het bijzondere karakter van de ontwikkelingsschets, en op de samenhang die daarin is aangebracht tussen de maatregelen voor verruiming, natuur en veiligheid.

De onderwerpen instandhoudingsdoelstellingen en habitat-banking zijn zijdelings aan bod gekomen tijdens het informele overleg. Over de instandhoudingsdoelstellingen is informatie verstrekt over de stand van zaken met betrekking tot de voorbereiding. Over habitat-banking is gezegd dat het geen vrijgeleide mag zijn voor andere

ingrepen. Het doel van sustainable development moet centraal blijven staan.

De eerste reactie van de vertegenwoordigers op de gevolgde aanpak voor de ontwikkelingsschets, was instemmend. Gezien het informele karakter van het overleg kunnen daaraan uiteraard geen rechten worden ontleend. Omdat de vogel- en habitattoets is uitgevoerd op strategisch niveau, zal deze – formeel – op projectniveau moeten worden herhaald. Dat is ook zo aan de Europese Commissie medegedeeld, en zij heeft bevestigd dat dat ook moet.

De vaststelling van de instandhoudingsdoelstellingen is een eigen verantwoordelijkheid en verplichting van de lidstaten. Zij zijn het ook die deze zullen toetsen aan de richtlijnen en in het bijzonder aan de aanmeldings- en aanwijzingsbesluiten voor de betrokken gebieden. De lidstaten zullen dat op hun eigen wijze kunnen doen. In Vlaanderen is voor de Europese Commissie de afdeling Natuur van Aminal de competent authority. In Nederland is dat het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij.

De Europese Commissie zal zich daarmee niet bezighouden, tenzij er klachten komen dat de lidstaten hun werk op het punt van de richtlijnen niet goed doen. De competent authority keurt de instandhoudingsdoelstellingen goed en meldt dat op dat moment ook aan de Europese Commissie, met de nodige motivatie. Eventuele klachten worden hieraan getoetst en zullen, als de lidstaat zijn werk goed heeft gedaan – en daar gaan we van uit –, zonder gevolg worden geklasseerd.

Inzake habitat-banking is afgesproken dat de bevoegde autoriteiten in Vlaanderen en Nederland de toepassing van deze methodiek voor reservering van toekomstige compensaties gezamenlijk bepleiten bij de Europese Commissie.

Het enkel uitvoeren van wettelijk noodzakelijke natuurcompensatieprojecten is in de ontwikkelingsschets niet aan de orde. In de ontwikkelingsschets zijn geen compensatiemaatregelen opgenomen. Die zijn voor de verdieping van de Schelde vooralsnog niet aan de orde. De natuurmaatregelen in de ontwikkelingsschets betreffen autonome maatregelen die noodzakelijk zijn om de natuur van het estuarium in een gunstige

Peeters

staat van instandhouding te brengen, in de zin van de vogel- en habitatrichtlijn, en om een eerste stap – tot 2010 – te zetten in het herstel van de natuurlijke omgeving van het estuarium, volgens het streefbeeld van de langetermijnvisie. Men gaat hierbij uit van het voorzorgsprincipe.

Door de Scheldeverdieping zal er een beperkte invloed zijn op het functioneren van het Schelde-ecosysteem. Door een hele reeks maatregelen te nemen ten voordele van een beter functioneren van dat ecosysteem, zoals omschreven in de nota van de Vlaamse Regering van 17 december 2004, zorgen we ervoor dat de duurzaamheid en de robuustheid van de Schelde niet in gevaar komen. Vandaar dat de hele discussie over het al dan niet aanvaarden van habitat-banking door de Europese Commissie in deze fase van de geplande werken niet terzake doet.

Mijnheer De Meyer, het is mij trouwens niet bekend dat het principe van habitat-banking niet zou worden aanvaard door de Europese Commissie. Uiteraard moet worden voorkomen dat het wordt misbruikt en dat het een vrijgeleide wordt voor allerlei ingrepen die ten koste gaan van de duurzame ontwikkeling van de natuurlijkheid van het estuarium.

De grote lijnen van de gehanteerde werkwijze om overstromingsgebieden en/of natuurgebieden af te bakenen, zijn opgenomen in het besluit van de Vlaamse Regering van 17 december 2004.

