

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2004-2005

3 mei 2005

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie van de heer Jan Penris tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het Vlaams verzet tegen de Eurovignet-richtlijn
Met redenen omklede moties

Vraag om uitleg van de heer Stefaan Sintobin tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over schoolvervoer van gehandicapte kinderen van over de taalgrens

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de evaluatie van de eerste fase van de zogenaamde spaarlampenactie

Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de gratis spaarlampenactie

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het voorstel van de OVAM voor een hoger energierendement uit de biomassa van huishoudelijk en industrieel afval

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het plan voor de noord-zuidverbinding en de communicatie hierover

Vraag om uitleg van de heer John Vrancken tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de herinrichting van de noord-zuidverbinding in Limburg

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de invoering van een zone 30 rond schoolomgevingen

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de informatieverstrekking in verband met werken ter voorkoming van wateroverlast

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 3 mei 2005

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen

– *De interpellatie wordt gehouden om 14.01 uur.*

Interpellatie van de heer Jan Penris tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het Vlaams verzet tegen de Eurovignet-richtlijn

De voorzitter: Aan de orde is de interpellatie van de heer Penris tot mevrouw Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het Vlaams verzet tegen de Eurovignet-richtlijn.

De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik stel vast – zoals vorige week tijdens de plenaire vergadering – dat de verhoudingen tussen Vlaanderen en Europa steeds problematischer worden. Dat heeft allicht veel te maken met het feit dat de Europese regelgeving complex is. Ik heb vorige week het voorbeeld van de infrastructuurwerken aangehaald. Het graven van het Deurganckdok of de verdieping van de Schelde worden bemoeilijkt door allerlei vogel- en habitatrictlijnen.

Mevrouw de minister, u weet ook heel goed hoe moeilijk Europa het ons heeft gemaakt met betrekking tot de Antwerpse haven, op het moment dat liberaliseringsrichtlijnen werden uitgeschreven voor een sector die al tientallen jaren een traditie van sociale vrede had. Vorige week hebben we ook kunnen constateren dat er problemen zijn als we de Europese instructies met betrekking tot de financiering van de socialehuusvestingssector letterlijk moeten toepassen.

Mevrouw de minister, enkele weken geleden – en u was één van de voortrekkers van het verzet –

hebben we ook moeten vaststellen dat Europa het ons niet gemakkelijk maakt als we een wegentol willen invoeren of handhaven. Enkele weken geleden was nog sprake van een nakend ministerieel initiatief over de Eurovignet-richtlijn. Die richtlijn zal bepalen dat bij weginfrastructuurwerken de opbrengsten van tolheffing enkel mogen worden gebruikt voor de harde infrastructuur, en niet meer, zoals bijvoorbeeld in Antwerpen was gepland, om allerlei investeringen in infrastructuurwerken mee te betalen.

Mevrouw de minister, u hebt gezegd dat u dat onbillijk vindt, en hebt daarvoor in de pers een aantal argumenten aangehaald die we kunnen ondersteunen. U hebt gezegd dat het te gek is dat initiatieven om de wegen te ontlasten, bijvoorbeeld inzake openbaar vervoer of fietspaden, niet mogen worden betaald met de opbrengsten van de wegentol.

U zou er bij uw federale collega's op aandringen dat zij verzet zouden aantekenen tijdens de Europese ministerconferentie. Dat is ook gebeurd, maar helaas heeft dat verzet weinig of niets uitgemaakt, en heeft Europa de Eurovignet-richtlijn op de geplande manier uitgetekend: opbrengsten uit de vertolling van infrastructuurwerken mogen alleen worden aangewend voor het terugbetalen van die investeringen, en niet voor randinvesteringen.

Mevrouw de minister, het verbaast ons dat uw verzet pas laatstelijk werd geuit. U had kunnen weten dat een dergelijke richtlijn op stapel stond. Als het verzet pas twee weken voor de richtlijn wordt geconcretiseerd, kunt u verwachten dat dat vragen doet rijzen bij de parlementsleden. Ik heb de vraag gesteld op welke wijze u het verzet zou voeren. De feiten hebben hierop al een antwoord gegeven: u hebt er bij uw collega's op aangedron-

Penris

gen dat ze uw standpunt zouden vertolken. Ze hebben dat ook gedaan, maar helaas zonder goed gevolg.

Hoe zult u het verzet verder organiseren? Voor zover ik de heel ingewikkelde Europese constructies begrijp, kan de hele procedure gedeeltelijk hernomen worden op het niveau van het Europees Parlement. Mevrouw de minister, zult u initiatieven nemen naar de Europese parlementleden? Zult u op een andere manier lobbyen om uw standpunt kracht bij te zetten?

U had een aantal principiële bezwaren, die ik gedeeltelijk kan bijtreden. U hebt gelijk dat ook alternatieve vervoersmodi gefinancierd moeten kunnen worden, en niet enkel de harde weginfrastructuur, al was het maar om de harde weginfrastructuur te ontlasten.

Zou het invoeren van de Euovignet-richtlijn, op de manier zoals op dit moment wordt voorgesteld, financiële gevolgen hebben – niet alleen voor het Oosterweelproject in Antwerpen – voor openbare werken en voor de begroting van mobiliteit? Is het invoeren van dat Eurovignet voor ons een slechte zaak? Voorlopig deel ik die mening helemaal niet. Ook Duitsland toont aan dat het snel invoeren van een wegvignet de schatkist alleen maar rijker maakt.

Mevrouw de minister, u verzet zich tegen de regeling. In het begin van de legislatuur hebt u ook gezegd dat u de invoering van een Vlaams wegvignet laat afhangen van wat op Europees niveau wordt beslist. Voorlopig is er een Europese beslissing die u betwist en politiek boycot, en voorlopig komt er in Vlaanderen dus geen eigen Eurovignet. Dat zal wellicht negatieve gevolgen hebben voor de Vlaamse schatkist. Bent u het met deze stelling eens?

In hoeverre is het blijvend verzet tegen de invoering van een eigen Vlaams wegvignet, zoals op dit moment de facto gebeurt, in overeenstemming met het regeerakkoord? We hebben daarover in het begin van de zittingsperiode al eens van gedachten kunnen wisselen. U hebt toen gezegd dat er snel een initiatief zou komen. Het enige concrete initiatief dat echter momenteel bestaat, is een voorstel om tol te heffen op een heel beperkt

deel van de weginfrastructuur in Vlaanderen. U hebt nog geen initiatief genomen tot het invoeren van een veralgemeend Vlaams wegvignet. Integendeel, wanneer Europa ons de mogelijkheid daartoe biedt, volgens bepaalde normen, verzet u zich tegen die mogelijkheid.

Mevrouw de minister, op welke wijze en met welke argumenten verzet de Vlaamse Regering zich tegen de Europese richtlijn, nadat dit op ministerieel niveau helaas niet werd gerealiseerd? Bezwaart de richtlijn de begroting in die mate dat een dergelijk radicaal verzet nodig was en is? In welke mate heeft het Vlaamse verzet een invloed op de invoering van een eigen vignet? Is een verder uitstel van de invoering van een Vlaams wegvignet nog in overeenstemming met de oorspronkelijke bepalingen van uw regeerakkoord?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, ik had een vraag om uitleg ingediend over deze zaak, maar van de voorzitter heb ik begrepen dat ik me zou kunnen aansluiten bij de interpellatie van de heer Penris.

Mijn vraag handelt over de gevolgen van de beslissing van de Europese Raad van Transport, Telecommunicatie en Energie te Luxemburg op 21 april 2005 over het voorstel van een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van de richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtoertuigen, voor de geplande werken in het kader van het Masterplan Antwerpen en de Oosterweelverbinding in het bijzonder en voor de eventuele invoering van een wegvignet.

Op 15 april 2005 keurde de Vlaamse Regering een standpunt goed over het voorstel van richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van de richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtoertuigen. Ondertussen heeft de bevoegde Europese ministerraad een standpunt terzake bepaald, dat echter niet eenduidig te interpreteren is. Naar aanleiding van die ministerraad is er in de pers sprake geweest van uiteenlopende interpretaties. We hebben dus alle belang bij duidelijkheid. Ik heb de officiële notificaties van die minister-

Peumans

raad nog niet ontvangen. Wel beschik ik over alle voorbereidende stukken en de stukken die hebben geleid tot de besluitvorming. Maar wat er nu heel exact werd beslist, weet ik tot nader order nog niet.

Als ik het goed heb begrepen, krijgt het Europees Parlement nu de mogelijkheid om binnen een tijdspanne van drie en een halve maand zijn standpunt terzake te formuleren. In de context van al deze besprekingen is het van belang dat een duidelijke en vooral ondubbelzinnige weergave van het standpunt van de Raad kan worden bekendgemaakt. Nu doen immers allerhande verhalen de ronde over de weerslag op het wegvignet en op het Masterplan Antwerpen. De ene beweert dat de financiering van het Masterplan perfect mogelijk is. De andere beweert dan weer dat uitsluitend de Oosterweelverbinding via de tolgelden kan worden betaald, met nog een aantal andere elementen in het verlengde daarvan. Ook de verhoging van de tolgelden – de zogenaamde ‘mark-up’ – en de ‘earmarking’ zouden beletten dat het vooropgestelde bedrag aan investeringen niet met de tolgelden kan worden betaald.

In een nota ter voorbereiding van de Europese Ministerraad, opgesteld door het Comité van de Permanente Vertegenwoordigers bij de EU van maart 2004 – en dus daterend van voor de beslissing van de Vlaamse Regering – werd duidelijk het volgende gesteld: ‘Affectation des ressources. Après des longues discussions sur ce point, un consensus semble s’amorcer entre les Etats Membres. En effet, le texte actuel prévoit que, conformément au principe de subsidiarité, les Etats Membres décident de l’utilisation des recettes provenant des péages. Cependant, le texte ajoute la recommandation de destiner ces recettes au secteur des transports et à l’optimisation du système des transports dans son ensemble.’ Dit is dus een zeer positieve invulling van die gewijzigde richtlijn. Kortom, men was er blijkbaar al langer van overtuigd dat men het subsidiariteitsprincipe terzake wenste te behouden.

Mevrouw de minister, kunt u een overzicht geven van de standpunten die door Vlaanderen werden ingenomen sinds de Europese Commissie op 23 juli 2003 voor het eerst een wijziging heeft voorgesteld van de richtlijn 1999/62/EG? Wat is de juiste

inhoud van de zogenaamde voorbereidende nota opgesteld door het Comité van de Permanente Vertegenwoordigers bij de EU? Wat is er nu precies door de raad van ministers op 21 april 2005 te Luxemburg beslist dat een bedreiging kan vormen voor de uitvoering van het Masterplan Antwerpen? Dat lijkt me een fundamentele vraag. Heeft deze beslissing belangrijke gevolgen voor het financiële model dat nu wordt vooropgesteld door de NV BAM, en voor alle onderdelen van het Masterplan Antwerpen? Dat model werd toegelicht tijdens twee hoorzittingen. De heer Accou heeft toen een duidelijke uiteenzetting gegeven over de hoogte van het tolgeld, over wat daar allemaal onder moest worden begrepen, over het al dan niet optrekken van de tol, enzovoort. Deze beslissing is weliswaar niet definitief: het parlement krijgt ook zijn zeg. De vraag is echter of er nog veel aan gaat veranderen. Volgens persberichten zou de Vlaamse Regering in de loop van deze maand een besluit nemen. Heeft deze beslissing invloed op deze besluitvorming van de Vlaamse Regering?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, geachte leden, mevrouw de minister, ik sluit me graag aan bij de vorige sprekers. Toen deze interpellatie was ingediend, had ik een actuele vraag ingediend. Daarom sluit ik me nu aan.

Het gaat inderdaad over het voorliggende Europese voorstel van richtlijn, dat stelt dat de tol geheven op een bepaalde infrastructuur, enkel mag terugvloeien naar die infrastructuur, zodat dat geld de transportsector in het algemeen ten goede kan komen. Een cross-sectional financiering zou enkel worden toegelaten in Alpenstaten en Pyreneeënlanden. Uiteindelijk zou die inhoud van het voorstel tot richtlijn serieuze problemen kunnen opleveren voor de financiering van het Masterplan Antwerpen aangezien een deel van de 3 miljard euro afkomstig is uit de verwachte tolheffing op de Oosterweelverbinding zelf ten bedrage van 1,25 miljard euro.

Anderzijds lezen we verschillende interpretaties in kranten. Onlangs is er een artikel in Delloyd verschenen waarin staat dat de laatste interpretatie bepaalt dat de lidstaten die tol heffen, zelf mogen beslissen wat ze met de opbrengst van die tol doen

De Ridder

en dat ze die niet noodzakelijk aan hun weginfrastructuur moeten besteden.

Mevrouw de minister, wat is volgens u de correcte interpretatie? Als de interpretatie klopt dat de lidstaten zelf nog conform het subsidiariteitsprincipe de keuze hebben, dan stel ik me serieuze vragen bij de houding van federaal minister Landuyt. Ik vraag me af wat uw rol hierin is geweest, in welke mate u hierbij hebt geadviseerd en of dat advies op voldoende informatie is gebaseerd.

Als u zegt dat er nog wel degelijk een probleem is inzake de gevolgen van die richtlijn voor het Masterplan, vraag ik me af of het niet van belang is in voldoende alternatieven te voorzien op het vlak van financiering, mocht de richtlijn in zijn principiële hoedanigheid worden doorgevoerd. Op dat moment zal de situatie namelijk heel wat minder vrijblijvend zijn dan u tot nu toe dacht. Zult u in voldoende alternatieven voorzien? Het Masterplan is voor Antwerpen toch van cruciaal belang en het moet op korte termijn worden gerealiseerd.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de voorzitter, de ontwikkeling van de richtlijn moet ons enige zorgen baren omdat de kans bestaat dat die de mogelijkheden zal ontnemen voor lidstaten of regio's om een sturend mobiliteitsbeleid te voeren. Daarom had ik graag wat meer duidelijkheid gekregen over de mate waarin de zogenaamde cross-financing wordt toegestaan, waarbij de opbrengsten uit tolheffing op wegen kunnen worden gebruikt voor investeringen in andere modi.

Vanuit het subsidiariteitsbeginsel zou het de voorkeur moeten genieten dat de opbrengsten vrij door de lidstaten of regio's kunnen worden aangewend om bijvoorbeeld mobiliteitsvoorkomende maatregelen of investeringen te doen. De verlaging van de onroerende voorheffing in stedelijke gebieden zou bijvoorbeeld een serieuze neerwaartse druk kunnen zetten op de mobiliteitsgroei. Waarom zou een lidstaat worden beknot in de mogelijkheden om dergelijke alternatieve toepassingen van de opbrengsten mogelijk te maken?

Hoe staat het met de scope van die richtlijn? Als ik het goed heb begrepen, konden alleen transeu-

ropese netwerken vallen onder de tolsystemen op basis van die richtlijnen. Dat zou tot veel sluikverkeer kunnen leiden. Ik weet dat dat in de constructie van Antwerpen niet aan de orde is omdat de natuurlijke barrière van de Schelde sluikverkeer onmogelijk maakt, maar voor andere regio's en lidstaten is dat wel een punt van zorg en voor andere toepassingen in ons land zou het dat ook kunnen zijn.

Hoe zit het met de mogelijkheid om de tolgelden te differentiëren naar de milieukarakteristieken van de voertuigen en de mogelijkheid die al dan niet geboden wordt om ook op basis van tijd en plaats te differentiëren? Zo'n differentiatie kan een duwtje in de rug zijn voor een modal shift, voor een versnelde turn-over naar een schoner wagenpark en naar een time shift, dus minder verkeer in spitsuren en meer verkeer in daluren. Welke mogelijkheden laat die richtlijn nog om een sturend mobiliteitsbeleid te voeren?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, geachte leden, ik zal eerst het standpunt van de Vlaamse Regering verduidelijken.

De richtlijn moet in de berekeningswijze van tolheffing en gebruiksrechten rekening houden met het standpunt van het Europees Parlement, namelijk dat de lidstaten de mogelijkheid moeten krijgen om externe kosten mee in rekening te brengen. De lidstaten moeten over een maximale vrijheid kunnen beschikken inzake de besteding van de inkomsten uit tolheffing en gebruiksrechten. De richtlijn moet de lidstaten de mogelijkheid geven om de tolheffing en de gebruiksrechten te laten variëren met als doelstelling een mobiliteitsbeleid te kunnen voeren dat rekening houdt met de zorg inzake milieucongestie en verkeersbeheer.

