

C274 – OPE22

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2005-2006

6 juni 2006

# HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE



## INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de categorisering van wegen	1
Vraag om uitleg van de heer Gilbert Van Baelen tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het beheer van wachtbekkens langs gewestwegen	3
Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het aanwenden van pensioenfondsen voor investeringen in infrastructuur	4
Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het convenant met Belsolar	6
Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de besteding van de opbrengsten van het verkeersboetefonds	10
Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de toekomst van de NV De Streep	14



**Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen**

**Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de categorisering van wegen**

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

**De heer Jos De Meyer:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in het Structuurplan Vlaanderen worden de wegen gecategoriseerd. Aan de wegen wordt een bepaalde functie toegekend volgens een hiërarchisch model. De beleidsnota van de minister stelt de categorisering van ons wegennet in het vooruitzicht. Ik citeer de beleidsnota Openbare Werken van 2004 op pagina 26: 'Om de beleidsaandacht te kunnen leggen op een zo efficiënt en effectief mogelijk beheer en gebruik van de bestaande infrastructuur is het belangrijk om een duidelijke categorisering door te voeren tussen de hoofdtransportnetten die een verbindende functie hebben op internationaal en regionaal niveau en de onderliggende netten die eerder een ontsluitende of toegangsverlenende functie hebben. De basisprincipes en hoofdlijnen van deze categorisering zijn uitgetekend in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en dienen op het terrein te worden uitgevoerd volgens duidelijke inrichtingsprincipes en ondersteund door een coherente bewegwijzering. De aandacht zal hierbij in eerste instantie naar de hoofd- en primaire wegen gaan. Tot slot zullen stappen gezet worden naar aanbieders van routebegeleidingssystemen om ook de principes van deze categorisering in hun systemen mee op te nemen. Dit moet vermijden dat ongeschikte wegen als alternatieve wegen gebruikt worden.'

De categorisering heeft verschillende deelfacetten. Er moet eerst en vooral een coherente classificatie gebeuren. Vervolgens moeten de wegen ook effectief worden ingedeeld, en ten slotte moeten de wegen dan ook overeenkomstig hun categorisering op het terrein zelf worden ingericht. Het resultaat zou moeten zijn dat eenieder aan de inrichting merkt op welk type weg hij of zij zich bevindt, met een verhoopt overeenkomstig gedrag van de weggebruiker.

Mijnheer de minister, welke wegen zijn er en op welke wijze werden ze reeds gecategoriseerd? Welke types en categorieën worden er onderscheiden? Is de indeling eenvormig? Welk inrichtingsprofiel wordt er aan de respectieve categorieën toegekend? Zijn de bestekken ook uniform? Passen de AWW en de gemeentebesturen ze toe? In welke mate is het beperken van snelheden

langs autosnelwegen verenigbaar met de toegedeelde categorie? Wanneer wordt deze operatie van categorisering van wegen afgerond? Hoe ver staan de gesprekken met de aanbieders van routebegeleidingssystemen? Wat zijn hiervan de resultaten?

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

**Minister Kris Peeters:** Mijnheer de voorzitter, dames en heren, bij de categorisering van de wegen wordt een onderscheid gemaakt naargelang de gewenste functie enerzijds en naargelang het gewenste niveau waarop deze weg dient te functioneren anderzijds. Wat de functie betreft, wordt een onderscheid gemaakt tussen verbinden, verzamelen en toegang geven. Wat niveau betreft, wordt een onderscheid gemaakt tussen Vlaams en internationaal, regionaal en lokaal. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen stelt inderdaad een categorisering voor op Vlaams niveau, waarbinnen heel wat gewestwegen gevat zijn. De verbindende wegen op Vlaams niveau zijn de hoofdwegen, de verzamelende wegen zijn de primaire wegen I, en de wegen die meer toegang geven tot hoofd- en primaire wegen I zijn de primaire wegen II. De selectie van hoofdwegen, primaire wegen I en een aantal primaire wegen II is gebeurd binnen dit Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

De meeste andere gewestwegen zijn gecategoriseerd binnen de ruimtelijke structuurplannen van de verschillende provincies. Hier spreekt men van secundaire wegen I met een hoofdzakelijk verbindende functie op regionaal niveau, de secundaire wegen II met een verzamelende functie op regionaal niveau en de secundaire wegen III, die hoofdzakelijk toegang geven en ook wel eens getypeerd worden als dragers voor openbaar vervoer. De selectie van deze verschillende secundaire wegen en een aanvullende selectie van primaire wegen II is gebeurd binnen de provinciale ruimtelijke structuurplannen.

De resterende gewestwegen behoren tot het lokale wegennet, waarbij eveneens een onderscheid wordt gemaakt tussen verbinden of lokale weg I, verzamelen of lokale weg II, en toegang geven of lokale weg III. De selectie hiervan gebeurt binnen de lokale ruimtelijke structuurplannen en de mobiliteitsplannen. Door deze categorisering toe te passen op de verschillende subsidiaire niveaus, namelijk gewest, provincie en lokale overheid, verkrijgt men een eenvormige indeling van alle wegen in Vlaanderen.

Er werden geen definitieve inrichtingsprofielen toege-

kend aan de verschillende categorieën van weg. De vraag dient ook te worden gesteld of dit echt nodig is. Belangrijker is dat voor de verschillende categorieën wel een aantal principes worden vastgelegd zoals de ontwerpsnelheid, de filekans, het type kruispunt enzovoort. Deze principes dienen dan te worden gehanteerd als randvoorwaarde voor projecten op bepaalde categorieën van wegen.