Met betrekking tot landbouw is door de administratie Waterwegen en Zeekanaal NV, afdeling Zeeschelde, aan de Vlaamse Landmaatschappij gevraagd een landbouweffectenstudie uit te voeren van alle gebieden die in aanmerking komen en waar nog keuzemogelijkheden zijn.

Deze landbouweffectenstudie is, samen met het overleg met de landbouworganisaties, mede bepalend voor de uiteindelijke keuzes. Mijnheer De Meyer, we hebben dus al inspanningen gedaan. Op elke vraag die hier wordt gesteld, wordt door de administratie zoveel mogelijk ingespeeld, om de vraag zonder voorwerp te maken. Vragen hebben dus bijkomende effecten voor het preventief oplossen van een en ander.

Voor alle duidelijkheid: het gebeurt dus in overleg met de landbouworganisaties. Voor de landbouw prioritaire gebieden worden op deze manier zoveel mogelijk buiten het plan gehouden. Indien er toch een overstromingsgebied op die locatie noodzakelijk is, gebeurt dat op een wijze waardoor de impact wordt geminimaliseerd.

Door middel van een landbouweffectenrapport, dat eveneens door de VLM wordt uitgevoerd, zal vervolgens onderbouwing worden geleverd voor de flankerende maatregelen. Gezien de delicate operatie, moeten we – op basis van de studie – alles doen om de impact op de landbouw zo minimaal mogelijk te houden. Als het toch moet gebeuren, zal het met duidelijke flankerende maatregelen gebeuren.

Het LER zal volledig klaar zijn en als ondersteunend document dienen bij de beslissingen van 1 juli 2005 – zoals ook in de ontwikkelingschets 2010 staat – over de actualisatie van het Sigmaplan. Deze studie is, samen met het overleg met de landbouworganisaties, bepalend voor de uiteindelijke keuzes. Op die manier wordt ernaar gestreefd een meest wenselijk alternatief te definiëren.

Na de beslissing van de Vlaamse Regering zullen landbouweffectenrapporten op projectniveau worden opgesteld.

De laatste vraag betrof het draagvlak. Bij het doorlopen van het traject voor het bepalen van het meest wenselijke alternatief moet en zal er permanent gecommuniceerd worden met de Vlaamse administraties, die nog heel wat verbeteringen kunnen aanbrengen, en met de belangengroeperingen. Tijdens het verdere beslissingsproces, waarin er RUP's, project-MER's en dergelijke worden opgesteld, zullen alle lokale partijen nog geconsulteerd worden. Ik zal er als minister zelf op toezien dat de communicatie en informatie goed verlopen. Mocht dat niet het geval zijn, dan zult u me zeker opnieuw interpellieren om me op de vingers te tikken. Quod non, hoop ik.

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mijnheer de minister, ik dank u voor het uitgebreide antwoord, en voor uw engagement. We kunnen er alleen maar op aandringen dat het intussen begonnen overleg met de nodige intensiteit zal worden voortgezet.

De Meyer

Onze zorg is immers dat we voor dit belangrijke project het nodige maatschappelijke draagvlak moeten creëren. Ik zal de schriftelijke neerslag van uw antwoord nog verder bestuderen, want dit zal waarschijnlijk niet de laatste vraag hierover geweest zijn. De komende maanden zullen we er wellicht nog opnieuw over debatteren.

Voor wat betreft het flankerende beleid, is voor de betrokkenen de vraag waarvandaan de financiële middelen moeten komen, minder belangrijk. Essentieel is dat ze voorhanden zijn.

U vroeg zich af waarom deze vraag aan u wordt gesteld, en niet aan de minister-president of de minister voor Landbouw, maar ook de VLM is bij deze zaak betrokken, en die ressorteert onder de minister voor Leefmilieu. Bovendien werden we tijdens de hoorzittingen geconfronteerd met fabelachtige cijfers, zoals het bedrag van 20 miljard voor de projecten met betrekking tot de natuurlijkheid. Ik meen dat, als we deze sommen horen, we dan ook mogen verwachten dat er middelen zullen zijn voor de compensaties.