De richtlijn moet de mogelijkheid bieden een gedifferentieerd prijsbeleid te voeren naargelang de route, dus ook de zogenaamde mark-up mag niet beperkt worden tot de bergachtige gebieden maar moet ook rekening kunnen houden met de stedelijke gebieden. De mark-up is hierbij gebonden aan een totaal maximum dat alleen op basis van een aantal verschillende objectieve criteria, onder meer bevolkingsdichtheid en congestie, kan worden ingevuld. De richtlijn moet geijkte moge-

Van Brempt

lijkheden bieden aan lidstaten die werken met een vignet en aan lidstaten die tolheffing verkiezen. Daarom moet de maximale prijszetting voor een dagvignet opgetrokken worden naar een niveau dat vergelijkbare inkomsten kan garanderen met een tolheffing.

Er werd gevraagd waarom de Vlaamse Regering dit standpunt nu pas inneemt over een richtlijn die al 2 jaar bestaat. De Raadszitting van 21 maart was inderdaad de vierde Raadszitting waarop de wijziging van deze richtlijn werd besproken. Zowel de Vlaamse diensten die aan de Europese Unie verbonden zijn, als mijn kabinet en de administratie volgen deze richtlijn uiteraard al enige tijd op de voet. We hadden indicaties dat er de Raadszitting van 21 maart tot een stemming en een definitief standpunt van de Raad zouden leiden. Die hebben mij ertoe aangezet om het standpunt van de Vlaamse Regering te expliciteren en daarvoor een mandaat van de Vlaamse Regering te vragen. Dat is nogal belangrijk met het oog op het standpunt dat België inneemt. U weet immers dat we geen rechtstreeks standpunt kunnen innen, maar dat België het standpunt van de gewesten vertolkt. Ik achtte het erg belangrijk dat het standpunt werd geëxpliciteerd, maar het werd de jongste 2 jaar niet gewijzigd. Hetzelfde standpunt werd steeds ingenomen door de Vlaamse Regering en onze diensten verbonden aan Europa.

Mevrouw De Ridder, tijdens de Raad heeft de Belgische delegatie zich ingezet om de Vlaamse bekommernissen te laten doorwegen in het debat. Op expliciete vraag van de Vlaamse Regering heeft federaal minister Landuyt met veel verve het standpunt van de Vlaamse Regering verkondigd. Ook op vraag van de Vlaamse Regering heeft hij uiteindelijk tegengestemd.

De definitieve wijzigingsvoorstellen met betrekking tot de bestaande Eurovignet-richtlijn zijn nog niet bekend. Ik blijf dit benadrukken. Ik ben 4 jaar lid geweest van het Europees Parlement en ik acht dat parlement bijzonder machtig. Het Europees Parlement is volgens mij even machtig als de Raad en kan de richtlijnen nog een heel andere wending geven. Wat vandaag voorligt, is een standpunt van de Raad, niet meer en niet minder. Dat de Vlaamse Regering een belangrijk signaal heeft gegeven tijdens de Raadszitting, zal

ook effect hebben op de Europese Commissie en het Europees Parlement. In het Europees Parlement is de wil aanwezig om de richtlijn een veel duurzamer effect te geven.

Uiteraard zal nu het nodige lobbywerk worden aangevat, zowel ten aanzien van de Europese Commissie als ten aanzien van het Europees Parlement. Dat kan eventueel gebeuren met de steun van een aantal middenveldorganisaties die op Europees vlak actief zijn, om zo het standpunt van Vlaanderen, dat geënt is op een visie over duurzame mobiliteit, te laten doorwegen op het Europese forum.

De conclusie dat het Vlaams verzet tot een verder uitstel van een Vlaams wegvignet zal leiden, is fout. Heel recent heb ik bij de mobiliteitscel van het departement LIN een studie besteld over de invoering van het Vlaams wegvignet. Deze zogenaamde 'quick scan' was nodig om een inventaris te maken van de diverse relevante systemen van heffingen. Uit de sinds kort beschikbare resultaten van de studie, die ook werd overgemaakt aan het parlement, blijkt dat de invoering van een Vlaams wegvignet niet eenvoudig is en zorgvuldig moet worden voorbereid. De studie stelt heel uitdrukkelijk dat fouten maken heel duur kan zijn. De studie beklemtoont ook het belang van een heel expliciete omschrijving van de doelstellingen van een wegvignet. Ik wil in deze gelegenheid het Vlaams Parlement, de SERV en de MINA-raad hun rol ten volle laten spelen.

Uiteraard moet een en ander wel in rekening worden gebracht als de gewijzigde Eurovignet-richtlijn er is. Als we een Eurovignet hebben en switchen van het bestaande systeem naar een veralgemeend wegvignet, dan moeten we uit Eurovignet stappen en rekening houden met de nieuwe richtlijn.

Er is in het voorliggende standpunt van de Raad nog wat onduidelijkheid over de interpretatie van de hoogte van de tol die kan worden geheven, de earmarking en cross-financing. Het klopt dat in het huidige standpunt van de Raad de earmarking geen probleem meer vormt. Dat is ook altijd het duidelijke standpunt geweest van de Vlaamse Regering en Vlaamse overheid. Tot hiertoe heeft de richtlijn nogal een jobbeweging gemaakt. De earmarking stond er eerst in, werd er dan uitgehaald, werd later weer opgenomen en werd er nu

Van Brempt

opnieuw uitgehaald. Het was een van de politieke hete hangijzers. Vandaag vormt de earmarking dus geen probleem. Bij een gewone cross-financiering speelt de subsidiariteit ten volle.

Ik zeg dit naar aanleiding van het citaat dat werd voorgelezen. Ik denk dat het uit een tekst komt die het standpunt vertolkt van het Ierse voorzitterschap, maar ik ben niet helemaal zeker. Vandaag doet het niet meer ter zake, maar ik geef toch mee dat het begrip subsidiariteit op Europees niveau bijzonder veel interpretaties kent en heel vaak wordt misbruikt.

Het probleem in het voorliggende standpunt van de Raad ligt, in het licht van de visie van Vlaanderen over een duurzame mobiliteit, bij de hoogte van de tol die rechtstreeks wordt gelinkt aan de kost van infrastructuur waarmee wordt gewerkt. Vlaanderen verzet zich daartegen.

Er werden diverse meningen geuit over de verhouding van dit standpunt tot het Masterplan Antwerpen. Laat me duidelijk zijn: het standpunt van de Vlaamse Regering werd niet ingegeven uit vrees voor het Masterplan Antwerpen. Het Masterplan is een bestaande concessie en valt dus niet onder een richtlijn die nog niet bestaat. Indien we in de toekomst zelf de constructie zouden willen opzetten, dan zouden zich problemen voordoen met de standpuntbepaling van de Raad die niet toelaat dat andere kosten worden geïnternaliseerd.

Inzake de mark-up waarvoor Vlaanderen zo hard heeft gestreden, bestaat vandaag de mogelijkheid voor een mark-up voor bergachtige gebieden, maar nog steeds niet voor stedelijke gebieden.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mevrouw de minister, de reacties van de collega's rond deze tafel waren vandaag misschien even interessant als uw antwoord. Alle fracties die vandaag aan het woord zijn geweest, zijn uitgesproken voorstander van het subsidiariteitsbeginsel als een bepaalde Europese regelgeving moet worden toegepast. Ik hoop dat deze collega's even consequent zijn als in de toekomst over andere zaken moet worden gepraat.

Mevrouw de minister, bij alle fracties die hier aanwezig zijn is onduidelijkheid blijven bestaan over

de inhoud van de richtlijn. Dat is tekenend voor onze verhouding met Europa. Als bepaalde collega's die meer vertrouwd zijn met de Europese regelgeving dan ikzelf, problemen hebben met het beoordelen van de inhoud, dan is er wat loos.

Mevrouw de minister, u sluit niet uit dat er op termijn nog een algemeen Vlaams vignet komt. U bent dat momenteel aan het bestuderen. We zullen wel zien wat daarvan komt.

Tot slot heb ik nog een vraag. Zou de invoering van zo'n algemeen Vlaams vignet combineerbaar zijn met het blijven heffen van tol op bepaalde specifieke delen van het Vlaams wegennet?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, het standpunt van de Vlaamse Regering kennen we uiteraard. Mijn vraag is echter wat het standpunt is van de Europese Raad van Ministers ten aanzien van het standpunt van de Vlaamse Regering. Wat heeft die raad in Luxemburg nu eigenlijk beslist?

Ik heb hier een nota van de Raad van de Europese Unie van 18 april 2005. Daarin staan de bedragen van het dagtarief. Het dagtarief is voor alle voertuigcategorieën gelijk en bedraagt maximum 11 euro. Voor de Oosterweelverbinding is dit een probleem: de heer Accou heeft tijdens een hoorzitting immers verklaard dat in 2010 een geïndexeerd bedrag van minstens 15 euro moet worden gevraagd aan een vrachtwagen die gebruikt maakt van de Oosterweelverbinding. De tolhoogte is geplafonneerd, maar een aantal landen mag daar bovenop een bepaald percentage heffen om aan kostenfinanciering te doen. Zo mag bijvoorbeeld Italië een deel van die tol aanwenden voor de financiering van de tunnel voor het vrachtverkeer tussen Italië en Zwitserland.

Mevrouw de minister, ik heb u vandaag vijf vragen gesteld, maar u hebt er geen enkele beantwoord. Mijn eerste vraag is wat de Europese ministerraad beslist heeft en hoe deze beslissing zich verhoudt tegenover het standpunt van de Vlaamse Regering. Ten tweede vraag ik wat de precieze inhoud is van de zogenaamde voorbereidende nota die werd opgesteld door Coreper. Het parlement mag toch weten wat er daarover is beslist.

Peumans

Ten derde: in welk opzicht kan de beslissing van de Raad van Ministers een bedreiging vormen voor de uitvoering van het Masterplan Antwerpen? Mevrouw de minister, u zegt dat het Masterplan een bestaande concessie is en niet van toepassing is in dit verhaal. Het is de eerste keer dat ik dat hoor. Ten vierde vraag ik me af of deze beslissing belangrijke gevolgen heeft voor het financiële model dat de heer Accou heeft opgesteld en tijdens de hoorzitting heeft toegelicht.

En tot slot, heeft deze beslissing een invloed op de beslissing die de Vlaamse Regering in de maand mei zal nemen? Of wordt er in de maand mei geen beslissing genomen over het Masterplan? Normaal gezien zou de Vlaamse Regering binnen de 6 weken een beslissing nemen. Die 6 weken zijn intussen bijna 12 weken geworden. Ik heb in de krant gelezen – ik ben geabonneerd op een aantal kranten om goed op de hoogte te blijven van een aantal ontwikkelingen – dat er in de loop van de maand mei een beslissing zou komen.

Dat zijn de vijf vragen die ik heb gesteld. Ik heb mijn vraag om uitleg aan uw kabinet laten bezorgen opdat u zich kon voorbereiden. Ik heb echter op geen enkele vraag een antwoord gekregen. Dat valt echt tegen.

Vorige week werden een aantal vragen gesteld over de quickscan. Ik moet u bedanken: ik heb via de kranten van zaterdag kennis kunnen nemen van de inhoud. Op de website van Mobiel Vlaanderen kon ik de quickscan raadplegen, zonder dat het parlement erover ingelicht was. Als er een nieuw bericht op de website staat, krijg ik een bericht van de webmaster van Mobiel Vlaanderen, dus op die manier kon ik het rapport van de quickscan lezen. Mijnheer de voorzitter, voor mij is de inhoud van de quickscan zeer teleurstellend, maar die discussie zullen we later nog voeren.

Ik stel dus vast dat ik geen antwoord krijg op mijn vragen.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mevrouw de minister, ik noteer dat cross-financiering niet meer het probleem is, maar enkel nog de hoogte van de tol,

die wordt gelinkt aan de kostprijs van de infrastructuur.

Ik wil me wel aansluiten bij de opmerkingen van de heer Peumans. Mevrouw de minister, u zei dat er geen probleem is voor het Masterplan, omdat dat een bestaande concessie is. Bedoelt u daarmee dat we – hoe de richtlijn er ook zal uitzien – we veilig zitten met het Masterplan en enkel moeten opletten voor de gevolgen bij toekomstige, nieuwe initiatieven?

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mevrouw de minister, als ik uw verhaal goed heb begrepen, is Europa op zijn minst inconsequent. In de Europese duurzaamheidsstrategie staat het engagement om tegen 2005 te komen tot een uniform Europees kader voor de toerekening van alle maatschappelijke kosten van het verkeer. Als nu lidstaten ervan worden weerhouden om meer dan de naakte infrastructuurkosten via dergelijke systemen te bekostigen, vraag ik me af hoe de externe milieu- en veiligheidskosten ooit via een prijzenpolitiek aan de verbruiker kunnen worden doorgerekend.

Ik hoop dat Vlaanderen zijn standpunt hard kan blijven maken. Ik besef dat sommige collega's ongeduldig worden, maar de richtlijn is een work in progress. Zolang binnen de Raad geen meerderheid wordt gevonden, weten we niet wat er uit de bus zal komen.

We moeten goed op de hoogte worden gehouden van de vorderingen die binnen de Raad worden gemaakt. Ook in de Commissie voor Leefmilieu hebben we afgesproken dat we op de hoogte worden gehouden over Europese richtlijnen en verordeningen die ons in belangrijke mate aanbelangen. Ik wil in deze commissie hetzelfde suggereren, zodat het Vlaams Parlement ook over dit soort thema's goed op de hoogte wordt gehouden.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, ik wil eerst inpikken op de laatste opmerking. Het is heel belangrijk dat zowel de regering als het parlement het Europees wetgevend werk op de voet volgen, maar dan moeten we ook durven aanvaarden dat er momenten zijn dat we

Van Brempt

geen zekerheid hebben, want het is inderdaad een work in progress. Minister Bourgeois brengt bijna maandelijks de stand van zaken van de dossiers ter sprake binnen de Vlaamse Regering, zodat iedereen goed kan volgen en kan interveniëren waar nodig.

Op een aantal vragen kan ik vandaag niet affirmatief antwoorden, omdat er nog geen antwoorden zijn. Ik denk dat we daar moeten mee leren leven. Mijnheer Peumans, u maakt me het verwijt dat ik niet op uw vragen heb geantwoord. Ik zal het antwoord voorlezen. Er zijn vier vergaderingen van de Raad geweest: op 21 april 2005, op 7 oktober 2004, op 10 juni 2004 en op 9 oktober 2003. Het Nederlandse voorzitterschap werkt voort op basis van de besprekingen van het Ierse voorzitterschap. De standpunten van Vlaanderen waren tot op heden steeds dezelfde.

Mijnheer Peumans, u vraagt wat de juiste inhoud is van de zogenaamde voorbereidende nota, opgesteld door Coreper. Ik veronderstel dat het hier gaat om document 6985/04 van de vorige Vlaamse Regering van 4 maart 2004. Dat document telt vijf bladzijden. In deze tekst wordt, met betrekking tot earmarking, het volgende gesteld: 'On the question of earmarking (hypothecation) of revenue from tolls or user charges for reinvestment in the transport sector, the compromise will retain the logic of the Commission proposal. However, the principle will apply only to 'net revenue' from tolls over and above that which simply reflects the costs of constructing, operating, maintaining and developing the infrastructure. In effect this means that hypothecation applies only to revenue from the mark-up, the mark-up being an optional provision of the Directive.'

Deze tekst wordt onmiddellijk gevolgd door de volgende zin: 'This text to a very strong political signal to the sector that, in return for the payed tolls, it will benefit from better infrastructure. It should also be pointed out that this represents a significant step forwards on the question from the text of article 9.2 currently in falls under the existing directive.'

In juli 2004 verdedigde met andere woorden het raadsvoorzitterschap een standpunt dat de subsidiariteit van de lidstaten uitholt. De Commissie

wil vooral de transportsector de garantie geven dat de tol geen vorm van belasting is. Dat is een achterhaalde discussie, aangezien in het standpunt van de raad de earmarking geen probleem meer is, want voor het Vlaamse standpunt hebben we subsidiariteit bekomen.

Wat werd nu beslist door de Raad van Ministers in Luxemburg op 21 april 2005, en kan dit een bedreiging vormen voor de uitvoering van het Masterplan Antwerpen? Ik zal definitieve teksten van de Raad overmaken aan het secretariaat van deze commissie. Het is heel moeilijk om affirmatief te antwoorden op vragen over het Masterplan Antwerpen, omdat we niet weten waar we zullen landen. Het Masterplan is een bestaande constructie, waarvoor we vandaag zorgen voor financiering.