Voor het hoofdwegennet – dat zijn de autosnelwegen – en de grote primaire wegen wordt gebruik gemaakt van de internationaal bestaande ontwerpnormen voor auto-wegen. Voor de secundaire wegen werd een studie uitgevoerd door externe studie bureaus, waarvan de resultaten echter nog niet aanvaard werden, omdat de doorvoering van de categorisering op het terrein nooit een louter theoretische oefening kan zijn. Binnen mijn administratie is wel een project lopende om bij ontwerp en uitvoering van delen van het secundaire wegennet de resultaten van de studie uit te testen. Deze ontwerpstudies dienen, uitgaande van de hiervoor al geciteerde randvoorwaarden, op maat te worden toegepast op de verschillende wegontwerpen voor de Vlaamse gewestwegen. Een ondersteunend instrument om deze randvoorwaarden en principes om te zetten naar de werkelijkheid, zijn de streefbeeld, die echter eveneens omzichtig dienen te worden toegepast, teneinde bij de betrokken bevolking geen onterechte verwachtingen te scheppen.

Wat de gemeentebesturen betreft: ik kan geen uitspraken doen over wegen waar ik niet bevoegd voor ben en die dus tot andere functionele niveaus behoren. Ik ben daar heel voorzichtig in. Ik doe dus geen uitspraken over het al dan niet uitvoeren door de gemeentebesturen. Bij mijn weten is daarover trouwens geen informatie beschikbaar.

Wat het ontwerp van autosnelwegen betreft, moet rekening worden gehouden met ontwerpsnelheden van 120 kilometer per uur, wat vandaag ook als ontwerpsnelheid wordt gehanteerd. Deze ontwerpsnelheid kan echter verschillen van de toegelaten snelheid, omdat ze rekening dient te houden met verschillende factoren die het werkelijke functioneren van de weg bepalen, met name het veiligheidsaspect, het economische aspect of de kosten en het routekeuzegedrag: lage toegelaten snelheden op de autosnelweg kunnen aanleiding geven tot verdrijven van het autosnelwegverkeer naar andere categorieën van wegen met de verplaatsing van problemen naar andere types van wegen tot gevolg. Al deze elementen kunnen dus een rol spelen bij de ontwerpsnelheid.

Concreet betekent dit dat de Vlaamse wegbeheerder, krachtens de bijzondere wet, de bevoegdheid heeft een andere snelheid op te leggen in functie van bovenvermelde factoren en specifieke beleidsmaatregelen.

De operatie van de categorisering van het gewestelijk

wegennet is reeds afgerond, maar kan worden aangepast indien dit wenselijk of nodig is, bijvoorbeeld om rekening te houden met gewijzigde omstandigheden.

De Vlaamse overheid plaatst routegeleidingssystemen, zowel statische als dynamische, op strategisch goed gekozen trajecten met als doel het garanderen van de verkeersveiligheid en de doorstroming bij incidenten of bij capaciteitsproblemen op het wegennetwerk. De systemen hebben hun nut al bewezen, zeker in de regio's Antwerpen en Gent, en zullen in functie van de beschikbare middelen verder worden uitgebreid. Zo loopt er momenteel in samenwerking met het Brusselse Gewest een onderzoek naar een dynamisch verkeersbeheer op de ring rond Brussel en de aansluitende invalswegen. Ik heb het onderzoek samen met mijn collega van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest in gang gezet. Buiten dit onderzoek, zijn er momenteel geen andere projecten in ontwikkeling.

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

**De heer Jos De Meyer:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, uiteraard bent u bedankt voor uw antwoord. Structuurplanning en categorisering van wegen zijn natuurlijk niet uw uitvindingen. Ze stammen niet uit deze legislatuur, maar zijn een erfenis uit vorige legislaturen. We hebben al bijzonder veel theorie gekregen en het antwoord op uw eerste vraag was bijzonder duidelijk, maar in de praktijk vraagt men zich soms af of het theoretische concept ons helpt om de uiteindelijke doelstelling, een zo efficiënt en effectief mogelijk beheer en gebruik van de infrastructuur, te halen. Ik verwijs ook naar recente discussies in deze commissie. Wie met mensen uit ondergeschikte besturen spreekt, ervaart dat er een probleemsituatie is. Ik hoop dat u er tijdens deze legislatuur als minister van Openbare Werken in zult slagen om een model te ontwikkelen waarmee in de praktijk wel iets te doen valt. Ik hoop dat het niet blijft bij grote theorieën. We zouden hier heel uitgebreide discussies over kunnen houden, maar ik houd het hierbij, want met het formuleren van dit verwachtingspatroon heb ik de essentie weergegeven van een aantal gesprekken die we hier reeds hebben gevoerd.

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

**Vraag om uitleg van de heer Gilbert Van Baelen tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het beheer van wachtbekkens langs gewestwegen**

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

**De heer Gilbert Van Baelen:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik wandel nogal graag, en gelukkig heb ik een hond die dat goed doet. Ik kuier bijgevolg nogal eens langs gewestwegen. Het valt me op dat de voorbije jaren langs diverse gewestwegen waterbekkens werden aangelegd. Dat is een positieve evolutie. Het water dat als oppervlaktewater op de gewestwegen terecht komt, wordt nu opgevangen in waterbekkens. Vroeger kwam het water eerst in een 'gebetonneerde' sloot terecht, dan in een waterloop en daarna in nog een andere waterloop – met alle mogelijke gevolgen van dien.