Ik pleit dus voor een heel grote betrokkenheid van de gemeentebesturen. Over de technische aspecten van de keuze van de gebieden kunnen polders en wateringen zinvolle suggesties doen. We moeten er zeker voor zorgen dat de gebruikers, enerzijds de land- en tuinbouwsector en anderzijds de recreanten, betrokken worden in het besluitvormingsproces in de diverse gemeenten.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de plaatsing van de 'life saving mirror' in de Vlaamse provincies

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw De Ridder tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de plaatsing van de 'life saving mirror' in de Vlaamse provincies.

Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de minister heeft op 8 april beslist als test in elke provincie een aantal life saving mirrors te plaatsen om dodehokongevallen in de toekomst te vermijden. Op zich juichen we het toe dat de veiligheid van allerlei weggebruikers, waaronder ook de zwakke, wordt verbeterd.

Mijnheer de minister, er zijn zes spiegels geplaatst, onder andere in Harelbeke, Avelgem, Waregem en Tielt. De VRT wijdde er een item aan in het avondjournaal. Tijdens die uitzending werd een van de spiegels gefilmd, en toen bleek dat die tamelijk laag bij de grond staat, en bovendien pal voor de al bestaande verkeerssignalisatie. De verkeersborden zijn daardoor niet meer te lezen. Omdat het een experiment betreft, dat in de toekomst uitgebreid kan worden, maakt dit me wat ongerust. Daarom de volgende vragen.

Wanneer zijn de spiegels geplaatst? Het is nog te vroeg om de effecten ervan te evalueren, maar misschien kan uit gelijkaardige experimenten in het buitenland afgeleid worden of er beduidend minder ongevallen gebeuren. Voldoen de geplaatste spiegels aan de vereisten qua afmetingen? Bent u op de hoogte van het probleem dat de spiegels recht voor de bestaande verkeersborden staan? Kunt u erop toezien dat dit niet meer gebeurt? Denkt u aan een uitbreiding van het project?

De voorzitter: De heer Koninckx heeft het woord.

De heer Flor Koninckx: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de spiegels zijn een idee, of een ontwerp, van een zekere heer De Backer. Negen maanden geleden heb ik de eerste spiegel in West-Vlaanderen onthuld. Het is een spiegel die gemaakt is om vrachtwagenchauffeurs op rotondes de kans te geven om de dode hoek te vermijden. Deze stond echter op een behoorlijke hoogte, en er leek me geen probleem te zijn. Ik heb de bewuste uitzending van het VRT-journaal niet gezien, en dit verwondert me dan ook. Misschien was het een ander type spiegel, maar het gaat in elk geval om dezelfde persoon, want hij stuurde me een sms'je om te melden dat de minister nu ook al spiegels had geïnstalleerd. Mijnheer de minister, kunt u daarover wat meer verduidelijking geven?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik weet niet welke spiegel de heer Koninckx onthuld heeft, en of die verschilt van de spiegel die in het journaal is getoond.

De spiegels zijn geplaatst in de periode tussen mei 2003 en augustus 2004. In Waregem is de spiegel aan een gewestweg geplaatst, en dat op initiatief van de gemeente in samenwerking met de administratie Wegen en Verkeer. In Tielt staan de spiegels langs twee gewestwegen op initiatief van de gemeente. In Avelgem staat een spiegel langs een provincieweg, in Harelbeke langs een gemeenteweg, en in Moen werd een spiegel geplaatst op een particuliere vraag.

Op dit ogenblik heeft de administratie geen weet van gelijkaardige experimenten in het buitenland, maar misschien hebben experts hier aanwezig daarover meer informatie. We hebben bijgevolg ook nog geen gegevens over een eventuele positieve invloed op het ongevallencijfer. We zien dit dan ook als een pilootproject, dat we moeten evalueren. Elk ongeval, en zeker elk dodelijk ongeval is er een te veel; daarmee zal iedereen volmondig instemmen.

U vroeg ook naar de vereisten qua afmetingen en dergelijke. Er bestaan echter voor zover ons bekend nog geen officiële richtlijnen in verband met de afmetingen van de spiegels. De totnogtoe geplaatste gewone convectiespiegels, die bedoeld zijn om de zichtbaarheid op een kruispunt te verhogen, hebben meestal een vierkante vorm. De life saving mirrors die nu worden voorgesteld, hebben als afmetingen 1200 bij 800 millimeter.