Mijnheer Peumans, u vraagt ook of de beslissing invloed heeft op de besluitvorming van de Vlaamse Regering. Dat heeft geen invloed, maar we houden er natuurlijk wel rekening mee. We volgen het op de voet, en zorgen ervoor dat we goed weten wat de mogelijke implicaties zijn. Hopelijk in mei zal de Vlaamse Regering de beslissingen nemen die ze moet nemen, met oog voor de verdere uitwerking van het Masterplan Antwerpen. We zouden een bijzonder slecht beleid voeren als we er geen rekening mee hielden. Waarom zouden we nu rekening houden met iets dat zeker nog zal veranderen?

Mijnheer Peumans, misschien gelooft u niet in de macht van het parlement, maar ik weet wat er nog allemaal kan veranderen. Ik heb dat gezien met de havenrichtlijn, die na de derde lezing werd weggestemd. Het heeft geen zin vandaag andere beslissingen te nemen dan wat de Vlaamse Regering aanvankelijk van plan was, maar we zullen deze richtlijn wel op de voet blijven volgen.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mevrouw de minister, ik had nog een korte vraag: is de vertolling van bepaalde delen van de weg, in combinatie met de mogelijke invoering van een algemeen wegevennet, juridisch-technisch mogelijk?

Minister Kathleen Van Brempt: Dat hangt af van de manier waarop we het wegevennet definiëren.

Van Brempt

Vorige week waren er vragen over de quickscan. Ik heb toen niet onder stoelen of banken gestoken dat de quickscan een week later zou worden opgeleverd, en zal worden overgemaakt aan het parlement, met de duidelijke uitnodiging voor deze commissie om er uitgebreid over te discussiëren.

Ik heb ook, op vraag van het parlement, aan de mensen van Deloitte gevraagd om de quickscan te komen toelichten. Uit de quickscan zal overduidelijk blijken hoe complex de situatie is. Er bestaat de grootst mogelijke verwarring over wat een vig-net of wat tolheffing is. Dat moeten we dringend uitklaren.

De voorzitter: Mevrouw de minister, het rapport van de quickscan werd gisteren aan het commissiesecretariaat bezorgd. U hebt gezegd dat de studie niet het eindpunt is, en dat u hierover in deze commissie wilt discussiëren.

De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, ik nodig u uit de voorbereidende besprekingen over de oprichting van de BAM te lezen, evenals de uitspraken van de heer Desmyter over de Europese regelgeving en de invloed op de tolheffing. Ik nodig u ook uit de verslagen van de hoorzitting over de BAM te lezen. Het klopt dat het ene geen verband houdt met het andere, maar ik blijf toch op mijn honger zitten. We zullen het dossier met spanning blijven opvolgen.

Mevrouw de minister, het risico bestaat dat het Masterplan Antwerpen alleen zal bestaan uit een Lange Wapper-brug en een tunnel, en er geen geld meer zal zijn voor andere projecten. Dat is mijn bezorgdheid.

Ik heb die uitspraken dus niet gedaan. U moet eens lezen wat er allemaal in de kranten is verschenen naar aanleiding van de Europese Ministerraad. Ik heb ook met journalisten gesproken die het niet meer begrepen. Ik weet ook dat het Europees Parlement nog een aantal wijzigingen kan aanbrenge, maar ik had vandaag graag uitsluitel gekregen over het standpunt van de Raad. Ik blijf dus op mijn honger zitten, en dat vind ik niet goed voor de ontwikkeling van een aantal zaken in Antwerpen.

Mevrouw de minister, u denkt misschien dat ik de zaak wil ondergraven, maar dan hebt u het verkeerd voor.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer Peumans, ik begrijp uw bekommernis, en het is ook mijn bekommernis.

Als ik iets niet wil, is het dat er alleen een brug wordt gebouwd. Ik ben de grootste pleitbezorger van alle andere mogelijke projecten van de BAM. In het bijzonder het openbaar vervoer en de groene singel liggen me zo na aan het hart, dat ik er alles aan zal doen opdat het volledige plan, en alleen het volledige plan, zal worden uitgevoerd.

Met redenen omklede moties

De voorzitter: Door de heer Penris c.s. en door de heer Martens C.S. werden tot besluit van deze interpellatie met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten ingediend zijn uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Stefaan Sintobin tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over schoolvervoer van gehandicapte kinderen van over de taalgrens

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Sintobin tot mevrouw Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over schoolvervoer van gehandicapte kinderen van over de taalgrens.

De heer Sintobin heeft het woord.

De heer Stefaan Sintobin: Mevrouw de minister, het is de eerste keer dat ik u een vraag om uitleg kan stellen. Meestal is het een verademing als je als parlementlid in een andere commissie een vraag stelt, maar vandaag heb ik er toch een wrang gevoel bij.

Sintobin

Collega's, om alles duidelijk te maken, is het raadzaam dat ik toelichting geef bij de specifieke situatie, een heel pijnlijke aangelegenheid, die de aanleiding was voor mijn vraag. Het gaat om de driejarige peuter Ophéline Loridan, die een handicap heeft aan armen, benen en bekken, en sinds 11 april naar school gaat in het Dominique Savio-instituut in Gits. Door haar motorische handicap heeft het kind recht op gratis vervoer. Het Vlaams Fonds, de organisatie die samen met het departement Onderwijs het buitengewoon onderwijs regelt, bepaalt dat kinderen met een zware handicap recht hebben op schoolvervoer. Dat vervoer wordt uitbesteed aan de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn.

Hier knelt echter het schoentje. Omdat Ophéline net over de taalgrens woont, in Waasten, weigert De Lijn het kind op te pikken. De wet verbiedt De Lijn namelijk om leerlingen die op Waals grondgebied wonen op te pikken. Het gezin Loridan woont 2 kilometer over de taalgrens en heeft er bewust voor gekozen om Ophéline school te laten lopen in Gits. Het gezin doet immers al een poosje een beroep op de opvang van het Dominique Savio-instituut. Bovendien wordt Ophéline al jaren medisch begeleid door ziekenhuizen in Brugge en Gent. Kortom, wat de zorgen voor het meisje betreft, is het gezin vooral op Vlaanderen gericht. De dichtstbijzijnde school die in Wallonië in aanmerking zou komen, ligt trouwens in Namen. Er zijn in Wallonië nog mogelijkheden om het meisje school te laten lopen, maar in die gevallen gaat het meestal om leerlingen die ook een mentale handicap hebben. Voor Ophéline, die, los van haar motorische handicap, een normale peuter is, zijn dergelijke onderwijsinstellingen geen optie, aldus specialisten.

Naar aanleiding van dit schrijnende geval lijkt enige reflectie van uwentwege met betrekking tot deze problematiek me gepast, mevrouw de minister. Misschien moet de regelgeving met betrekking tot schoolvervoer van kinderen met een handicap van over de taalgrens worden geëvalueerd, en indien nodig, zelfs aangepast. Mevrouw de minister, bent u op de hoogte van dit probleem? Zijn dergelijke gevallen u bekend? Kunt u vanuit uw specifieke bevoegdheid een onmiddellijke oplossing bieden voor het geval-Loridan? Bent u bereid om de huidige regelgeving ten gronde te evalu-

eren en desnoods aan te passen? Is er al overleg geweest met andere instanties, zoals De Lijn, of andere overheden? Welke andere initiatieven hebt u terzake al genomen?

Hoewel sommige leden dit straks misschien willen suggereren, heb ik geen unitaire opstoot gekregen en pleit ik zeker niet voor de heroprichting van de NMVB. Mijn vraag is louter ingegeven door overwegingen van menselijkheid. Dit initiatief is een perfect voorbeeld van hoe voor mijn partij, het Vlaams Belang, een onafhankelijk Vlaanderen solidair zou kunnen omgaan met onze Waalse burens. Misschien kunnen we in de onderhandelingen die momenteel gaande zijn, Komen terug-eisen, dat jaren geleden werd verkwanseld. Dan zou het probleem natuurlijk meteen opgelost zijn. Ik hoop dat u een positief antwoord kunt geven op mijn vraag over dit concrete dossier. Misschien moet er eens over worden nagedacht hoe we dergelijke probleemgevallen in de toekomst kunnen oplossen.

De voorzitter: De heer Van Baelen heeft het woord.

De heer Gilbert Van Baelen: Mijnheer de voorzitter, ik ben echt ten zeerste ontroerd door de sociale bewogenheid van het Vlaams Belang. Dit voorstel houdt echter in dat het Vlaams Belang vindt dat kinderen uit Wallonië die zijn ingeschreven in het Nederlandstalige onderwijs in Vlaanderen, door het openbaar vervoer naar Vlaanderen moeten worden vervoerd. Er mag immers niet worden gediscrimineerd. In het regeerakkoord staat trouwens dat we zullen zorgen voor gratis leerlingvervoer. Op middellange termijn komen we daar wel uit. Ook zouden Nederlandstalige kinderen die wonen in het Franstalige gedeelte van België gratis naar het Nederlandstalige onderwijs in Vlaanderen worden gebracht. Dat is het voorstel van het Vlaams Belang. *(Opmerkingen van de heer Stefaan Sintobin)*

Dat zegt u hier, mijnheer Sintobin. Het spijt me voor het politieke debat, maar u hebt meer dan een suggestie gedaan. U bent geëindigd met een standpunt namens uw partij. Daar er niet mag worden gediscrimineerd, betekent dit dan wat ik net heb gesteld? Daarop moet u het antwoord weer schuldig blijven. Het is heel mooi één concreet voorbeeld te nemen, maar u biedt geen antwoord voor een algemeen probleem. Om dat te

Van Baelen

weten, heb ik het antwoord van de minister in dit concrete geval niet nodig.

De heer Stefaan Sintobin: Ten eerste, ik heb dat niet gezegd. Ten tweede was mijn oorspronkelijke vraag ingediend naar aanleiding van het geval van Ophéline Loridan. De voorzitter zal het beamen: op zijn vraag en die van de secretaris heb ik mijn vraag algemener moeten maken. Als er iemand politiek misbruik maakt van het menselijke leed van dit meisje, dan bent u het wel.

U weet heel goed dat het me absoluut niet gaat over het gratis vervoer van alle kinderen uit Wallonië. Het gaat hier over een specifiek geval, waar er sprake is van een menselijke tragedie. Daar koppelt u een hele ideologische discussie aan.

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer de voorzitter, ik betreur ook een beetje de toon. Het gaat hier over een menselijk, individueel probleem, waarvan er een aantal bestaan. Men kan natuurlijk plat aan politiek doen en de zaken veralgemenen.

Er moeten toch creatieve oplossingen mogelijk zijn. Dan denk ik aan de welzijnssector, aan de beschutte werkplaatsen en de VDAB, waarbij protocollen zijn afgesloten tussen de Vlaamse overheid en de Waalse overheid. Misschien moeten we de oplossing in die richting zoeken. Het kind in kwestie woont toevallig 2 kilometer over de taalgrens, maar zou school moeten lopen in Namen, wat een reis van 2 uur vergt. Aan de hand van protocollen zou kunnen worden gewerkt met terugbetaling. In de welzijnssector kan dit.

Er moet worden nagegaan of dit ook kan bij het openbaar vervoer. Waalse gepensioneerden kunnen ook gratis de Kusttram nemen. Het gaat hier niet over de 'politique politicienne', maar over het zoeken naar een oplossing voor menselijke tragedies.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, ik begrijp eigenlijk het probleem niet. Dan spreek ik niet vanuit mijn voorgaande ervaringen, maar ik merk nu dat kinderen die in Wallonië wonen,

door De Lijn worden opgepikt om naar Vlaamse scholen te gaan. Ik kan u voorbeelden geven. Die kinderen, die in Wallonië wonen, stappen op in Eben-Emael en gaan in 's-Gravenvoeren naar school. Het gaat inderdaad over leerlingenvervoer, in dit geval over leerlingen uit het buitengewoon onderwijs. Natuurlijk ken ik dit concrete geval niet, maar in het kader van het regulier vervoer rijst er volgens mij geen enkel probleem.

De heer Gilbert Van Baelen: Dit is toch geen regulier vervoer?

De heer Jan Peumans: Dit is een vorm van regulier vervoer. Het is wel alleen toegankelijk voor kinderen die aan bepaalde voorwaarden voldoen. Dit is geen probleem.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, geachte leden, ik werd er onlangs van in kennis gesteld dat er sprake was van een specifieke vraag in Warneton/Waasten.

Ik kan hiervoor jammer genoeg vandaag geen oplossing bieden. Artikel 127 van de Belgische Grondwet bepaalt dat de Vlaamse en de Franse Gemeenschap bij decreet het onderwijs regelen. Artikel 127, paragraaf 2 stelt dat deze decreten kracht van wet hebben respectievelijk in het Nederlandse taalgebied en het Franse taalgebied, alsook in de instellingen gevestigd in het tweetalige gebied Brussel-Hoofdstad die, wegens hun activiteiten, moeten worden beschouwd uitsluitend te behoren tot de ene of de andere gemeenschap. Dit betekent dat er geen tegemoetkoming mogelijk is voor leerlingen die wonen in het Waalse Gewest en school lopen in het Vlaamse Gewest.

Het hele leerlingenvervoer wordt vandaag bekeken door een task force die ik samen met de minister van Onderwijs heb opgericht en die inspeelt op zowel wat het regeerakkoord bepaalt over het gratis leerlingenvervoer voor het basisonderwijs, als op de doelstellingen van het leerlingenvervoer in het secundair onderwijs en de doelstellingen voor het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs. Dat overleg is opgestart. In die task force zullen we de wetgeving ter zake evalueren en nagaan hoe we het engagement van het regeerakkoord kunnen waarmaken.

Van Brempt

Ik heb alle begrip voor de vraag van de heer Decaluwe, maar ik beschik vandaag al over volstrekt onvoldoende middelen om te voldoen aan de gewone vraag van het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs. Vandaag zijn er al schrijnende toestanden van leerlingen die meer dan 3 uur per dag op de bus zitten. Ik heb al niet de middelen om daar iets aan te doen, laat staan dat ik vandaag even schrijnende gevallen van over de taalgrens zou kunnen oplossen.

Het spijt me: ik heb vandaag geen oplossing, maar dit probleem wordt mee in overweging genomen in de algemene evaluatie.

De voorzitter: De heer Sintobin heeft het woord.

De heer Stefaan Sintobin: Mijnheer de voorzitter, ik denk dat iedereen hier het erover eens is dat het antwoord van de minister erg teleurstellend is.

Mevrouw de minister, ik begrijp dat u binnen uw bevoegdheid moet blijven, maar ik kan niet begrijpen dat u in dit specifieke geval antwoordt dat er geen geld is. De heer Decaluwe heeft volkomen gelijk: als we zien hoe er soms elders creatief kan worden omgesprongen met de wetgeving, zie ik niet in waarom dit hier niet zou kunnen. Het gaat hier over het oppikken van een kind met een motorische handicap over de taalgrens. Het gaat over 3 à 4 kilometer. Ik geloof niet dat dit extra zwaar zal wegen op uw budget. Die solidariteit brengt u echter niet op. Ik zal uw boodschap dan ook zo overbrengen in die regio.

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer de voorzitter, stellen dat de minister en vele andere ministers kampen met een gebrek aan middelen, is een open deur intrappen. Toch, mevrouw de minister, nodig ik u uit eens na te gaan hoe men dat doet bij Welzijn en bij de VDAB en andere diensten inzake Werk waarvoor minister Vandenbroucke bevoegd is. Er zijn protocollen. Uiteindelijk is het Wallonië dat betaalt voor de eigen inwoners die tewerkgesteld zijn in een beschutte werkplaats of in het kader van VDAB-opleidingen. We moeten onderzoeken of we zelf een oplossing kunnen bieden met een protocol dat Vlaanderen geen geld kost, maar wordt betaald door Wallonië. Het gaat

immers over een Waalse burger. Het lijkt me de moeite dit te onderzoeken.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de evaluatie van de eerste fase van de zogenaamde spaarlampenactie

Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de gratis spaarlampenactie

De voorzitter: Aan de orde zijn de samengevoegde vragen om uitleg van de heer Decaluwe tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de evaluatie van de eerste fase van de zogenaamde spaarlampenactie, en van de heer Martens tot minister Peeters, over de gratis spaarlampenactie.

De heer Glorieux heeft me gemeld dat hij zijn vraag over hetzelfde onderwerp intrekt.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het is niet de eerste keer dat in het parlement wordt gedebatteerd over de spaarlampenactie van de vorige regering. In de vorige legislatuur werd de zogenaamde spaarlampenactie in het kader van de REG-actieplannen van de netbeheerders vastgelegd. Tussen 1 februari en 30 april 2004 kregen de gezinnen een energiebon toegestuurd die ze konden inruilen tegen een spaarlamp, een spaardouchekop of een energiemeter.