Ik ben een groot voorstander van het aanleggen van waterbekkens, want ze hebben het doel om de waterafvoer van het oppervlaktewater te beheersen door het langzaam te laten infiltreren in de ondergrond, zonder dat de waterlopen in de buurt nodeloos worden belast met regenwater. Een bijkomend, maar niet onbelangrijk element is dat zo in een ruimere omgeving het overstromingsgevaar kan worden ingeperkt. Daarvoor zijn meerdere van die wachtbekkens trouwens aangelegd.

Er zijn drie systemen. Er zijn wachtbekkens die totaal onafhankelijk van de bestaande waterlopen zijn aangelegd. Dat zijn vijvers langs gewestwegen, die op geen enkele wijze in verbinding staan met waterlopen, en waarin het oppervlaktewater direct insijpelt. Daarnaast is er een systeem waarin het oppervlaktewater van de gewestweg in een vijver terecht komt, waarna het water via een overloop naar een waterloop gaat, zodat er niet te veel water rechtstreeks in de waterloop terecht komt.

Ten slotte is er een systeem waarin het water rechtstreeks in een waterloop terecht komt, en er op de waterloop een aantal uitsparingen zijn in de bestaande dijken. Op speciaal daarvoor aangekochte stukken grond zijn dan vijvers aangelegd. Dat zijn heel verschillende systemen om het oppervlaktewater te beheersen. Ik ben een grote voorstander van elk van die systemen.

Mettertijd zijn die waterbekkens echte vijvers geworden en hebben ze een heel natuurlijke functie gekregen. De oevers en de bodems slibben na verloop van enkele jaren echter letterlijk dicht, al heeft de begroeiing ook een positieve invloed op de kwaliteit van de vijvers en van het water in de waterlopen waar het direct of indirect in terecht komt.

Er wordt heel wat slib aangevoerd. De Dommel bijvoor-

beeld staat niet rechtstreeks in verbinding met welke gewestweg dan ook. Het is een waterweg van categorie 1, die door de provincie wordt beheerd. Er komen heel wat waterlopen en beken in terecht, waarop desgevallend vijvers zijn aangebracht. Er is een gigantisch wachtbekken gecreëerd om overstroming van Overpelt en Neerpelt te vermijden.

Twee jaar geleden bleek echter dat de inperking van het overstromingsgevaar tot nul was herleid, doordat de vijvers voor het wachtbekken vol zaten met slib. De vijvers werden toen zuiver gemaakt, met alle problemen van dien, want dat slib bevat ook heel wat 'moeilijk verwerkbaar stoffen'. Het gunstige gevolg daarvan was dat het voorkomen van overstromingsgevaar, zelfs met het wachtbekken van de Dommel, opnieuw in goede banen werd geleid.

Het slib is op zich al een probleem. Na verloop van jaren raken de vijvers verzadigd, zowel in hun natuurlijke functie voor het insijpelen van water, als qua beheersbaarheid van het water dat erin terecht komt. Ik heb de directie Limburg gevraagd of er beheersplannen bestaan voor de verschillende categorieën van wachtbekkens. Het antwoord heeft me dermate ontgoocheld dat ik de vraag hier in het algemeen wil stellen. Ik kan me immers niet voorstellen dat het een louter Noord-Limburgs of zelfs Limburgs probleem is. Het is een zaak van heel Vlaanderen. Overal is er gekozen voor deze strategie, die ik trouwens als dusdanig wel toejuich. Wat met de Dommel is gebeurd, moet echter vermeden worden, want anders gaan we aan een van de doelstellingen voorbij.

Mijnheer de minister, aan wie is het beheer van die wachtbekkens toevertrouwd? Er is immers een grote diversiteit van wachtbekkens, namelijk naast gewestwegen of gelegen op beken en waterlopen tot zelfs drie kilometer van de gewestweg waarvoor ze zijn bedoeld. Zijn er beheersplannen voor die wachtbekkens en zijn die opgesteld per categorie? Een van de antwoorden die ik kreeg, was dat dat allemaal niet nodig is, en dat we later wel zullen zien. Dat betreur ik. Worden de wachtbekkens op geregelde tijdstippen gereinigd? Anders dreigt immers de functie die ze hebben in het beheer van het oppervlaktewater nihil te worden.

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

**Minister Kris Peeters:** Mijnheer de voorzitter, collega's, deze vragen zijn kort en duidelijk te beantwoorden. Het beheer van de wachtbekkens is toevertrouwd aan het Agentschap Infrastructuur. Het agentschap besteedt de uitvoering van de beheerswerken in en langs de wachtbekkens uit aan aannemersbedrijven.

Het antwoord dat u in Limburg hebt gekregen op de

vraag of er beheersplannen zijn voor deze wachtbekkens, kan ik in dezelfde zin geven voor heel Vlaanderen. In het algemeen worden er geen beheersplannen opgesteld voor de wachtbekkens. In het 'Vademecum Natuurtechniek: inrichting en beheer van wegen' staan uitvoeringsmodaliteiten voor het beheer van onderwateren oevervegetaties en het ruimen van slib.

De wachtbekkens worden geruimd wanneer de sedimenten het functioneren van het bekken in het gedrang brengen. De tijd tussen twee ruimbeurten varieert sterk naargelang de plaatselijke situatie. In het voorbeeld van de Dommel waren er ook nog bijkomende problemen, zoals het feit dat er daar een habitatrictlijngebied ligt.