De spiegels worden deels geplaatst op initiatief van lokale overheden. De AWW houdt toezicht op de correcte plaatsing en positionering van de life saving mirrors, rekening houdend met andere reeds bestaande signalisatie op het kruispunt. Ik zal nogmaals duidelijk het signaal geven dat de bestaande signalisatie ook heel belangrijk is, en niet naar achteren mag worden geschoven.

Ik heb weet van de spiegel die in het journaal is gekomen; althans ik neem aan dat het de spiegel is waaraan ik dacht. Ik ben geen technicus, maar ik ga ervan uit dat de spiegel zo wordt bevestigd dat een vrachtwagenbestuurder bij het afdraaien kan

zien of er een fietser aankomt die eventueel gevaar kan lopen. De spiegel moet wellicht op de juiste hoogte worden geplaatst opdat de bestuurder de situatie juist zou kunnen schatten. De hoogte zal dan ook afhangen van de afstand tussen de plaats waar de vrachtwagen afdraait, en de overkant van de straat waar de spiegel wordt bevestigd. Ik zal er nogmaals op aandringen de bestaande signalisatie daarbij niet te verdonkeremen.

We zullen dit experiment evalueren. Daarna zal worden nagegaan hoe we dit desgevallend kunnen veralgemenen.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Is er een timing vooropgesteld voor de evaluatie?

Minister Kris Peeters: De evaluatie zal gebeuren in de meest relevante periode. Ik ga ervan uit dat er na het plaatsen van de spiegels in elke provincie grondig wordt gemonitord. We moeten na verloop van een jaar toch al tot een conclusie kunnen komen over het nut van zo'n spiegel en het effect ervan op de veiligheid van de fietsers.

De voorzitter: De heer Koninckx heeft het woord.

De heer Flor Koninckx: Mevrouw De Ridder, ik zal nagaan wie de initiatiefnemer op die plaats was. We kunnen dan eventueel samen contact opnemen met die persoon om te weten te komen hoe de vork in de steel zit. In elk geval moet de spiegel op een hoogte staan om de vrachtwagenchauffeur een goed zicht te bieden. Als de spiegel te laag staat, verhindert elk voertuig dat op het kruispunt komt het zicht van de vrachtwagenchauffeur. Het enige probleem dat men mij heeft uitgelegd is dat een vrachtwagen die van de andere kant komt, voor de spiegel kan komen te staan, en zo het zich alsnog kan belemmeren. Dat is het enige nadeel. Voor de rest is het een vrij goedkoop initiatief dat zijn vruchten kan afwerpen. De evaluatie zal dat uitwijzen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 15.59 uur.*

HANDELINGEN

De handelingen zijn het woordelijk verslag van de plenaire vergaderingen en van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties en vragen om uitleg.

Ze worden in twee edities uitgegeven:

- de eerste, met witte kaft, bevat de handelingen van de plenaire vergaderingen;
- de tweede, met witte kaft en met bovenaan links de letter C met een chronologisch volgnummer, de vermelding van de commissie met het volgnummer van de vergadering per commissie, bevat de handelingen van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties en vragen om uitleg. Per commissie en per vergadering wordt een editie van de handelingen uitgegeven.

FIN : Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting

SFIN : Subcommissie voor Financiën en Begroting

BRU : Commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand

BIN : Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden, Bestuurszaken, Institutionele en Bestuurlijke Hervorming en Decreetevaluatie

WON : Commissie voor Wonen, Stedelijk Beleid, Inburgering en Gelijke Kansen

BUI : Commissie voor Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Internationale Samenwerking en Toerisme

OND : Commissie voor Onderwijs, Vorming, Wetenschap en Innovatie

CUL : Commissie voor Cultuur, Jeugd, Sport en Media

WEL : Commissie voor Welzijn, Volksgezondheid en Gezin

ECO : Commissie voor Economie, Werk en Sociale Economie

SWAP : Subcommissie voor Wapenhandel

LEE : Commissie voor Leefmilieu en Natuur, Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid en Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed

SLAN : Subcommissie voor Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid

OPE : Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