De afspraak was dat er in de periode 2006-2007 opnieuw een aantal energiebonnen naar de gezinnen zouden worden opgestuurd die opnieuw kunnen worden ingeruild tegen een spaarlamp. Het aantal zou afhankelijk zijn van het aantal gezinsleden.

Over de actie die liep tussen 1 februari en 30 april heb ik een aantal schriftelijke vragen gesteld. Uit

Decaluwe

het antwoord bleek dat de netbeheerders inschatten dat 80 percent van de gezinnen deze bon zouden inruilen en dat 90 percent hiervan zou opteren voor een spaarlamp.

De recente evaluatie leert ons echter dat de eerste fase van deze actie toch niet zo doeltreffend was als verhoopt. Ter illustratie geef ik enkele cijfers. Bij ongeveer één derde van de gezinnen is geen enkele spaarlamp in gebruik. 31 percent van de gezinnen heeft zelfs nog nooit van de actie gehoord. 35 percent van de gezinnen meent geen brief of bon te hebben ontvangen, en ik behoor daar ook bij. 60 percent van de gezinnen heeft geen spaarlamp ontvangen. 25 percent van de gezinnen die de spaarlamp ontvingen, heeft ze ongebruikt weggelegd, wat me doet denken aan de milieuboxen. 12 percent van de gezinnen die ze ontvingen, meent er niks mee te kunnen aanvangen. 10 percent heeft geen idee over het eventuele gebruik ervan.

Het is jammer dat de heer Glorieux er niet is, maar het is een onderdeel van het debat, mijnheer de minister, dat sommigen de slechte resultaten en de slechte communicatie u als realistische minister in de schoenen proberen te schuiven. De cijfers die de heer Glorieux hanteert, noemt hij positief. Als van de 75 percent van de mensen die een lamp aangeboden kreeg er maar 80 percent die ook afhaalde, heeft maar 60 percent van de gezinnen effectief een spaarlamp ontvangen. Dit zijn geen schitterende resultaten. Ik heb geleerd dat het niet volstaat een spaarlamp te hebben, ze moet ook juist worden gebruikt. Er is een groot verschil wanneer de spaarlamp in de keuken wordt gehangen, waar ze vaak brandt, of wanneer een spaarlamp in het toilet, de garage of de kelder wordt gehangen waar ze veel minder brandt.

Belangrijk is ook de vaststelling dat 23 percent van de gezinnen die in een tweede fase een spaarlamp kunnen ontvangen, nog niet weten wat ze met die extra spaarlampen zullen doen.

Over de cijfers zal de ene zeggen dat het glas half vol is en de andere dat het half leeg is. De actie heeft de Vlaamse overheid in elk geval zo'n 10 miljoen euro gekost, of bijna een half miljard frank. De actie heeft echter niet de verhoopte en verwachte resultaten gehaald. Als die tweede fase er komt, kan dit mijns inziens enkel als ze op een

aantal essentiële punten wordt bijgestuurd. De oorspronkelijke doelstelling dat iedereen ze goed zou gebruiken, zou effect hebben op het duurzaam energiegebruik, niemand zal dat ontkennen. De lampen werden in de periode kort voor de verkiezingen verdeeld. Ik heb het gevoel dat de vorige regering te weinig aandacht heeft besteed aan sensibilisering en aan het uitleggen waarvoor de lamp dient. Ik zie voormalig minister Bossuyt nog altijd, vergezeld van cameraploegen, bij de eerste woning een spaarlamp afgeven.

Als we dan het kostenplaatje en de bedroevende cijfers bekijken, meen ik dat een tweede fase pas kan als een hogere efficiëntie wordt gegarandeerd. De overheid moet ook uitleggen hoe het gebruik van de spaarlamp in zijn werk gaat, eventueel via boodschappen van algemeen nut.

Om een evaluatie van de eerste fase en efficiënte bijstellingen in de tweede fase voor te bereiden, werd op vrijdag 15 april een rondetafelconferentie georganiseerd met alle actoren, gaande van de administratie en het kabinet tot de distributienetbeheerders. De resultaten werden doorgelicht en er werd nagegaan wat nu kan gebeuren en of er effectief een tweede fase kan worden opgestart. Onze fractie meent dat dit enkel kan na een grondige evaluatie en als er zekerheid is over efficiëntie. Ik heb het gevoel dat het weggesmeten belastinggeld is dat beter kan worden geïnvesteerd in isolatie en sensibiliseringsacties.

Mijnheer de minister, wat waren de conclusies van de rondetafel van 15 april? Wat liep er fout in de eerste fase? Welke maatregelen zullen worden genomen om een hogere doeltreffendheid in de tweede fase te garanderen zodat er sprake is van rationeel energiegebruik en een win-winsituatie?

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ook ik was onaangenaam verrast door de negatieve teneur in de media over de gratisspaarlampenactie. Het Volk had het over: 'Gratis spaarlampen zijn een flop', en het Nieuwsblad stelde: 'Gratis spaarlampen zijn weggegooid geld'. Ik denk dat de resultaten van de enquête op verschillende manieren kunnen worden gelezen.

Volgens de geciteerde krantenartikels zou de meerderheid van de gezinnen geen spaarlamp ontvangen hebben, zou één op drie gezinnen nog nooit

Martens

gehoord hebben van de actie en zou de kostprijs van de actie veel te hoog zijn. Uit de gegevens die zijn aangeleverd door de gemengde intercommunales en De Post, die instond voor de verdeling van de spaarlampen in het werkingsgebied van de gemengde intercommunales, blijkt dat 80 percent van de gezinnen een spaarlamp of spaardouchekop kreeg. 75 percent van de aangeboden lampen werden zinvol gebruikt, dus op plaatsen waar ze renderen en niet op plaatsen waar het licht maar amper wordt aangestoken. Dat betekent inderdaad dat 60 percent van de lampen nuttig is gebruikt. Een deel van de lampen is nog niet gebruikt, maar daarvan kan je moeilijk zeggen dat ze verloren zijn. Er zijn veel gezinnen die de lamp laten liggen totdat een andere lamp de geest geeft, waarna de aangeboden spaarlamp nog nuttig zal worden gebruikt.

Nog belangrijker is dat 75 percent van de respondenten zegt dat ze ook de lampen die zouden worden aangeboden in de tweede fase van de actie, nuttig zullen gebruiken. Dat afdoen als een complete flop, lijkt me de zaak verkeerd voorstellen. Als de milieubox door 60 percent van de gezinnen zinvol zou zijn gebruikt, dan hadden we misschien ook van een succes gesproken.

De negatieve teneur verwonderde me des te meer omdat in antwoord op een schriftelijke vraag die ik u ooit stelde, bleek dat de REG-actieplannen van de netbeheerders, waar de spaarlampenactie verplicht onderdeel van uitmaakt, energiebesparingen aan vrij lage kostprijs opleveren. U hebt laten weten dat de acties van netbeheerders gemiddeld 3 euro per ton vermeden CO₂ kosten, wat zeer laag is in vergelijking met de internationale emissierechten die 10 euro per ton CO₂ bedragen. Dat betekent dat energie sparen in eigen land, in tegenstelling tot wat nogal eens wordt beweerd, veel goedkoper is dan het aankopen van de internationale emissierechten in het buitenland. Daarboven heeft de energiebesparing in eigen land nog tal van andere voordelen, want ze zorgt voor extra werkgelegenheid in Vlaanderen en tot een globale verbetering van onze luchtkwaliteit. Energie besparen betekent immers minder uitstoot van ozonvormende en verzurende stoffen en allereerst andere vervuilende stoffen. Aangezien de REG-actieplannen, waar de spaarlampenactie verplicht onderdeel van uitmaakt, blijkbaar goed-

kope CO₂-reducties opleveren, staan die goedkope reducties in schril contrast met de vermeende geflopte spaarlampenactie.

Mijnheer de minister, in uw antwoord stelt u bovendien dat net de acties met betrekking tot spaarlampen en spaardouchekoppen tot de meest kostenefficiënte maatregelen kunnen worden gerekend. Er zijn bijgevolg weinig redenen om de spaarlampenactie of de spaarlamp in het bijzonder in een slecht daglicht te stellen. Dat wil uiteraard niet zeggen dat de modaliteiten van de spaarlampenactie niet voor verbetering vatbaar zijn. De kostprijs van de actie ligt vooral in de wijze van verspreiding en niet zozeer in de prijs van de spaarlampen. Bovendien is het type spaarlamp dat wordt aangeboden niet het meest aantrekkelijke. Er moet dan ook worden nagegaan of er geen andere manier van verspreiding mogelijk is, bijvoorbeeld via een waardebon die kan worden ingeruild bij een warenhuis naar keuze, en of er niet meerdere types spaarlampen kunnen worden aangeboden.

Als we de tweede fase aanvatten, moeten we de bevolking veel meer sensibiliseren. Er wordt op de VRT meer reclame gemaakt voor biefstukken dan voor spaarlampen. Bij de boodschappen van algemeen nut kan de Vlaming bewust worden gemaakt van het nut van spaarlampen en van hoe een spaarlamp op de meest zinvolle manier kan worden gebruikt. Hij kan er ook op worden gewezen welke acties de overheid of de netbeheerders nog in petto hebben.

Mijnheer de minister, bent u het met mij eens dat het stimuleren van het gebruik van spaarlampen en spaardouchekoppen een efficiënte en effectieve manier van energiebesparing vormt? Zo ja, wilt u hoe dan ook werk maken van de tweede fase van de actie? Wilt u daarbij onderzoeken in hoeverre door een andere wijze van distributie, een breder aangeboden gamma en een betere en meer intensieve begeleidende sensibiliseringscampagne de resultaten van de actie nog kunnen verbeteren?

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mijnheer de voorzitter, de heer Glorieux heeft zich laten verontschuldigen, want hij houdt een interpellatie in een andere commissie en daardoor kan hij zijn vraag niet stellen. Hij zou de spaarlampenactie met meer verve

Daems

verdedigen dan ik, vooral omdat hij initiatiefnemer was van de resolutie in de vorige legislatuur.

Dit weekend heb ik de studie diagonaal doorgenomen. Ook ik was enigszins verrast door de teneur die werd gezet in een aantal krantenkoppen en interviews met u. Die komt niet overeen met de inhoud van de studie. Het is niet alleen een kwestie van een halfvol of een halfleeg glas, het contrast was nogal groot.

Ik wijs erop dat op het moment dat de bevraging is gebeurd, nog maar 40 percent van de spaarlampen effectief verdeeld waren. Dat geeft een vertekend beeld in de antwoorden van mensen die nog geen lamp of uitnodiging hadden gekregen. De heer Martens heeft reeds op de cijfers uit het rapport gewezen. 75 percent van degenen die een lamp aangeboden kregen, heeft die lamp zinvol gebruikt. Dat resultaat is niet min. De 25 percent mensen die de lamp niet gebruikte, gaf de lamp weg aan iemand anders die de lamp hopelijk zinvol gebruikt, of legde de lamp weg als reserve voor als een andere lamp moet worden vervangen, of gebruikt de lamp niet omdat het model niet in de fitting past.

De goedgekeurde resolutie bepaalde heel duidelijk dat er op het vlak van communicatie en sensibilisatie een flankerend beleid moest worden gevoerd. We kennen allemaal de biefstukkencampagne en de teenschimmelcampagne, die voor een stuk oneigenlijke overheidscommunicatie betreft, maar naast enige communicatie op een regionale televisiezender werd er geen duidelijke sensibilisatiecampagne gevoerd. Mij werd de lamp aangeboden in een doosje. Om meer informatie te krijgen, kan ik surfen naar www.gedis.be. Ik zal dat misschien doen, maar mijn moeder zeker niet. Zij heeft de lamp gewoon aangenomen, maar wist verder van niets.

Een tweede punt dat heel duidelijk in de resolutie werd afgesproken, is dat het aanbod zich niet zou beperken tot één standaardspaarlamp, maar dat er een ruimer gamma zou worden aangeboden. Het bestaande gamma is vrij breed, gaande van spotjes tot lampen voor staande lampen. Aan de uitvoering van de resolutie schortte dus wel een en ander.

Mijnheer de minister, het is inderdaad fout om u verwijten te maken over de evaluatie, want het

betreft zaken die tijdens de vorige legislatuur zijn gebeurd, maar de communicatie van de voorbije maanden vind ik niet correct. Ik wil me vooral op de toekomst richten. Als fase twee er komt, wil ik net als de heer Decaluwe vragen dat u zorgt voor een goede flankerende informatie en sensibilisatie. We moeten eens nagaan waarom de kost zo hoog is opgelopen. Volgens mij is die hoge kostprijs voor een groot stuk te wijten aan de distributie via De Post.

Het energiebesparingspotentieel werd met de eerste fase ruimschoots bereikt. We haalden zelfs dubbel zoveel als werd vooropgesteld. Is het dan niet nuttig om in het licht van het Energieprestatiedecreet de doelstellingen van het energiebesparingspotentieel aan te scherpen zodat de lat wat hoger wordt gelegd voor fase 2?

Waarom hebben u en uw collega's zo negatief gerapporteerd over de evaluatiestudie? Ik vind die negatieve aspecten niet terug in de conclusies van de studie. Het bereik is relatief hoog en het rendement van 3 euro per vermeden ton CO₂ is niet mis. Zult u fase twee uitvoeren op de manier zoals die in de resolutie werd vastgelegd, via een flankerend sensibilisatiebeleid en een uitgebreider gamma van spaarlampen?

De voorzitter: De heer Vrancken heeft het woord.

De heer John Vrancken: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik sluit me aan bij de vorige sprekers, want de eerste campagne heeft zijn doel gemist. Ik heb twee opmerkingen.

Ik heb de bon evenmin gevonden in mijn bus. Dat is een van de problemen van de gevoerde sensibilisatiecampagne. Had ik de bon gevonden, zou ik me hebben afgevraagd of het wel de moeite zou lonen om de wagen te nemen om de lamp af te halen bij De Post. Ik vraag me af of dat geen meerkost zou zijn geweest ten opzichte van de besparing gedurende één jaar.

We kunnen een parallel trekken met het milieuboxenprobleem. Ook de milieuboxen zijn hun doel voorbijgestreefd. De mensen moest eerst al uitgelegd worden hoe de box open kon.

Ik heb geen sensibilisatieactie nodig gehad om thuis spaarlampen te gebruiken. Op de verpakking van een dergelijke lamp staat dat ze gewaarborgd zijn voor 10.000 uren gebruik, maar na

Vrancken

enkele maanden springen ze al stuk. Dat kan een negatief effect hebben op het aanschaffen van dergelijke lampen door het publiek. Misschien kan in de sensibilisatiecampagne worden opgenomen dat wordt opgemerkt dat de lampen niet zo lang meegaan.

De voorzitter: De heer Van Gaever heeft het woord.

De heer Freddy Van Gaever: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb niet alle krantenartikelen gelezen. Wellicht zullen ze veel waarheid bevatten, maar zal er ook veel nattevingerwerk gebeurd zijn op het vlak van de percenten. Ik sluit me aan bij de heer Decaluwe die het had over een kostprijs van 10 miljoen euro.

Spaarlampen uitdelen is niet de taak van de overheid. Ik noem dat goedbedoeld breigoed. Morgen kan aan iedere Vlaming een doosje aspirines worden gegeven met de mededeling dat ze goed zijn tegen hoofdpijn. Als mensen hoofdpijn hebben, zullen ze de apotheker wel vinden. Als de Vlaming nood heeft aan spaarlampen, zal hij wel weten waar ze te koop zijn. Al die acties of amateuristische activiteiten van de overheid waaraan miljoenen euro belastinggeld worden gespendeerd, zijn verkeerd. Het is niet door het voeren van een dergelijke actie dat we ons energieprobleem zullen oplossen. De acties kosten heel veel geld en er wordt tijdelijk een openbare dienst zoals De Post ontwricht. Het is niet de taak van De Post om op een paar weken tijd miljoenen spaarlampen uit te delen: De Post moet ervoor zorgen dat onze brieven op tijd aankomen.

Het positieve resultaat of de echte besparing is verwaarloosbaar. We kunnen ons beter met andere zaken bezighouden dan met een tweede of derde spaarlampenactie. Naar mijn mening kunt u maar beter beslissen om de actie stop te zetten.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, mijnheer Decaluwe, wat fout liep in de eerste fase, zal blijken uit de analyse en de synthese van de verslagen die de netbeheerders tot het voorbije weekend aan de administratie konden overmaken. Een logistieke operatie van die

omvang is echter niet evident om te organiseren. Om een conclusie te trekken over wat allemaal fout is gelopen, is het nog te vroeg.