De grond van de zaak is dat de wachtbekkens hun functie moeten behouden en dat we ervoor moeten zorgen dat ze werken wanneer dat nodig is. Als alles dichtgeslibd is, dan is er wel degelijk iets loos. Uw vragen zijn pertinent. De antwoorden zijn vrij kort, maar dat ligt in de vragen besloten. We maken hier verder werk van.

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

**De heer Gilbert Van Baelen:** Mijnheer de minister, ik sluit me graag aan bij uw laatste woorden dat we er verder werk van zullen maken. Ik wil niet negatief of paniekerig doen, maar kort samengevat komt uw antwoord erop neer dat het Agentschap Infrastructuur het beheer heeft, dat er geen beheersplannen zijn en dat er wordt geruimd naargelang de noden. Als er dan straks of in het najaar weer een overstroming is, en er wordt vastgesteld dat zo'n vijver vol zit, dan stel ik me daar vragen bij.

We zouden het ten minste een beetje proactief mogen aanpakken. Ik hou van de natuurwaarde van deze bekens, maar we moeten toch weten welke problemen zich kunnen voordoen. Een proactief beheersplan is daarvoor nodig, ongeacht of er nu om de drie dan wel om de vijf jaar moet worden gereinigd.

Als we met mensen uit de natuurverenigingen op stap zouden gaan naar tientallen van die vijvers, dan zouden ze vaststellen dat de doordringbaarheid voor het oppervlaktewater intussen gedaald is tot nul. Die functie is immers totaal verloren gegaan door het aandammen van het slib en het groen. Ofwel hebben ze een dubbele functie, ofwel hebben ze er maar één. Voor mij niet gelaten, maar dan moet het wel duidelijk zijn.

**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 aanwenden van pensioenfondsen voor investeringen in infrastructuur**

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

**De heer Jan Peumans:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, deze vraag is geïnspireerd door het feit dat u voortdurend op zoek bent naar bijkomende middelen. In De Tijd verscheen een interview waarin de heer Neyt, die blijkbaar bij Belgacom werkt maar ook voorzitter is van de Belgische Vereniging van Pensioeninstellingen, een warme oproep deed om het pensioengeld ook te gebruiken voor infrastructuurwerken. Hij zegt dat investeringen in sleutelinfrastructuur pensioenfondsen de beste bescherming geven tegen de neerwaartse volatiliteit van aandelen en obligatiebeleggingen maar ook tegen forse opstoten van inflatie. Hij zegt dat de overheid haar investeringen in sleutelinfrastructuur versneld kan uitvoeren zonder te grote sommen belastinggeld te moeten vastzetten.

Ik heb daar met de heer Neyt geen contact over gehad. Het lijkt me wel een interessant denkspoor. Er bestaat een dringende nood aan bijkomende investeringen in wegen-, haven- en telefooninfrastructuur. Via het systeem van de alternatieve financiering en PPS-constructies gaat u proberen een aantal missing links de wereld uit te helpen. Dat is een goede ontwikkeling. Mijn vraag is geïnspireerd door de verontrusting omtrent het nog rendabeler maken van de binnenvaart. Ik denk aan het Albertkanaal, dat een heel belangrijke wateras is. Er zijn ook investeringen nodig in bijvoorbeeld duurzame energievormen zoals windmolens, waar we nog een forse inhaalbeweging te doen hebben, en in nutinfrastructuur en sociale infrastructuur.

Een bijkomend argument dat de heer Neyt in het interview aanhaalde, is dat sommige Belgische pensioenfondsen nu reeds mee beleggen in buitenlandse infrastructuurfondsen. Hij gaf een voorbeeld dicht bij huis, namelijk het Macquarie Infrastructure Fund. Macquarie is op dit ogenblik de hoofdaandeelhouder van BIAC. Dat heeft niet enkel het Nederlandse ABP, het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds, dat de pensioengelden van de Nederlandse ambtenaren en al wat daarmee verwant is, beheert, maar ook het pensioenfonds van Suez-Tractebel.

PMV onderzoekt momenteel in uw opdracht de mogelijkheid voor het oprichten van Via-Invest, het vehikel dat zal worden gebruikt voor de alternatieve financiering.

We kijken weer vol verlangen uit naar het rapport van



de heer Heleven over de toestand van het wegennet dat elk jaar wordt uitgegeven. De heer Heleven trekt elk jaar meer aan de alarmbel. U kent de gegevens. Het laatste rapport dateert van 2004. Uitgestelde onderhoudswerken worden uiteindelijk zware investeringswerken. Op een aantal van onze wegen ziet het er niet goed uit. Ik verwijs naar Wallonië, hoewel men daar een ander systeem van financiering toepast. Ik denk dat u best bijkomende middelen kunt gebruiken.

Mijnheer de minister, hebt u al contact gehad met de Belgische Vereniging van Pensioeninstellingen? Hebt u al kennis genomen van het voorstel? Is het voorgestelde denkspoor reeds onderzocht? Ik leg de nadruk op het woord 'reeds' omdat ik het vermoeden heb dat zowel bij de cel PPS van de PMV als bij ons eigen Vlaams Kenniscentrum PPS dit verhaal al is bekeken, voorafgaand aan de beslissing die is genomen over alternatieve financiering. Is er ter zake reeds onderzoek en marktverkenning verricht door bijvoorbeeld de PMV of het Vlaams Kenniscentrum PPS? Zijn buitenlandse voorbeelden onderzocht die een gelijkaardig denkspoor hebben ontwikkeld? Bent u overtuigd van het feit dat pensioenfondsen en overheid samen meer moeten investeren in infrastructuur? Zo, ja, welke stappen denkt u ter zake te ondernemen?