Ongeveer 18 mensen hebben deelgenomen aan de rondetafelconferentie van 15 april. Het ging om afgevaardigden van de netbeheerders en mensen uit de administratie. De conclusie, die ook in het verslag staat, luidt dat de netbeheerders in de eerste plaats pleiten voor het afblazen van de tweede fase. Indien dat niet mogelijk is, willen ze in tweede instantie de actie beperken tot de beschermde afnemers en in derde instantie kiezen ze voor het uitdelen van slechts één extra lamp per gezin. De tweede fase moet bovendien beter worden begeleid via communicatiecampagnes.

Mijnheer Decaluwe, u vraagt me welke maatregelen zullen worden genomen. Ondanks de opmerking van de voorzitter van dit parlement dat vragen naar intenties altijd delicaat is, antwoord ik dat de maatregelen ter verbetering van de doeltreffendheid onder andere zullen afhangen van de verslaggeving door de netbeheerders, alsook van de suggesties van leveranciers en cliënteel en uiteraard ook van de voorafgaande beslissing om al dan niet met de actie door te gaan. Ik zal zeker ook rekening houden met de suggesties en opmerkingen die hier werden geformuleerd. Het hangt niet van mij af als minister van Energie om te beslissen of de actie al dan niet wordt voortgezet, de Vlaamse Regering moet daarover oordelen.

Mijnheer Martens, een enquête is een enquête. De resultaten kunnen op verschillende manieren worden geïnterpreteerd. U vertelde dat mensen pas een nieuwe spaarlamp kopen als de eerste spaarlamp kapot is. Dat is niet onbelangrijk.

De vraag is niet zozeer of de actie op zich effectief en efficiënt is. Uit de resultaten van de enquête blijkt overduidelijk dat de actie gedeeltelijk doeltreffend is. Alleen de gezinnen die de lamp of de kop of de meter daadwerkelijk en nuttig gebruiken, besparen energie, de anderen niet, of alleszins niet genoeg. De vraag is vooral of de doelmatigheid voldoende is of voor verbetering vatbaar, en hoe. Overigens valt nog af te wachten of de doeltreffendheid en de doelmatigheid van de eerste fase ook in een tweede fase dezelfde zouden zijn. Mijn zorg gaat dus vooral uit naar de doelmatigheid. Het is niet interessant om verder in te gaan op de andere berichten die ook ik in de krant heb gelezen.

Peeters

De beslissing over het al dan niet doorzetten van een tweede fase zal, zoals gezegd, afhangen van de verslaggeving door de netbeheerders, de suggesties van leveranciers en cliënteel en van de Vlaamse Regering als geheel. Het eventueel niet laten doorzetten van de actie veronderstelt een aanpassing van het besluit van de Vlaamse Regering. Als wordt verder gegaan met een tweede fase, moet en zal worden nagegaan of en hoe de kosten beperkt en de baten uitgebreid kunnen worden.

Mijnheer Daems, ik heb ook de titels gezien die beweren dat de Vlaamse Regering 10 miljoen euro 'verkwist'. Een titel heeft natuurlijk als bedoeling om lezers aan te trekken en ik spreek me er niet over uit. De vorige Vlaamse Regering heeft een poging ondernomen om het REG- bewustzijn van de bevolking te verhogen. Over een realistisch bereik van dergelijke acties kan men redetwisten, maar voor mij zijn het belangrijkste het rationeel energiegebruik, het verhogen van het bewustzijn en de juiste instrumenten daartoe om de doelmatigheid te realiseren. Als ik me moet bezighouden met het tegenspreken van foute berichtgeving, moet ik ook de beweringen dat de distributienetbeheerders geen interesse hebben in de REG-inspanningen tegenspreken. Ik denk dat de pers zijn werk doet. Het is niet mijn taak – en ik heb ook niet die intentie – om foute berichtgeving nadien te corrigeren.

Ik moet onderstrepen dat ook de distributienetbeheerders inspanningen leveren voor rationeel energiegebruik. We kunnen erover redetwisten of dat voldoende is, en of we bijkomende maatregelen kunnen nemen. Ze hebben de inspanning gedaan op eigen kosten, en zonder van overheidswege opgelegde verbintenissen. Beweringen dat de distributienetbeheerders geen interesse hebben voor deze problematiek zijn voor rekening van degenen die dat hebben geponeerd.

Het is belangrijk de distributienetbeheerders te stimuleren om een REG-beleid te voeren, maar de verplichtingen moeten ook de nodige effecten hebben.

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer de voorzitter, collega's, als deze actie echt een succes was geweest, dan zouden er geen vragen zijn gesteld.

Mijnheer de minister, dan zou u ook niet overwegen om het dossier naar de Vlaamse Regering te brengen.

Mijnheer de minister, als het project voortgaat, moeten we de garantie hebben dat het op een efficiënte manier gebeurt, met een duidelijke sensibiliseringscampagne, want anders is het vrij nutteloos. Ik hoop dat we hierover te gepasten tijde kunnen debatteren.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de minister, als ik het goed heb begrepen, is er nog niets beslist over de tweede fase. De Vlaamse Regering moet beslissen om al dan niet voort te gaan, en om de modaliteiten van de tweede fase vast te leggen.

Ik ben het met u eens dat we moeten streven naar een grotere doelmatigheid. We moeten met minder kosten een groter resultaat kunnen bereiken. Ik denk dat daar ook mogelijkheden voor zijn.

Ik vind het triest dat enkel werd teruggekoppeld met de netbeheerders en de leveranciers. Als we aan Electrabel vragen of we uit de kernenergie moeten stappen, kennen we ook het antwoord. Ik denk dat ook consumenten- en milieuorganisaties en andere betrokkenen zich moeten kunnen uitspreken over de resultaten van de campagne.

Er was sprake van de oprichting van twee autonome energiecommissies bij de SERV en de MINA-raad. Waarom worden die daarover niet bevraagd? Als we op die manier een evaluatie maken, moeten alle belanghebbenden worden bevraagd.

Ik hoor sommige mensen zeggen dat de overheid zich niet moet bemoeien met energiebesparing, omdat het weggesmeten geld is. Uit het antwoord op een schriftelijke vraag blijkt dat, als we niets doen en ons tekort om de Kyoto-doelstelling te halen in het buitenland moeten halen door de aankoop van emissierechten, de kosten drie keer hoger zouden liggen. De overheid heeft dus een rol te spelen bij het stimuleren van energiebesparing.

De resultaten van wat momenteel al is gebeurd, bewijzen dat dergelijke actie mogelijk is aan een redelijk lage kostprijs. Ik denk dat het enkel een aansporing kan zijn om het in de toekomst nog beter te doen.

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mijnheer de minister, ik vind uw antwoord toch teleurstellend.

Ik heb geen krantenkoppen geciteerd, maar ik heb u de dag waarop de resultaten werden bekendgemaakt wel gehoord op televisie. Ik was toen verast door de negatieve toon, zeker nadat ik nadien de resultaten heb gelezen en een en ander naast elkaar heb gelegd. Ik begrijp de commissie als wordt gezegd dat het beter had gekund inzake het flankerend beleid en de communicatie. Een deel van de doelstelling, met name het sensibiliseren van de mensen over REG, is mogelijk niet gelukt.

Als we enkel kijken naar het energetisch rendement dat deze actie heeft opgeleverd – en dat wordt ook gezegd door de netbeheerders –, zien we dat de eerste fase vandaag meer energiebesparing heeft bereikt dan was vooropgesteld met de tweede fase. Het is belangrijk dat we dat ook in oenschouw nemen.

Mijnheer Van Gaever, het kost meer om gebakken lucht te kopen in Rusland dan om deze actie uit te voeren. We moeten kijken naar de manier waarop de communicatie is gebeurd en waarom de kostprijs voor de distributie zo hoog is geworden, maar we mogen het kind niet met het badwater weggooien.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, als we de tweede fase zouden afblazen, moet dat een beslissing zijn van de Vlaamse Regering. Als we een andere aanpak voorstellen, is dat niet nodig.

De enquête en de evaluatie zijn nieuwe elementen. Ik ga ervan uit dat elk parlementslid de efficiëntie en de doelmatigheid van elke maatregel wil maximaliseren. Het is de vraag hoe we burgers en gezinnen kunnen aanzetten tot rationeel energiegebruik. Daar gaat het om. Alle suggesties zijn interessant, maar het komt de bevoegde minister, en zo nodig de Vlaamse Regering toe om het eventueel stopzetten van de actie te formuleren en uit te werken.

Als het is uitgewerkt binnen de vooropgestelde timing, kan elk parlementslid de vraag stellen die hij meent te moeten stellen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het voorstel van de OVAM voor een hoger energierendement uit de biomassa van huishoudelijk en industrieel afval

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwe tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het voorstel van de OVAM voor een hoger energierendement uit de biomassa van huishoudelijk en industrieel afval.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, tegen 2010 moeten we 6 procent van ons elektriciteitsverbruik realiseren met hernieuwbare bronnen. We kunnen ook gelijkaardige ambities hebben voor warmte- en stroomverbruik. De uiteindelijke doelstelling is het vervangen van fossiele brandstoffen en het verminderen van de CO₂-uitstoot, waardoor Vlaanderen zijn bijdrage levert aan de Kyoto-verplichtingen.

Het gebruik van hernieuwbare energiebronnen stijgt in België niet zo sterk. Er zijn dus doorgedreven acties noodzakelijk. Een aanvullend element is dat milieuvriendelijke energiewinning uit afval en de inzet van biomassa als hernieuwbare energiebron hand in hand gaan.

Een aantal federale onderzoeken stellen dat tot 2025 circa tweederde van de elektriciteitsproductie zal worden opgewerkt in gedecentraliseerde installaties, en de rest in grootschalige installaties zoals windparken en eventueel ook kolencentrales.

Ook het Vlaamse afvalbeleid wil dat denkspoor volgen, zoals beklemtoond in het uitvoeringsplan hoogcalorisch afval. De grote lijnen van het plan zijn: het gebruiken van afval als vervangingsbrandstof voor fossiele brandstoffen en milieuvriendelijke gebruiken, volgens de beste beschikbare technieken, kunnen leiden tot een hoger energierendement; het overtuigen van de Vlaamse

Decaluwe

ondernemingen om afval te gebruiken als milieu-brandstof voor de eigen behoeften; de ontwikkeling van lokale ondernemingen en lokale werkgelegenheid, met zekerheid van toelevering en minder afhankelijkheid van de import; een eigen energieproductie en een eigen afvalverwerking is een kostenbesparing in vergelijking met de afvoer naar derden en ten slotte het realiseren van een stabiel economisch kader in plaats van de zich snel bewegende dure en onzekere afvalmarkt.

Mijnheer de minister, na het lezen van een aantal krantenartikels en na het afleggen van een aantal werkbezoeken, ben ik geschrokken van de know-how die we in Vlaanderen in huis hebben om dergelijke centrales operationeel te maken. Er is wel nog altijd een probleem met de prijszetting. In een studie van de OVAM staat dat er een veel hoger energierendement uit de biomassa van huishoudelijk en industrieel afval kan worden gehaald.

Ik heb al verwezen naar de afvoer naar derden. Tot op vandaag gaat 870.000 ton verloren, omdat wordt gestort of uitgevoerd naar bijvoorbeeld Duitsland. 1,2 miljoen ton afval wordt verbrand tegen een te laag rendement. Het gros van het huishoudelijk afval dat nu wordt verbrand, zet de warmte om in elektriciteit tegen een rendement van ongeveer 20 percent. Volgens OVAM-studies kan dat met de meest geschikte hoogrendementsinstallaties, met de beste beschikbare technieken, worden opgetrokken tot 80 percent. Ook in Vlaanderen zijn er een aantal bedrijven die op dat vlak tot de wereldtop behoren.

Ook financieel kan de maximale recuperatie van de energie-inhoud van deze biomassa interessant zijn. Het verwerken van 1 ton afval zou momenteel ongeveer 110 euro kosten, terwijl de energie-inhoud van 1 ton afval wordt becijferd op 70 euro.

Volgens de OVAM investeert Vlaanderen te weinig in de voorbehandeling van afval en in hoogwaardige installaties om de biomassa maximaal in energie om te zetten. Indien energie uit afval optimaal wordt gerecupereerd, kan worden voldaan aan 5 percent van de totale energievraag. Ik denk dat het de moeite waard is om dat verder te onderzoeken en te ondersteunen.

Tot slot meent de OVAM ook dat het opwekken van warmte door biomassa moet worden gesti-

muleerd. Momenteel worden enkel groenestroomcertificaten uitgereikt voor elektriciteit die uit biomassa wordt opgewekt, en warmtekrachtcertificaten voor ovens op aardgas. Warmtekrachtkoppeling op basis van biomassa krijgt voorlopig geen enkele steun, als ik de nota's van de OVAM goed heb gelezen.

Mijnheer de minister, kunt u bijkomende maatregelen nemen om het energierendement van biomassa uit huishoudelijk en industrieel afval op te voeren? Volgens de OVAM-studies kan dat. In welke mate worden investeringen in hoogrendementsinstallaties momenteel gestimuleerd? Kunt u bijkomende of nieuwe initiatieven nemen om investeringen in dergelijke installaties te stimuleren? Kunnen bijvoorbeeld groenestroomcertificaten of WKK-certificaten verleend worden voor het extra rendement uit de warmte van deze installaties?

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, we hebben over deze zaken ook al in de Commissie voor Leefmilieu gedebatteerd.

Mijnheer Decaluwe, u houdt een sterk pleidooi voor het aanmoedigen van alternatieve voorbehandelingsinstallaties. Ik kan dat enkel maar ondersteunen.

De combinatie van de voorbehandeling, die het restafval verder bewerkt, met een hoogcalorische verwerking in een installatie zoals vandaag in Oost-Vlaanderen wordt gebouwd, kan het energetisch rendement enorm opdrijven.

Binnenkort zal in Duitsland geen huishoudelijk afval meer worden gestort. Ook in het kader van ons zelfvoorzieningsprincipe is het nuttig en belangrijk dat we de installaties maximaal kansen geven.

Ik wil nogmaals mijn pleidooi herhalen om in het kader van de heffingen een positief discriminatiebeleid te voeren voor installaties die afval voorbehandelen en daarna naar een hoogcalorische verwerking sturen. Dat is trouwens vorig jaar door de regering afgesproken, maar het komt jammer genoeg niet aan bod in het recentste verzameldecreet inzake leefmilieu.

De voorzitter: De heer Matthijs heeft het woord.

De heer Erik Matthijs: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de heer Daems pleit voor meer voorbehandelingsinstallaties. Ik wil er echter op wijzen dat ook hier de intercommunales en de gemeenten een grote rol zullen moeten spelen. Diverse initiatieven die de vorige jaren zijn opgestart hebben het niet gehaald. Alle niveaus zullen moeten worden gesensibiliseerd om tot resultaten te komen. Dan gaat het niet alleen over werken met heffingen. We moeten ook letten op de veranderende context. Het storten zal worden beperkt, ook in Duitsland. Er zijn dus nog meer en andere middelen nodig.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, ik heb al het genoeg gehad over dit onderwerp van gedachten te wisselen met de twee leden die lid zijn van de Commissie voor Leefmilieu. Ik ken dus het standpunt van de heer Daems over die heffingen.

Ik ga in op de eerste vraag. Voor WKK-installaties die werken op biomassa, zal ik binnenkort een voorstel voorleggen aan de Vlaamse Regering om de referentierendementen op onderbouwde wijze aan te passen, zoals al werd vermeld in mijn beleidsnota Energie. Om technische redenen kampen deze installaties met problemen om de voorwaarde van een primaire energiebesparing van 5 percent ten opzichte van de gescheiden opwekking te behalen. Op deze wijze zullen ook dergelijke performante installaties in aanmerking kunnen komen voor de toekenning van WKK-certificaten.