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

**De heer Jan Penris:** Mijnheer de voorzitter, wij zijn ook bestuurder in een pensioenfonds, zij het een heel bescheiden, namelijk dat van ons eigen huis. Ik weet niet hoeveel we zelf investeren in infrastructuur.

Ik ben beheerder geweest in een ander pensioenfonds dat door de regering-Verhofstadt vorig jaar werd opgedoekt, namelijk dat van het Gemeentelijk Havenbedrijf van Antwerpen. Men zal maar als privé-investeerder en als beheerder van een pensioenfonds zijn best doen, om dan vast te stellen dat de federale regering, om haar eigen 'kramakkelige' begroting sluitend te maken, beslag legt op uw verworven fondsen.

Los daarvan worden de hardwerkende mensen daar niet beter van. De mensen die hard gewerkt hebben, zeker die van het Havenbedrijf, stellen vandaag vast dat bij wat ze netto ontvangen sinds ze niet meer door het Havenbedrijf worden uitbetaald, ze 50 tot 300 euro per maand verliezen. Ze zullen dat op het einde van de rit, binnen anderhalf jaar, wel terugkrijgen van de belastingdiensten, maar ze zeggen ondertussen wel dat Verhofstadt twee keer in hun zakken heeft gezeten.

Men kan hiermee lachen, maar ik denk dat de heer Peumans gelijk heeft. Als we pensioenfondsen hebben en kunnen houden zonder dat de federale regering erin

ingrijpt, lijkt het me nodig dat die pensioenfondsen een zeker civisme aan de dag leggen en deels investeren in dingen waar de hele gemeenschap beter van wordt. Wat Vlaanderen betreft, moeten dat zeker infrastructuurinvesteringen zijn. De return daarvan is trouwens niet gering en vaak hoger dan in sommige speculatieve sectoren van de beurs. Ik volg de heer Peumans daarin.

Alleen is de vraag hoe we dat kunnen sturen. Ik vrees dat het Vlaamse Gewest over weinig wetgevende middelen beschikt om dat te doen. Ik volg echter wel het idee. De weinige pensioenfondsen die we alsnog behouden, ook bijvoorbeeld dat van ons eigen huis, zouden in dezen indicatief en mee sturend kunnen zijn.

De vraag is wat deze overheid doet voor de beleggers en wat zij kan doen. De tijd van de grote obligaties is jammer genoeg voorbij. Er wordt nu gedacht aan nieuwe constructies in de PPS-sfeer. We zouden wat dat betreft een uitkomst kunnen vinden en de Vlaamse Regering zou in haar talrijker wordende PPS-verhalen op vele domeinen, van sociale huisvesting tot en met wegenbouw en kanaalbouw, inspanningen kunnen doen om de institutionele beleggers, waaronder ook de pensioenfondsen, te lokken.

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

**Minister Kris Peeters:** Mijnheer de voorzitter, collega's, ik heb met zeer veel genoegen het interview met de heer Neyt gelezen in de krant. Ik heb hem ook gesproken. Hij zegt dat pensioenfondsen heel wat vermogen hebben en dat pensioenfondsen in andere landen dat vermogen in infrastructuurwerken investeren. Ik sluit me aan bij de heer Penris en bij de andere collega's. Ik kan er alleen maar verheugd over zijn. Als ik de voorzet van de heer Penris goed heb begrepen, kijk ik ernaar uit hoe dit huis zich met zijn pensioenfonds daarin zal positioneren. Op zich is het een heel interessante evolutie dat de pensioenfondsen, en in eerste instantie de heer Neyt, zich afvragen waarom we dat niet zouden doen. Ik sta daar zeer positief tegenover.

De vraag is hoe dat concreet kan gebeuren. Het eerste element is dat ik mij moet houden aan de mededingingsregels. Dat betekent dat iedereen, pensioenfondsen, verzekeraars en financiële instellingen, op een gelijkwaardige wijze de kans moeten krijgen te participeren. Ik moet daar 'level playing field' spelen en dat bewaken.

Voor Via-Invest zal ik waarschijnlijk niet het probleem hebben van gebrek aan interesse van die groep. Er is serieus wat interesse, zowel van de financiële instellingen als van andere. Er zal geen gebrek zijn aan kandidaat-investeerders. Het is mogelijk dat de financiële

instellingen die via het 'level playing field' en de mededingingsregels worden behouden, op hun beurt plaatsen in pensioenfondsen. Er zijn verschillende constructies mogelijk. Er is heel wat belangstelling voor, wat aantoonst dat er heel wat geld is dat op een heel zinvolle wijze kan worden geïnvesteerd.

Het is natuurlijk mijn plicht om goede contracten af te sluiten. In deze commissie hebben we het er al over gehad dat bij het sluiten van die contracten het juiste evenwicht moet worden gevonden tussen de verdeling van de risico's en de overeenkomstige vergoedingen, en dat over de juiste kostprijs moet worden onderhandeld. Als minister van Openbare Werken moet ik natuurlijk heel evenwichtige en goede contracten afsluiten. Een randvoorwaarde daarbij is dat ik rekening moet houden met de ESR-consolidatiekring van de overheid. Die bijkomende moeilijkheid had men niet in de jaren zeventig.