Dan was er de vraag in welke mate investeringen in dergelijke hoogrendementsinstallaties momenteel worden gestimuleerd. Het regeerakkoord bepaalde de stimulering van investeringen in hernieuwbare energie en in energie-efficiëntie. De Vlaamse Regering keurde op 1 oktober 2004 dan ook het besluit tot toekenning van steun aan ondernemingen voor ecologie-investeringen goed. Een van de steunmaatregelen in dit kader is de mogelijkheid tot steun voor afvalverbranding met energierecuperatie. Volgens Vlarem II moeten biomassa-installaties vanaf 50 megawatt verplicht voorzien zijn van een WKK-installatie, tenzij wordt aangetoond dat dit economisch of tech-

nisch niet haalbaar is. Bij de acties van het Uitvoeringsplan Huishoudelijke afvalstoffen 2003-2007 is opgenomen dat de bestaande en eventuele nieuwe huisvuilverbrandingsinstallaties een haalbaarheidsstudie met BBT-invalshoek uitvoeren om het energetische rendement te optimaliseren. Er is eveneens de regeling waarbij in een fiscale aftrek voorzien is voor energiebesparende investeringen of investeringen voor de productie van hernieuwbare energie. Tevens kan het toekennen van groenestroomcertificaten een extra stimulans zijn om het elektrische rendement te verhogen.

Dan is er de vraag naar nieuwe of bijkomende initiatieven. Afvalverbrandingsinstallaties halen een elektrisch rendement van 14 percent – als we het hebben over de oude – tot 20 percent – als het gaat over de nieuwe. Dit rendement kan worden verhoogd door ook de restwarmte te benutten. Dan hebben we het over warmtekrachtkoppeling. Aangezien warmte, in tegenstelling tot elektriciteit, niet over lange afstanden kan worden vervoerd, moet er in de onmiddellijke omgeving een belangrijke warmtevraag zijn. Van de elf bestaande verbrandingsinstallaties zijn er acht uitgerust met energierecuperatie voor elektriciteitsproductie, waarvan twee ook WKK toepassen. De theoretische mogelijkheid waardoor het rendement van de zes installaties zonder warmterecuperatie kan worden verhoogd, is de vestiging van grote warmteverbruikers in de nabije omgeving. Er zijn dan nog drie verbrandingsinstallaties die geen elektriciteit produceren, en ook slechts beperkt warmte recupereren. Een daarvan sluit eind 2005. De twee andere zijn ook oudere installaties. Het gaat daarbij over 7 percent van de Vlaamse afvalenergie-inhoud. Naast de resterende operationele leeftijd van deze installaties rijst hier hetzelfde probleem van de beschikbaarheid van de lokale warmtevraag.

Dan was er de vraag of bijvoorbeeld groenestroomcertificaten of WKK-certificaten kunnen worden verleend voor het extra rendement uit de warmte van deze installaties. Zoals vermeld is het centrale element het fysisch kunnen benutten van de gegenereerde warmte. In Vlaanderen is er tot nu toe voor gekozen om groene warmte te ondersteunen via het instrument van de ecologiesteun en via het systeem van de WKK-certificaten, dat sinds 1 januari 2005 in werking is getreden. Warmtekrachtcertificaten worden toegekend voor

Peeters

de energiebesparing die wordt gerealiseerd door warmtekrachtkoppeling.

Momenteel is het belangrijk dat we de al bestaande certificaten systemen in Vlaanderen operationeel houden, met de nodige rechtszekerheid.

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

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 het plan voor de noord-zuidverbinding en de communicatie hierover

Vraag om uitleg van de heer John Vrancken tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de herinrichting van de noord-zuidverbinding in Limburg

De voorzitter: Aan de orde zijn de samengevoegde vragen om uitleg van de heer Peumans tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het plan voor de noord-zuidverbinding en de communicatie hierover, en van de heer Vrancken tot minister Peeters, over de herinrichting van de noord-zuidverbinding in Limburg.

De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik weet niet of het verhaal van de noord-zuidverbinding een soap aan het worden is, maar ik hoop niet dat er hier binnen 10 jaar nog wordt gesproken over het oplossen van dit probleem. Dan zal ik hier trouwens niet meer zitten. Dit is helemaal vergroeid met de Limburgse problematiek.

Mijnheer de minister, u hebt wellicht uit de schriftelijke versie van mijn vraag kunnen opmaken

dat ik moeite heb met het misprijzen voor het parlement dat ik als nieuw parlementslid in toenemende mate merk. Wij stellen hier vragen over de quickscan, maar twee dagen later staan daar berichten over in de krant.

Ik heb veel geduld betoond inzake de noord-zuidverbinding. Ik heb u daarover ondervraagd in december van vorig jaar, en er werden allerlei afspraken gemaakt. Uiteindelijk ben ik toch blij met mijn abonnement op Het Belang van Limburg, anders was ik niet op de hoogte geweest van het nieuwe plan. Men kan ermee lachen, maar ik vind dit een verkeerde werkwijze. Hetzelfde geldt voor schriftelijke vragen die de administratie beantwoordt met 'ja', 'ja' en 'neen'. Ik kan u daar voorbeelden van geven. Ik heb er aanvullende vragen over gesteld. Als parlementsliden hebben we er recht op dat gemaakte afspraken worden nageleefd.

Uit Het Belang van Limburg van 16 april moest ik vernemen dat er sprake is van een haalbaarheidsstudie die afgerond is. Er zouden vijf alternatieven zijn onderzocht, onder meer van de eigen administratie, maar ook van VKW. Zelfs VKW heeft immers studiediensten die wegen bestuderen en alle onteigeningen doen. Op basis van een multicriteria-analyse zou systeem 5 zijn geselecteerd.

Maandag ontving ik per post een pakket waarvan ik eerst dacht dat het een bompakket was, maar dat een cd-rom bleek te zijn, met een heel onduidelijk begeleidend briefje waarin me werd meegedeeld dat ik in bijlage de presentatie van de noord-zuidverbinding kon vinden. Ik heb dat schijfje in mijn pc geladen, maar de leesbaarheid liet te wensen over, tenzij men het projecteert in een filmzaal. Met alle respect, mijnheer de minister, maar die kaarten waren niet leesbaar. Een gelijkaardig pc-probleem rees al met betrekking tot de Oosterweelverbinding. Ik stel trouwens vast dat mevrouw De Ridder ook een vraag heeft inzake informatie over alles wat te maken heeft met het waterbeleid. Wij Vlamingen zijn daar gewoon slecht in. Ik hoop dat dit in de toekomst zal verbeteren. De Nederlanders zijn daar schitterend in.

Tot mijn grote verbazing las ik ook dat dit hele project 250 miljoen euro zal kosten en 15 jaar zal duren. U weet dat 'kostprijs' een heel rekbaar begrip is in uw departement. U zult ook al beseffen dat het geen eenvoudig probleem is. We moe-

Peumans

ten echter de vergelijking maken met de transparantie die er heerst in Nederland, bijvoorbeeld met betrekking tot het Schelde-estuarium. Op de dag waarop de Nederlandse bewindslieden hierover beslisten, stond die beslissing 's avonds al op de webstek van Verkeer en Waterstaat. De surfende bezoeker kan er perfect inzage krijgen in de brief aan de Tweede Kamer.

Hoewel we dus geduldig en vol vertrouwen wachten op de resultaten en voorstellen met betrekking tot de beroemde noord-zuidverbinding, hebben we via Het Belang van Limburg kennis moeten nemen van het volledige plan. Misschien kunt u het voorbeeld van uw Nederlandse ambtsgenoot, mevrouw Peijs, volgen en het systeem van de brieven aan de Tweede Kamer laten invoeren voor dit parlement.

Wat me opvalt in dit hele debat is dat de burgemeester van Houthalen, mijn goede vriend de heer Yzermans, u vervolgens vraagt een brief te sturen naar Europa over de invloed van de habitatrictlijn, in verband met de omleiding, en dat bewoners kruispunten beginnen te bezetten nadat ze het nieuws in het krant hebben gelezen. Al sinds 1975 maak ik dit soort debatten mee, waarbij iets dat nog niet helemaal voldragen is, wordt gelanceerd en iedereen aanneemt dat alles in kannen en kruiken is en alles onderzocht is. Volgens mij is er echter nog heel wat werk te verrichten.

Voka had meteen een reactie klaar, net als de Unizo. Ik heb er geen probleem dat er reacties zijn, maar ik wist hier niets van, en vele andere leden al evenmin, terwijl de duidelijke afspraak bestond dat de commissie op de hoogte zou worden gebracht. Ik kan niet afleiden uit de overigens zeer mooie en verzorgde dia's die we hebben gekregen hoe het zit met de kostprijs. Men kan normaliter berekenen hoeveel 1 kilometer autosnelweg kost, en hoeveel de lampen en andere bijkomende elementen kosten. Waarop is de kostprijs hier gebaseerd? En hoe valt er een berekening te maken als de studie over de tunnel nog niet af is? Ook bij andere infrastructuurwerken gebeurt het steevast dat de kostprijs uiteindelijk niet de oorspronkelijk vooropgestelde kostprijs is. Dergelijke gevallen kent u wel.

Wie heeft er een akkoord gesloten waarbij de prefinanciering door de LRM zal gebeuren? Voor

welk bedrag, onder welke voorwaarden en met welke middelen zal dit gebeuren? Ik vind het knap dat de LRM-middelen nu zullen worden gebruikt om te prefinancieren. Blijkbaar is dit de nieuwe *deus ex machina* in Limburg om allerlei infrastructuurprojecten te financieren. Is dit al voorgelegd aan de LRM? Heeft de raad van bestuur er al een uitspraak over gedaan? Hoe zal dit alles worden gefinancierd? Het gaat over 250 miljoen euro, een enorm bedrag. Hoe zal dit worden gefinancierd met de normale middelen? Of voorziet u in een extra inhaaloperatie voor Limburg, in het kader van het Limburgplan? U weet dat we extra middelen krijgen.

Mijnheer de minister, wanneer zal er een basis cursus Communicatie en respect voor het parlement worden georganiseerd en wat zal hiervan de inhoud zijn? Wanneer krijgen we nu eens eindelijk goede informatie? U hebt meermaals verklaard dat u transparant wilt werken, maar mij lijkt het dat uw administratie eens moet leren anders te communiceren over een aantal dingen.

Ik geef een voorbeeld. Ik heb die quickscan vrijdagavond gezien dankzij de webmaster van de Vlaamse overheid, die dit heeft geplaatst op de webstek Mobiel Vlaanderen. Dit is me dus niet meegedeeld in mijn hoedanigheid van Vlaams parlements lid, de webmaster heeft dit meegedeeld. Toen mevrouw De Ridder, ikzelf en nog andere leden daar een paar dagen voordien vragen over stelden, kregen we te horen dat dit niet kon worden meegedeeld, maar plots staat het dan wel in alle Vlaamse kranten.

De voorzitter: De heer Vrancken heeft het woord.

De heer John Vrancken: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, ik was aangenaam verrast, maar had ook gemengde gevoelens, toen ik in de weekendeditie van Het Belang van Limburg van 16 april kon lezen dat de kogel door de kerk is en dat er nu eindelijk een definitief alternatief plan is inzake de realisatie van de noord-zuidverbinding in Limburg.

Het plan zou een efficiënte doorstroming van het verkeer garanderen en zou aan een lagere kostprijs dan vooropgesteld worden uitgevoerd. De werken zouden in 2007 van start gaan, voor een totale termijn van 15 jaar. Dat is wel heel lang. Het zal dan ook voor de nodige overlast zorgen voor de inwoners van Houthalen-Helchteren en

Vrancken

Hechtel. Vooral de gemeente Houthalen-Helchteren zal zwaar getroffen worden door de gecreëerde immobilisatie van de verscheidene toegangswegen tot het winkelcentrum, gedurende de periode dat de twee geplande tunnels zullen worden gebouwd. De handelaars langs de huidige Eindhovense weg zullen noodgedwongen moeten sluiten of verhuizen.

In dit verband heb ik een aantal vragen. Mijnheer de minister, werd bij de planning rekening gehouden met het aanstellen van een minder-hindermanager, zoals indertijd met succes gebeurde bij de grote herinrichtingswerken van de Diestsesteenweg in Kermt? Op welke manier zal de communicatie over de werken gebeuren?

Bent u van plan om in de begroting een bedrag te laten opnemen voor een tegemoetkoming aan de getroffen handelaars en/of bij de aanbesteding een post in het lastenkohier te laten opnemen om deze schade te dekken? Dan heb ik het over schade voortvloeiend uit deze openbare werken, van een tijdelijke tot zelfs een volledige sluiting. Welke criteria zult u hierbij hanteren?

Welke werkwijze zal vooropgesteld worden om de snelle uitvoering van de eerste fase van de werken, namelijk het wegwerken van de flessenhals, te garanderen? Op welke manier wordt in het plan rekening gehouden met de mogelijke toekomstige verkeersaan groei, de verkeersveiligheid en de vlotte doorstroming van het verkeer?

De voorzitter: De heer Sannen heeft het woord.

De heer Ludo Sannen: Mijnheer de minister, om te beginnen wil ik u gelukwensen met het feit dat u uiteindelijk een keuze hebt gemaakt en een voorstel doet. Ik kan het grotendeels eens zijn met dit voorstel, in eerste instantie omdat het alternatief van de omleidingsweg nu duidelijk is afgeschreven. Dat is belangrijk. Het is nodig dat daar goed over wordt gecommuniceerd.

Ik besef wel dat de huidige plannen nog het voorwerp kunnen zijn van enige bijsturing, verfijning, verdieping en dat ze wellicht nog wat bijkomend studiewerk kunnen vergen, maar dan zullen we precies weten waarover we het hebben.

Ik heb niet zozeer problemen met het feit dat wij als parlementsleden iets later werden ingelicht,

maar hebt u, alvorens u dit meedeelde, het eerst meegedeeld aan de gemeenten, of het met hen besproken? Dat vind ik veel belangrijker. Het gaat immers over een traject dat dwars door Houthalen-Helchteren gaat. Dat zal nogal wat problemen met zich meebrengen.

De heer Peumans wees er reeds op: de bevolking heeft er dadelijk op gereageerd. Hier zou een goede communicatie eruit bestaan dat een gemeentebestuur uw communicatie kan versterken, ondersteunen of mee helpen begeleiden. Nu heb ik althans de indruk dat dit niet is gebeurd. Dat betreurt ik meer dan het feit dat wij dit in de krant hebben lezen. Een goede communicatie is immers ontzettend belangrijk, zeker voor werken met een dergelijke impact. Is in het hele plan voorzien in een communicatie- en informatie-campagne voor de bevolking? Bent u dat althans van plan? Zal daar een budget voor worden gereserveerd, of zal die last enkel en alleen bij de gemeenten terecht komen? In Antwerpen gaat het toch ook over een collectief opnemen van de verantwoordelijkheid. Het is belangrijk dat dit hier ook gebeurt.

Zal de stuurgroep die was opgericht om de diverse trajecten te beoordelen, blijven bestaan? Wordt die opgeheven, of blijft hij een rol vervullen in het verder concreet maken van het huidige gekozen traject?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, geachte leden, er heeft inderdaad een overleg plaatsgevonden met de burgemeester van Houthalen-Helchteren.

Mijnheer Sannen, u beklemtoont terecht het belang van de lokale besturen. Zij moeten immers het maatschappelijke draagvlak terzake voort uitbouwen. De communicatie terzake is inderdaad erg belangrijk. Ik verwijs naar onze ervaringen in andere provincies, en vooral dan in Antwerpen. Die ervaringen leren ons dat een goede communicatie ten behoeve van de bevolking, van actiegroepen en dergelijke, erg belangrijk is. We zullen daar de nodige zorg aan besteden en de nodige middelen vrijmaken om dit verder te organiseren, op een heel goede en professionele wijze.

De beleidsmakers moeten natuurlijk keuzes maken en die ook verdedigen. Dit dossier gaat al 30 tot 40 jaar mee en er zijn verschillende scena-

Peeters

rio's onderzocht. We hebben getracht, rekening houdend met de onderzoeken, en zeker met het onderzoek dat nog loopt, om een voorstel te doen waarbij in fasen wordt gewerkt zodat we maximaal kunnen rekening houden met een en ander.

Mijnheer Peumans, ik herinner u eraan dat er al meerdere parlementaire vragen over dit dossier zijn gesteld. Ik herinner me zeer goed dat een parlements lid heeft gezegd: 'Wat is dit nu voor een vaudeville, op een bepaald moment zegt u a en enkele weken nadien zegt u b.' Ik heb nadien onderstreept dat als parlementsleden vragen stellen over de stand van zaken van een bepaald dossier, de minister antwoord geeft over de stand van zaken op dat moment, maar dat de geesten en de projecten zich verder ontwikkelen, iets wat alleen maar goed kan zijn. Als ik me niet vergis, heb ik in dat kader een zeer uitvoerige uitleg gegeven omdat toen een vraag was gesteld over een bijeenkomst van het VKW. De heer Sannen heeft zich toen onder meer bij die vraag aangesloten. Toen is het doorgaand en het lokaal verkeer als oplossing in deze commissie aan bod gekomen. Het is volstrekt onjuist te zeggen dat u vooraf niet bent geïnformeerd over de visie die we verder hebben uitgewerkt. Ik heb alles gedaan om deze commissie daar tijdig over in te lichten, voor de informatie in Het Belang van Limburg verscheen. Door het feit dat het niet kon worden doorgemailed, konden we niet anders dan het opsturen.

Ik heb volledig respect voor het Vlaams Parlement en deze commissie. Het is evident dat de leden de informatie krijgen die ze moeten krijgen. Ik wil benadrukken dat de uitvoerende macht zijn dynamiek kent en zijn verantwoordelijkheid in een aantal dossiers moet nemen. Zeker in dit dossier neem ik mijn verantwoordelijkheid op en communiceer ik maximaal, en zeker in deze commissie. Ik geef daar vandaag nog eens een voorbeeld van, want straks krijgt u het driejareninvesteringsprogramma mee. Dat zal waarschijnlijk weer aanleiding geven tot veel vragen, maar ik ben daarop voorbereid. Ik lever maximale inspanningen om met iedereen te communiceren. Het is zo'n omvangrijk project dat aan elke reactie aandacht moet worden gegeven in de verdere uittekening van het project. Het zou onverstandig zijn van mezelf om niet te luisteren en de nodige aandacht te besteden aan deze inbreng. Ik ga ervan uit dat

wat u in uw laatste vraag zegt over communicatie en respect voor het parlement, niet aan de orde is voor wat mij betreft en dat ik dat respect blijf betonen en alle nodige informatie blijf geven.

Inzake de kostprijs en hoe die wordt berekend, heb ik een technisch antwoord. Voor elk scenario werd een volledig grondplan en typedwarsprofiel uitgewerkt. De kostprijs is gebaseerd op deze voorontwerpen van de verschillende scenario's. Er werden vrij nauwkeurige berekeningen gemaakt per scenario voor wat betreft onteigeningen, grondverzet, kunstwerken, infrastructuur, wegopbouw, milderende maatregelen enzovoort. Alle ramingen werden trouwens op eenzelfde stramien gemaakt zodat ze goed vergelijkbaar zijn.

Deze kostprijzen zijn gebaseerd op de huidige voorstellen. Indien in het verdere verloop van de haalbaarheidsstudie zou blijken dat bijvoorbeeld een tunnel breder, langer of korter moet worden, zullen de ramingen uiteraard worden bijgesteld, zowel in plus als in min. Een werk van die omvang is heel wat anders dan het bouwen van een huis en zelfs daar worden in de loop der weken en maanden wijzigingen aangebracht. Wijzigingen kunnen er komen, zeker als men rekening wil houden met bepaalde verzuchtingen. Ik heb de actiegroepen ontvangen die me zegden dat de tunnel korter of langer moest zijn en die vragen stelden over de fietspaden enzovoort. Dat heeft effect op de ramingen, maar dat wil niet zeggen dat de ramingen lukraak en niet met de nodige zorg zijn geformuleerd.

De kostprijs die naar voren wordt geschoven, is trouwens maar één element bij de keuze van het scenario. Door middel van een multi-criteria-analyse werden vijf aspecten met elkaar verbonden: het verkeerskundig, ruimtelijk, financieel, maatschappelijk en milieu-natuuraspect. Binnen deze multi-criteria-analyse is de kostprijs in feite als een relatieve waarde meegenomen in de verschillende scenario's, wat wil zeggen dat een schommeling van de kostprijs niet snel zal leiden tot een ander resultaat van de analyse.

Er is nog geen akkoord met de LRM over een eventuele prefinanciering. Tijdens één van de overlegmomenten is het denkspoor geopperd om de LRM hierbij te betrekken. Ik ben bereid om de mogelijkheid ervan na te gaan. Er is echter nog geen engagement genomen en nog geen duidelijke

Peeters

stelling ingenomen. De vraag is in een vergadering door iemand van Limburg naar voren geschoven. Als de vraag echt wordt gesteld, zal ik dit zeker in overweging nemen.

De financiering betekent een heel belangrijke uitgave en het is een heel belangrijke keuze, niet alleen voor Openbare Werken maar ook voor de provincie Limburg, dat deze problematiek na zovele jaren wordt opgelost. Hier is niet geopteerd voor de omleidingsweg maar voor een ander tracé, waarbij we volledig respect hebben voor de problematiek van leefmilieu en natuur. We zijn ook constant op zoek om alternatieve financieringen aan te trekken. Hier gaat het in het bijzonder over schaduwtoelating, wat we nu aan het uitwerken zijn. Schaduwtol betekent niet dat er tol moet worden betaald, maar is een financieringstechniek die in Wallonië al is toegepast. Schaduwtol houdt in dat de overheid de investeerders betaalt op basis van het aantal verbruikers van die weg of dat kunstwerk. Op die manier hebben we vanuit budgettair oogpunt meer armslag dan alleen maar de beschikbare budgetten. De techniek wordt toegepast voor de tunnel in Luik en iedereen is daar blijikbaar tevreden over. De financiering van het project is een serieus bedrag, dat we verder zullen concretiseren.

Mijnheer de voorzitter, geachte leden, ik heb al geantwoord op het aspect inzake respect voor het parlement. Er is geen haar op mijn hoofd dat niet voldoende respect heeft voor de wetgevende macht, voor het Vlaams Parlement en voor deze commissie. Met concrete acties en daden kunnen we dat onderstrepen, ervan uitgaande dat het beleid en de minister voor Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur zijn verantwoordelijkheid in het kader van de uitvoerende macht ook ten volle moet en zal nemen.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister, ik heb de indruk dat u wat korzelig reageert. Ik heb nooit gesproken over een vaudeville en dat het de ene keer a is en de andere keer b. Ik heb 10 jaar geleden het standpunt van de ondertunneling ingenomen voor de noord-zuidverbinding. Dat kunt u lezen in persberichten van 10 jaar geleden. Toen werden we door iedereen weggelachen. We zijn altijd tegen de oostelijke omleiding geweest.

Mijnheer de minister, ik heb geen enkel probleem met uw keuze, integendeel. Ik heb wel een probleem met de manier waarop de communicatie wordt gevoerd. Op een bepaald moment wordt er een signaal gegeven. Mensen nemen als waarheid aan wat er in de krant staat. Ik ben het helemaal eens met de heer Sannen over de manier waarop uw departement communiceert naar de bevolking. Als u me kunt zeggen waar ik ergens op een webstek enige informatie kan vinden over wat er in de persmededeling wordt gezegd, dan hou ik me aanbevolen. Ik ben erover bezorgd hoe aan de burgers kan worden gecommuniceerd en hoe ze kunnen weten wat er is beslist, hoe het scenario 5 eruit ziet en dergelijke. Dat zijn de vragen die de mensen van Helchteren-Houthalen hebben.

U zegt over de berekening van de kostprijs dat u niet houdt van lukrake berekeningen. Ik heb nooit beweerd dat er lukrake berekeningen zijn gemaakt. Ik vraag alleen waar de kostprijs op gebaseerd is, en hoe de berekening is gemaakt. Het verhaal van de schaduwtoelating heb ik ook in de krant gelezen. Ik vind het goed dat u het denkspoor bestudeerd dat nu in Luik wordt toegepast. Het is een BTW-verhaal via Sofico. Als u dat kan toepassen, des te beter.

Mij gaat het over de manier waarop het departement communiceert met de burgers: het communiceert er bijna niet over. Mijn volgende vraag over de zone 30 is daar weer een mooi voorbeeld van. Men zegt dat ergens een zone 30 zal worden ingesteld. We krijgen een of ander onnozel briefje van AWV en daar moeten we het mee doen. De gemeente moet het verder maar uitzoeken.

Dat is mijn bezorgdheid. Ik heb dat met het Scheldeverhaal gezien, en met andere verhalen. Dat is niet als kritiek bedoeld, maar als een aansporing om anders om te gaan met het systeem van communicatie, of het nu gaat over een parlementslid of een gewoon burger die vragen heeft.

De voorzitter: De heer Vrancken heeft het woord.

De heer John Vrancken: Mijnheer de minister, neem me niet kwalijk, maar ik blijf op mijn honger inzake de antwoorden op mijn vragen. Het is alsof enkel de heer Peumans een vraag om uitleg heeft gesteld, want op mijn vragen komt helemaal geen antwoord. Ik heb alleen een deel van het ant-

Vrancken

woord gekregen op een gemeenschappelijke vraag over de communicatie.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijn excuses, mijnheer Vrancken, ik was zo begeistert door de vragen van de heer Peumans dat ik uw vragen heb veronachtzaamd.

Limburg heeft de primeur van het inzetten van een bereikbaarheidsadviseur, en dat is met succes gebeurd. We zullen de nodige inspanningen blijven leveren omdat dit heel belangrijk is ten aanzien van het draagvlak, en we zullen de informatie op een professionele manier blijven aanpakken. We doen alle inspanningen om de hinder te beperken. De werken duren wel 15 jaar, maar dat betekent niet 15 jaar op dezelfde plaats. Dit is een vrij omvangrijk project. In de slides die u werden bezorgd, is heel duidelijk gezegd hoeveel jaar de werken op een bepaalde plaats zullen duren. We hebben maximaal rekening gehouden met de opvang van de hinder en zullen dit blijven doen. We zullen er zeker voor zorgen dat de bereikbaarheid voor de lokale bevolking en de handelaars maximaal wordt gegarandeerd.

We hebben AWV Limburg de opdracht gegeven een en ander te organiseren, en voorstellen te doen in verband met de communicatie en de contacten met de betrokken lokale besturen. We hebben gezegd dat Houthalen-Helchteren, een van de meest delicate punten, extra aandacht vergt. We zullen dit zeker opvolgen. Ik ga ervan uit dat, mocht er iets verkeerd lopen, ik daar zeker nog een vraag over zal krijgen.

Het wegwerken van de flessenhals is mijn eerste prioriteit. Als ik me niet vergis, was het een van de eerste vragen die de heer Sannen me stelde. Hij heeft me ervan overtuigd dat het een heel belangrijk probleem betreft dat moet worden aangepakt. Alles wordt nu concreet in gang gezet en opgevolgd volgens de normale procedures. Ik hoop dat ik hiermee al uw vragen heb beantwoord, mijnheer Vrancken.

De voorzitter: De heer Vrancken heeft het woord.

De heer John Vrancken: Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik zal de werken

nauwgezet opvolgen. Dat kan moeilijk anders, want ik woon in vogelvlucht amper 2 kilometer verder. Ik zal er elke dag mee geconfronteerd worden.

Ik hoop dat het afstappen van de omleiding van Houthalen niet zal leiden tot een economisch kerkhof in het centrum van Houthalen. Nu al hebben de handelaars veel schrik voor de werken. Het is van groot belang om goed te communiceren en om de minder-hindermanager degelijk werk te laten uitvoeren.

De voorzitter: De heer Sannen heeft het woord.

De heer Ludo Sannen: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord en voor de nadruk die u legt op een goede communicatie met en informatie van de burger. Ik benadruk ook de contacten met de lokale besturen, vandaar dat ik mijn vraag opnieuw stel: blijft de stuurgroep bestaan of komt er een andere vorm van structureel overleg tijdens de planning en het verloop van de werken? Het hoeft voor mij niet de stuurgroep te zijn. De communicatie- en informatiestroom mag echter geen eenrichtingsverkeer zijn. Voor de lokale besturen is het van groot belang dat er een vorm van structureel overleg blijft bestaan tijdens het hele proces zodat wie een inbreng wil doen of bemerkingen wenst te maken, duidelijk weet binnen welk kader dat kan en er geen ongenoegen wordt opgestapeld.

Minister Kris Peeters: Mijnheer Sannen, ik denk dat we eens aan de stuurgroep zelf moeten vragen hoe die het ziet. Het is ook mijn betrachting om voor een goede communicatie en informatie te zorgen. We moeten daar het juiste vehikel voor vinden. Het is niet mijn taak om te beslissen dat de stuurgroep moet stoppen en er iets nieuws in de plaats moet komen. We moeten het belangrijke werk dat mensen jarenlang hebben verricht, honoreren. We moeten de nodige aandacht besteden en middelen vrijmaken voor een professionele organisatie van de communicatie en de informatieverbreiding. Ik laat het in de eerste plaats aan de Limburgse actoren over om te beslissen hoe ze de zaak wensen te organiseren.

De heer Ludo Sannen: Mijnheer de minister, laat het duidelijk zijn dat ik geen vragende partij ben om de stuurgroep op te heffen. Ik wil alleen dat er structureel overleg blijft bestaan.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, de ervaringen met de doortocht van Kermt waren heel positief. Dat bleek uit een hoorzitting naar aanleiding van een decreet van de heer Caluwé. Ook daar bestond een stuurgroep waarbij onder meer ook het gemeentebestuur werd betrokken. De ervaringen waren heel positief. Heel wat misverstanden over de planning van de werken en dergelijke werden de wereld uit geholpen. Natuurlijk is de doortocht van Houthalen niet helemaal vergelijkbaar met die van Kermt.

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 invoering van een zone 30 rond schoolomgevingen

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 invoering van een zone 30 rond schoolomgevingen.

De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik ga niet in detail in op de KB's van de heer Dehaene, de heer Jan Peeters, mevrouw Durant en de heer Anciaux over de zone 30. Ze bepalen dat tegen 1 september in alle schoolomgevingen een zone 30 moet worden gerealiseerd. Het gaat zowel om scholen langs een gewestweg als om scholen langs een gemeenteweg. Er bestaan nogal wat misverstanden, want in de wetgeving werd geen onderscheid gemaakt tussen de invoering van zone 30 in verblijfsgebieden met wel of geen verkeersfunctie en in een schoolomgeving.

– *De heer Freddy Van Gaever treedt als voorzitter op*

Heel belangrijk is dat we voor de aanvullende verkeersreglementen niet langer de goedkeuring nodig hebben van de federale administratie. Als een gemeentebestuur beslist dat een bepaalde doortocht zone 30 moet worden, dan kan dat via een besluit van de gemeenteraad. Dit geldt voor

de gewestwegen ingevolge een vernietiging van het Arbitragehof.

Het voordeel van een lokaal mandaat is dat we kunnen zien hoe het departement dergelijke zaken probeert te introduceren. Tegen 1 september moet dus in alle schoolomgevingen een zone 30 worden gerealiseerd. Er werd in de vijf provincies door de buitendienst AWV een brief gestuurd waarin de gemeentebesturen erop attent worden gemaakt dat ze kunnen werken met een vaste signalisatie of met een dynamische signalisatie. Uiteraard is het niet de bedoeling om tegen 1 september op alle locaties een dynamische signalisatie aan te brengen, want daarvoor is de financiële ruimte te beperkt. Het is trouwens niet wenselijk om overal een dergelijke signalisatie aan te brengen.

Ik wijs erop dat eenzelfde schoolomgeving volledig met een uniform systeem moet worden uitgerust, zowel op de gewest- als op de gemeentewegen. Een aantal gemeentescholen liggen conform module 10 in de omgeving van een gewestweg. De vraag is hoe het ene met het andere kan worden gecombineerd. De betrokken districtschef zal contact opnemen met de gemeente voor de verdere invulling.

De module 10 werkt heel goed voor de herinrichting van gemeentewegen en gewestwegen. Het is alleen maar de vraag of we de kostprijs binnen de perken kunnen houden. We hebben dat reeds gesignaleerd. De zone 30 kan een belangrijke aanvulling vormen voor de verkeersveiligheid. Wel moeten we eerlijk zijn: het is niet door het plaatsen van een bordje met zone 30 dat de handhaving wordt gerealiseerd.

Ik geef u een voorbeeld. De doortocht van de belangrijke biergemeente Haacht is een zone 30. Niemand houdt zich aan die maximumsnelheid, want de afdwingbaarheid kan enkel gebeuren door de nodige fysieke ingrepen. Als daar een flitspaal zou staan, zou de ene wagen na de andere worden geflitst.

Mijnheer de minister, naar aanleiding van de begrotingscontrole 2005 zou in bijkomende middelen worden voorzien voor de implementatie van de zone 30. Dat blijkt uit een aantal persberichten. De krant is een heel goede vorm van communicatie. (*Opmerkingen van minister Kris Peeters*)

Peumans

Mijnheer de minister, klopt het dat er in bijkomende middelen wordt voorzien voor de invoering van zone 30 in schoolomgevingen? In de Mobiliteitsbrief las ik over een bedrag van 11 of 13 miljoen euro. Dat is een fors bedrag aan bijkomende middelen. Als ze dit jaar moeten worden opgesoupeerd, hoe zal dat dan gebeuren?