Mijnheer Peumans, dit is een interessante vraag, maar ik rond af. Ik beschouw de pensioenfondsen als een nuttige partner in dit geheel. Ik hoop dat wordt meegegaan in de openbare aanbestedingen en dat, de mededingingsregels indachtig, ook interessante voorstellen worden gedaan. Hopelijk kunnen belangrijke stappen worden gezet om het geld van de pensioenfondsen in deze projecten te investeren.

Mijnheer Penris, u hebt gelijk indien wordt overgegaan op het meer verplichtende. In het verleden moesten pensioenfondsen een bepaald gedeelte investeren in België. Dat werd aangevochten en er moest van worden afgestapt. De Europese regelgeving moet gerespecteerd worden, maar de mate waarin de pensioenfondsen echt kunnen worden verplicht, betreft mijn bevoegdheid niet. Ik kan enkel benadrukken dat ik hoop dat de heer Neyt en anderen belangstelling hebben voor Via-Invest en voor andere projecten met PPS.

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

**De heer Jan Peumans:** Mijnheer de minister, u bekijkt de kwestie dus nog altijd in het licht van Via-Invest, maar u kunt uw lat natuurlijk hoger leggen. Ik geef het voorbeeld van de missing links. Er zijn er vijf of zes die op de een of andere manier moeten worden gefinancierd. Wanneer alles in uitvoering is, is het bedrag dat u voor alternatieve financiering kunt aanwenden in de berekening geplafonneerd. De vraag is natuurlijk of u verder wilt gaan dan dit. Ik ben vooral geïnteresseerd in de invalshoek infrastructuur: wegen, waterwegen en zo meer. U hoopt dat vanaf het ogenblik dat de lastenboeken door Via-Invest worden uitgeschreven, de pensioenfondsen mee zullen onderschrijven via een aantal finan-

ciële instellingen. Dat is mogelijk, maar denkt u nog aan andere denksporen? Mijn latje lag iets hoger.

**Minister Kris Peeters:** Mijnheer Peumans, er zijn theoretisch nog heel wat mogelijkheden. Ik wil in eerste instantie zo snel mogelijk Via-Invest effectief opstarten. Ik hoop dat er interesse zal zijn. U hebt gelijk dat we voor heel wat bijkomende uitdagingen staan. We moeten niet alleen werken aan de bruggen over het Albertkanaal, maar ook instaan voor het onderhoud van de wegen. We komen middelen tekort om het niveau op een behoorlijk peil te houden. We moeten echt zoeken naar elke euro. Voorlopig is het opstarten van Via-Invest mijn eerste zorg. Ik wil bekijken of de pensioenfondsen geïnteresseerd zijn. Ik heb er geen probleem mee om op een later moment te bekijken of we een paar versnellingen hoger kunnen schakelen. Uit de contacten met onder meer de heer Neyt heb ik begrepen dat hij geïnteresseerd is.

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

**De heer Jan Penris:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ons pensioenfonds belegt ook ethisch. Het kan wellicht geen kwaad om te onderzoeken of het mogelijk is om ook Vlaams te beleggen.

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

---

#### **Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het convenant met Belsolar**

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

**De heer Bart Martens:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, mijn vraag gaat over de steunmaatregelen die door verschillende instanties in Vlaanderen worden uitgekeerd voor zonne-energie. De Vlaamse Regering voert een beleid ter ondersteuning van energie uit hernieuwbare bronnen en de zonne-energie is daar één van. We onderscheiden de fotovoltaïsche zonnecellen, de stroom die uit zonne-energie wordt gehaald en de zonneboilers of de zonnecollectoren die sanitair water via de zon verwarmen en die kunnen leiden tot een reductie van het energieverbruik met 50 percent.

Zonneboilers zijn een uitgelezen middel om de energieconsumptie van particulieren in Vlaanderen te ver-

minderen en kunnen bijdragen aan het behalen van de Kyoto-doelstellingen. De zonne-energie kan op verschillende manieren worden ondersteund. Er zijn de installatiepremies die onder meer door distributienetbeheerders worden uitgekeerd, de groenestroomcertificaten met voor stroom uit zonne-energie een minimaal bedrag van 450 euro per geleverd megawattuur en dat moet worden uitgekeerd door de distributienetbeheerder, en de terugleververgoeding voor wat te veel wordt geproduceerd waarbij de teller terugdraait zodat aanzienlijk wat geld kan worden bespaard.

Mijn vraag gaat in het bijzonder over de steun aan de producenten voor de installatie van zonneboilers die sanitair water verwarmen met zonne-energie. Daarvoor sloot de regering blijkbaar een convenant af met de distributienetbeheerders en de sectorvereniging Belsolar, dat in werking trad op 1 januari 2005. Dit convenant bepaalt onder andere dat enkel zonneboilers van leveranciers die lid zijn van Belsolar in aanmerking komen voor Vlaamse subsidies. De bedoeling van die regeling was het inbouwen van kwaliteits- en solvabiliteitsgaranties. Het lidmaatschap van Belsolar is echter niet vereist voor de federale belastingafrek. In de andere gewesten bestaat enkel de vereiste dat de boiler door een erkende aannemer wordt geplaatst.

Het is trouwens opmerkelijk dat Wallonië, dat tot 2003 achter liep op Vlaanderen voor wat de installatie van zonneboilers betreft, sindsdien een sterke stijging vertoont, terwijl de geïnstalleerde oppervlakte per jaar in Vlaanderen stagneert.