Betreft het uitsluitend schoolomgevingen die gelegen zijn langs gewestwegen of ook die in de omgeving van gemeentewegen? Die nuance is van belang. Welke criteria worden gehanteerd voor het plaatsen van een dynamische signalisatie? Zijn de bijkomende middelen voor de installatie van dynamische signalisatie gebaseerd op een inventaris? Zo ja, hoe worden ze verdeeld per provincie? U moet zich niet ongerust maken, er steekt geen Limburgreflex achter deze vraag.

Acht u het nuttig om de invoering van deze zone 30 te laten evalueren door het Steunpunt Verkeersveiligheid? Dit is een belangrijke vraag. Het Steunpunt Verkeersveiligheid voert heel zinvolle onderzoeken uit. Het is – gelukkig – gevestigd in Limburg, in de Universiteit Hasselt. Kan er geen evaluatie komen van het effect van het systeem? We maken ons immers soms blaasjes wijs door overal bordjes te plaatsen met zone 30. We plaatsen de beroemde dynamische verkeerssignalisatie die begint te flikkeren als de school uit is en de kinderen de weg zullen oversteken, maar ook hiervoor ontstaat gewinning. Fysieke ingrepen zouden veel meer kunnen oplossen.

Het steunpunt zou de effecten voor en na het nemen van maatregelen kunnen vergelijken. Ik verwijs naar een uitgebreid onderzoek van uw collega's van Verkeer en Waterstaat bij de invoering van het zone 30-systeem in Nederland. We moeten onszelf niets wijsmaken: we lopen het risico heel wat geld uit te geven aan iets met weinig effect. Deze zaak is een beetje vergelijkbaar met die van de flitscamera's. Ze bewijzen op een aantal plaatsen dat ze hun nut hebben.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik sluit me graag aan bij de heer Peumans. Ik heb een schriftelijke vraag gericht aan uw collega, minister Van

Brempt, over de zone 30 en meer bepaald over een studie die uw kabinetten samen hebben laten uitvoeren. Uit een berekening blijkt dat ongeveer 700 scholen aan een gewestweg liggen en dus in aanmerking komen voor maatregelen die de verkeersveiligheid bevorderen, meer bepaald voor de verlaging van de snelheid. Bronnen melden dat volgens uw gemeenschappelijke bevindingen 50 percent van de schoolomgevingen door middel van vaste verkeersborden kan worden aangepast. In 40 percent van de gevallen zou er nood zijn aan variabele signalisatie. Hoe maakt u die afweging? Hoe bepaalt u de keuze tussen vaste of variabele signalisatie, die afhankelijk is van tijdsvensters? Ik heb nergens iets teruggevonden over de gehanteerde criteria. De cijfers worden enkel geponeerd.

De voorzitter: De heer Matthijs heeft het woord.

De heer Erik Matthijs: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de invoering van de zone 30 is natuurlijk een heel goede zaak. Voor wat de gewestwegen betreft en het draagvlak van de maatregel, moeten we eerder opteren voor de variabele of dynamische signalisatie. Als de bevolking in die zones op alle momenten van de dag en de nacht wordt geflitst aan 35 kilometer per uur, wordt dit niet gepikt. De maatregel enkel doen gelden tijdens bepaalde uren is bijgevolg van groot belang om er een draagvlak voor te creëren, zo niet verliezen we op de gewestwegen elk voordeel ervan.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, het is evident dat minister Van Brempt hetzelfde antwoord zou geven als ik.

Mijnheer Peumans, bij de begrotingscontrole werden voor 13,2 miljoen euro aan financiële middelen toegekend voor de realisatie van zone 30 in schoolomgevingen. In september moeten de wetten immers worden uitgevoerd. De middelen worden beheerd in samenspraak met mijn collega bevoegd voor Mobiliteit.

De financiële middelen zijn bestemd voor de gewestwegen in schoolomgevingen, zowel voor scholen die uitgeven op gewestwegen zelf als voor scholen in de onmiddellijke omgeving van gewestwegen. De signalisatie wordt echter alleen aange-

Peeters

bracht langs gewestwegen en kan niet door het Vlaamse Gewest geplaatst worden langs gemeentewegen. Het kan dus dat een school aan een gemeenteweg ligt, maar dat het belangrijk is om op de gewestweg die er onmiddellijk op aansluit borden van zone 30 te plaatsen. Het is evident dat we geen borden zullen plaatsen op gemeentewegen of er onze financiële middelen voor zullen aanwenden.

Er wordt in een dynamische zone 30 voorzien op wegen die vooral een verkeersfunctie hebben en/of waar de nu toegelaten snelheid in de ruime schoolomgeving vrij hoog is: in de meeste gevallen is die 70 kilometer per uur of meer. We houden dus rekening met de verkeersfunctie van de gewestweg en met de huidige snelheid bij de keuze voor dynamische zones. Als op een gewestweg nu 70 mag worden gereden, en we plaatsen er een permanent bord van 30 kilometer per uur, dan krijgen we een bijkomend probleem. Die afweging wordt nu gemaakt.

De voorziene financiële middelen zijn gebaseerd op een eerste raming van de geplande ingrepen. Deze middelen zijn globaal vastgelegd voor het hele Vlaamse Gewest. De globale aantallen schoolomgevingen per provincie, waarin de scholen langs gewestwegen opgenomen zijn maar ook de scholen die enkel uitgeven op gemeentewegen, zijn bij benadering de volgende: in Antwerpen 115, in Vlaams-Brabant 56, in Limburg 180, in Oost-Vlaanderen 108 en in West-Vlaanderen 149.

De verdeling tussen permanente en dynamische zones 30 is nog niet volledig gekend omdat het overleg hierover met de verschillende gemeenten nog niet is afgerond. Ik heb daar voorlopige gegevens over. In Limburg zouden er bijvoorbeeld 111 permanente zijn en 69 dynamische. We hopen, gezien de verschrikkelijk hoge tijdsdruk, op 12 mei klaar te zijn met de aanbesteding van de dynamische signalisatie. Het is heel dringend, en we moeten alles doen om er in september mee klaar te zijn. Ik zou niet graag in juni nog geconfronteerd worden met een ongeval omdat we hier niet tijdig mee klaar waren.

De aanvankelijke zones 30 zullen in elk geval geëvalueerd en eventueel nog bijgestuurd worden. Er zal worden onderzocht op welke manier

een definitieve evaluatie het best kan gebeuren. Ik dank u voor de suggestie om dat verder aan te pakken.

Mijnheer Matthijs, ik noteer uw opmerking. Op de vragen van mevrouw De Ridder meen ik reeds geantwoord te hebben, althans voor zover ik over die informatie beschik.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. U klinkt nu helemaal anders dan bij de vorige vraag; ik ben dus niet langer verontrust.

Indertijd is er een koninklijk besluit opgemaakt over het aanpassen van alle drempels. Toch zijn er op het grondgebied van sommige gemeenten nog altijd drempels die niet voldoen aan dat KB. We mogen onszelf niets wijsmaken: de beslissing van de toenmalige minister om overal in de schoolomgevingen zone 30 in te voeren en dynamische verkeerssignalisatie aan te brengen, is niet de eerste noch de laatste stap in het beveiligen van de schoolomgevingen.

Dynamische signalisatie is misschien nog positief, maar vraagt u maar eens aan het Steunpunt Verkeersveiligheid welke gewenning er bij de autobestuurlers optreedt als er geen fysieke maatregelen zijn.

De gemeenten krijgen geen toelage, u beperkt zich dus tot gewestwegen. Ik heb begrepen dat zo'n installatie 7.500 euro kost, een niet onaardig bedrag. Dat zal een aantal gemeentebesturen een aardige duit meer kosten, maar het is natuurlijk niet uw beslissing. Ze moeten hun verantwoordelijkheid maar nemen.

De voorzitter: De heer Matthijs heeft het woord.

De heer Erik Matthijs: Het verkeersboetefonds kan daarvoor dienen.

De heer Jan Peumans: Het is onduidelijk of dat wel kan.

Minister Kris Peeters: Ik ben me ervan bewust dat een signalisatie, of ze nu permanent of dynamisch is, niet in alle gevallen een duurzame oplossing is om de verkeersveiligheid in de omgeving van

Peeters

scholen te verhogen. Als er echter infrastructuurwerken moeten worden uitgevoerd, dan is 1 september echt wel kort dag. Daarom leveren we nu de nodige inspanningen voor investeringen in de signalisatie.

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 informatieverstrekking in verband met werken ter voorkoming van wateroverlast

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 informatieverstrekking in verband met werken ter voorkoming van wateroverlast.

Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, mijn vraag betreft de informatieverstrekking aan de burgers over wateroverlast. In Nederland is een project van start gegaan met een website onder de naam www.nederlandleeftmetwater.nl. De aanleiding daartoe waren de hoogwaterstanden van 1993 en 1995 en de meer recente wateroverlast. Het gaat dus niet alleen om de geschiedenis.

We merken dat het klimaat verandert, en dat dat gevolgen heeft voor de waterhuishouding, niet alleen in Nederland, maar ook in België en specifiek in Vlaanderen. Die evolutie hebben we zelf maar deels in de hand. Dat neemt echter niet weg dat de overheid allerlei maatregelen kan treffen in het kader van het strategisch waterbeleid om wateroverlast te bestrijden.

Nederland doet dat aan de hand van die website, waarmee de burgers worden geïnformeerd over het waterbeleid. Concreet zijn er op die website allerlei landkaarten te zien, al dan niet gedetailleerd, waarop punten kunnen worden aangeklikt om te vernemen welke maatregelen in die buurt

zijn genomen om wateroverlast te beperken, welke problemen er zijn en welke bijzondere waterinfrastructuur er in de omgeving te vinden is. Daarnaast worden aan de mensen nuttige tips gegeven hoe ze kunnen bijdragen tot een vermindering van de wateroverlast.

Het project, ondersteund door die website, geeft de Nederlander een positief en integraal beeld van de waterproblematiek in zijn land, en wat daaraan gedaan wordt. In Vlaanderen bestaat zo'n initiatief bij mijn weten niet, hoewel ook wij de voorbije 10 jaar, en ook al daarvoor, ons deel van de wateroverlast hebben gehad. Het zou voor de Vlaamse burger van belang zijn dat het waterprobleem goed bespreekbaar is met de overheid, maar ook dat de maatregelen van die overheid ook zichtbaar zijn. Een website naar analogie met het Nederlandse initiatief zou een oplossing kunnen bieden.

Mijnheer de minister, bestaat er momenteel een overzicht voor particulieren over de problematiek van wateroverlast, de maatregelen om daaraan tegemoet te komen, of de geplande maatregelen? Kan de burger zo'n overzicht raadplegen, bijvoorbeeld door middel van een website? Zo niet, bent u dan van oordeel dat zo'n website naar Nederlands model, met een overzicht van zowel de problemen als de maatregelen, tot de mogelijkheden behoort?

– *De heer Marc van den Abeelen treedt als voorzitter op.*

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, collega's, dit is weer een verwijzing naar Nederland. Aan goede voorbeelden moeten we ons zeker spiegelen.

Mevrouw De Ridder, de Nederlandse website waar u naar verwijst biedt de mogelijkheid om beknopte informatie te bekijken over een zeventigtal voorbeeldprojecten van waterbeleid verspreid over heel Nederland. Deze website past in de campagne 'Nederland leeft met water' en werd in februari 2003 opgestart. Twee keer per jaar wordt een mediacampagne gevoerd. In deze periodes wordt een verhoogde belangstelling voor de website vastgesteld.

Peeters

In eerste instantie gaf de Nederlandse website een toelichting bij wat er met het waterbeleid in Nederland aan de hand was. Pas vanaf 2005 is men meer op concrete projecten gaan focussen. Zowel plan- als projectmatige initiatieven worden behandeld. Bij de voorbeeldprojecten werd onder meer vertrokken van aanvragen voor subsidies. Het is echter niet zo dat op deze website een overzicht wordt geboden van alle uitgevoerde, in uitvoering zijnde en geplande maatregelen inzake waterbeleid.

Ook in Vlaanderen bestaat zo'n algemeen overzicht niet. Het opstellen van een overzicht van alle uitgevoerde ingrepen is allicht niet meteen realiseerbaar. Het decreet betreffende het integraal waterbeleid van 18 juli 2003 voorziet in een onderverdeling van het Vlaamse Gewest in elf bekken. Momenteel wordt voor elk bekken een bekkenbeheersplan voorbereid. Het decreet IWB bepaalt dat de bekkenbeheersplannen eind 2006 vastgesteld moeten zijn door de Vlaamse Regering.

In een bekkenbeheersplan is een overzicht van de uitgevoerde, de in uitvoering zijnde en de geplande maatregelen met betrekking tot wateroverlast opgenomen. Bovendien zal elk bekkenbeheersplan een actie- en maatregelenprogramma bevatten met een timing en de inschatting van de kosten. Daarin komen uiteraard ook de acties en maatregelen met betrekking tot wateroverlast aan bod.

Het decreet IWB bepaalt dat er voor elk bekkenbeheersplan een ruime publieke inspraak, met inbegrip van een openbaar onderzoek en een advies van de betrokken sectoren, moet gebeuren. Van zodra de bekkenbeheersplannen definitief zijn goedgekeurd, blijven ze raadpleegbaar voor de burger. Dat is terecht uw zorg. Uiteraard is het ook de bedoeling om aan deze plannen een ruime bekendheid te geven. In de vorm van bekkenvoortgangsrapporten wordt jaarlijks een stand van zaken van de uitvoering van het bekkenbeheersplan gepubliceerd. De waterstanden en afvoerdebieten op de verschillende waterwegen zijn op momenteel on line te volgen op het internet.

In Vlaanderen wordt de informatie inzake het waterbeleid vooral gebundeld op de website van de CIW, de Coördinatiecommissie Integraal

Waterbeleid, waar heel wat links naar allerhande andere websites zijn gelegd. Het juiste adres is www.ciwvlaanderen.be. Naast het wetgevende kader wordt vooral veel informatie aangereikt over alle beschikbare meetresultaten via het onderdeel watersysteemkennis.

Deze website is zeer sober qua lay-out en allicht minder aantrekkelijk voor het grote publiek, niettegenstaande er zeer veel informatie wordt aangeboden. Zo kan onder meer worden doorgelinkt naar de overstromingsvoorspeller van de Demer van de afdeling Water. Een website die meer op het grote publiek gericht is, is te vinden op www.waterloketvlaanderen.be. Het waterloket is het Vlaams informatiepunt over duurzaam omgaan met water en levert informatie aan gezinnen, landbouwers en bedrijven. Onder de rubriek 'gemeenten' zijn daar trouwens ook een aantal voorbeeldprojecten terug te vinden.

Met de bekkenbeheersplannen is dus een proces in gang gezet. Er bestaan reeds websites, maar dat neemt niet weg dat we maximale inspanningen moeten leveren voor de transparantie en de toegankelijkheid van alles wat we doen voor het ruime publiek. Dat sluit ook aan bij de vraag van de heer Peumans. Naar aanleiding van uw vraag besteed ik aan deze zorg nogmaals extra aandacht door er uitdrukkelijk naar te verwijzen. Als beleids mensen moeten we voortdurend oog hebben voor goede informatie aan de burgers, voor eenvoudige toegang en voor transparantie.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik noteer dat er al heel wat initiatieven bestaan, maar dat zijn vooral afzonderlijke websites, die misschien iets minder toegankelijk zijn voor particulieren. Het is alleszins het beste dat er één website is, die dan andere websites met links onderling verbindt, maar die vooral kan fungeren als een duidelijke introductie voor de burger.

Ik vraag me ook af of hier niet meer communicatie over moet worden gevoerd. Kan er niet zoals in Nederland om de zoveel maanden een actie worden gedaan? De website in kwestie blijkt in die periodes een piek van het aantal bezoekers te kennen. Kan er geen communicatie worden gevoerd

De Ridder

over het bestaan van de website? Het is belangrijk dat er één toegang is. Als er verschillende websites zijn, dan zijn die niet zo bekend onder het grote publiek, en zijn ze niet zo toegankelijk. Het is dan moeilijker een overzicht te krijgen. U kunt daaraan denken bij het opstellen van de bekenbeheersplannen, die hopelijk ook via internet raadpleegbaar zijn. Of zijn ze enkel schriftelijk te raadplegen?

Minister Kris Peeters: Ik zal dit nader bekijken. Het was niet meteen de bedoeling dat ze op het internet zouden komen, maar ik zal dat idee in overweging nemen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

– *Het incident is gesloten om 17.19 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