Een aantal kleinere leveranciers van zonneboilers vindt het lidmaatschap van Belsolar een moeilijke hindernis gezien de kostprijs, de lange duur en de vereiste om inzage te geven in de boekhouding aan directe concurrenten. Ook voor buitenlandse systemen of bouwpakketten kan op deze manier geen beroep worden gedaan op subsidiëring.

Het is uiteraard nodig dat er een sluitend kwaliteitssysteem met kwaliteitsgaranties komt voor dergelijke installaties. Naar verluidt zou de Vlaamse overheid daaraan werken. Onder meer VITO en de Organisatie Duurzame Energie Vlaanderen, afgekort ODE, zouden meewerken aan een systeem dat objectief is en waarvan de kosten gedeeltelijk door de overheid worden gedragen.

Het systeem zou als voordeel hebben dat het huidige systeem, waarbij de beroepsvereniging fungeert als rechter en partij en waarbij de indruk kan ontstaan dat de bestaande leden de markt afschermen, overbodig wordt.

Mijnheer de minister, bent u op de hoogte van klachten over marktafscherming vanwege de bestaande leden van

Belsolar? Hebt u plannen om de verplichting om lid te worden van Belsolar te herzien of om vereisten voor wat betreft de duurtijd, de kostprijs, de procedure van het lidmaatschap en zo meer op te leggen? Hoe ver staat het met de ontwikkeling van een onafhankelijk, sluitend kwaliteitssysteem dat zou gelden voor alle zonneboilers die in Vlaanderen op de markt worden gebracht?

**De voorzitter:** Mevrouw Crevits heeft het woord.

**Mevrouw Hilde Crevits:** Mijnheer de minister, ik sluit me aan bij de vraag van de heer Martens en wil daarbij terugkoppelen naar een schriftelijke vraag die ik u heb gesteld en waarop u antwoordde op 13 januari 2006. De problematiek die de heer Martens schetst, werd er volledig in aangekaart en ik heb de link gelegd naar de uitbreidende markt van de zelfbouwers van zonnecollectoren. Steeds meer mensen knutselen eraan en de doe-het-zelfzaken spelen daarop in.

Uit uw antwoord kon ik opmaken dat het systeem van belastingvermindering op federaal vlak blijft bestaan voor systemen die niet vallen onder de bepalingen van het convenant met Belsolar. Ik heb gevraagd of er een onderzoek zou komen naar het opmaken van een parallel Vlaams subsidiesysteem ten voordele van de zelfbouwers. U antwoordde dat dat niet mogelijk is omdat de kwaliteitseisen te zwaar zijn. Ondertussen merken we dat de markt zich explosief ontwikkelt. Ik herhaal daarom mijn vraag of het niet nuttig is om op dit vlak verder onderzoek te verrichten.

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

**Minister Kris Peeters:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw Crevits, ik zal de kwestie van de zelfbouwers van fotovoltaïsche cellen eens moeten bekijken. Het betreft een probleem van kwaliteitsbewaking. Ik geef u wat meer 'facts and figures'. De vraag is natuurlijk hoe ver er wordt gegaan in de kwaliteitsbewaking. We moeten ons ook afvragen of er niet aan afscherming wordt gedaan. Ik ga ervan uit dat niemand er een probleem mee heeft dat we ervoor zorgen dat zowel de zonneboilers als de zonnecollectoren en zonnecellen beantwoorden aan bepaalde kwaliteitsvereisten. We willen daarmee andere problemen vermijden.

Mijnheer Martens, woensdag heb ik naar aanleiding van de actuele vraag van de heer Glorieux al verteld dat er een groei zit in de zonneboilers. Dat stond ook in de krant. Het klopt niet dat we nu een stagnatie kennen in Vlaanderen. Volgens Belsolar was er een stagnatie in de jaren 2000 tot 2002. Nu is er een fikse groei merkbaar. Uit de resultaten van de enquête die bij de leden van de beroepsfederatie Belsolar werd gehouden,

blijkt dat er voor 2005 27.500 vierkante meter is geïnstalleerd tegenover 14.700 vierkante meter in 2004. Dat is een stijging met 87 procent. Daarvan komt een kleine 500 vierkante meter toe aan Brussel, de rest is half om half voor Wallonië en Vlaanderen, zowel voor 2004 als voor 2005. Dat betekent voor Vlaanderen een groei van 7110 vierkante meter in 2004 naar 13.517 vierkante meter in 2005 of een stijging van 90 procent. Als u dat een stagnatie noemt, gaat u toch wel een beetje te kort door de bocht. Ik herhaal dat de stagnatie in Vlaanderen volgens Belsolar vooral in de jaren 2000 tot 2002 werd vastgesteld.

U verwees naar de fiscale aftrek in de personenbelasting. Die bedraagt 620 euro bij nieuwbouw en 750 euro bij vernieuwbouw tot 1280 euro vanaf 1 januari 2006. Dat zal zeker een bijkomende impuls geven voor de installatie van zonthermische systemen op particuliere woningen in het Vlaamse Gewest. Dankzij de steun die momenteel geldt voor een standaard gezinssysteem met een kostprijs van circa 3750 euro, vanwege de distributienetbeheerders en via de vermindering van de personenbelasting met 1280 euro, wordt een terugverdientermijn bereikt die aanvaardbaar is voor privé-investeerders.

Dit is allemaal belangrijk en toont nog eens aan dat we de kwaliteit bewaken en ervoor moeten zorgen dat de systemen een hoge standaard hebben. U haalde al aan dat dit de ratio legis is voor het afsluiten van het zonneboilerconvenant tussen het Vlaamse Gewest, de beroepsfederatie Belsolar en de distributienetbeheerders. De kwaliteitsaspecten staan hoog in het vaandel.

U hebt gelijk dat het convenant enkel betrekking heeft op de premie die wordt toegekend door de distributienetbeheerders, en dus niet geldt voor de fiscale aftrek, en door de provincie Vlaams-Brabant. Ook de provincie is verbonden met het convenant. Wie het convenant niet sloot, krijgt de premie niet. De belastingsvermindering en, indien van toepassing de gemeentelijke subsidie, blijven onverminderd van toepassing, ook voor systemen die niet vallen onder de bepalingen van het convenant.

Dit alles wist u al, enkel de dynamiek van de installatie heeft nood aan enige nuancering – en hiermee druk ik me zacht uit. Als de cijfers van Belsolar kloppen – waar ik vanuit ga – is die dynamiek immers heel positief.

In verband met het aantal klachten en dergelijke werd in het kader van de uitvoering van het convenant beslist dat vanaf oktober 2005 het lidmaatschap en de aanvaarding van een kandidatuur een proefperiode omvat die ingaat nadat het kandidaat-lid de procedure van het technische luik van het kwaliteitssysteem succesvol heeft doorlopen. Het kandidaat-lid wordt op dat ogenblik aspirant-

lid. De beoordeling van het technische luik gebeurt door onafhankelijke experts van wetenschappelijke instellingen. Het is dus geen kwestie van rechter en partij tegelijk zijn. Tijdens de proefperiode zijn de klanten van het aspirant-lid subsidiegerechtigd voor wat de subsidie van de netbeheerder betreft. Het lidmaatschap van het aspirant-lid wordt na een gunstig verlopen proefperiode van 12 maanden bekrachtigd op de eerstvolgende algemene vergadering van Belsolar, waarna het aspirant-lid volwaardig lid kan worden.

De bekrachtiging door Belsolar behelst geen beoordeling van een individueel aanvraagdossier, maar biedt wel de mogelijkheid om de erkenning op te schorten en opnieuw te laten onderzoeken door de technische experts als er tijdens de proefperiode klachten van gebruikers werden ontvangen. Er is echter nog geen dergelijke opschorting uitgesproken door de algemene vergadering van Belsolar, aangezien de eerste proefperiodes nog lopende zijn.

De bemiddeling inzake klachten van kandidaat-leden en gebruikers wordt sinds 2005 uitgevoerd door een derde partij, namelijk de vzw Organisatie Duurzame Energie Vlaanderen. Ook dit garandeert de onafhankelijkheid.

Tot dusver zijn er wel een aantal klachten van leveranciers van zonthermische systemen geweest. Deze klachten betroffen vragen om verduidelijking inzake de te volgen procedure van het kwaliteitssysteem of de lange tijd die nodig was om de procedure te doorlopen. Twee van de leveranciers die een klacht formuleerden, hebben intussen de procedure van het kwaliteitssysteem doorlopen en staan op de ledenlijst of de lijst met aspirant-leden van Belsolar. Wat betreft de klacht van een derde leverancier – iemand die u misschien kent –, is de technische keuring van het dossier nog lopende. De technische expertencommissie die de overeenstemming van het ingediende dossier met de technische eisen van het kwaliteitssysteem nagaat, is van oordeel dat het dossier in zijn huidige vorm onvoldoende gestoffeerd is en heeft bijkomende informatie opgevraagd. Wanneer de benodigde informatie door het kandidaat-lid wordt aangeleverd, kan de technische beoordeling van dit dossier worden voortgezet.

Momenteel staan er vijftien leveranciers op de ledenlijst van Belsolar. Deze leveranciers hebben de procedure van het kwaliteitssysteem aldus succesvol doorlopen. Daarnaast is één leverancier aspirant-lid. Deze leveranciers vertegenwoordigen samen meer dan negentig procent van de zonneboilermarkt in Vlaanderen. Er is geen indicatie dat er onaanvaardbare eisen worden gesteld aan de kandidaat-leden.

Uit de opgedane ervaringen worden natuurlijk wel de

nodige lessen getrokken. In het kader van het convenant is een stuurgroep samengesteld die de correcte uitvoering van het convenant opvolgt en bijstellingen aan de overeenkomst of aan het kwaliteitssysteem kan voorleggen. Bijvoorbeeld de invoering van het systeem van aspirant-leden, als tussenfase tot het volwaardig lidmaatschap van Belsolar, werd geïnitieerd vanuit de stuurgroep.

Eind 2005 is door een consortium van 3E, Belsolar, ODE, De Nayer en WTCB het voorstel gedaan om gezamenlijk een project uit te werken voor de oprichting van een kwaliteitscentrum dat kwaliteitssystemen uitwerkt, bekendmaakt en controleert voor kleinschalige duurzame energiebronnen zoals zonneboilers, fotovoltaïsche zonnepanelen en warmtepompen. De besprekingen over de oprichting van dit kwaliteitscentrum en een gedetailleerd werkprogramma zijn momenteel nog aan de gang. Het is in elk geval een vereiste dat de sectorfederaties en hun leden niet betrokken zijn bij de beoordeling van individuele aanvragen.

Mevrouw Crevits, over de zelfbouw zal ik nog meer informatie inwinnen.

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

**De heer Bart Martens:** Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het lijkt nog moeilijker om lid te worden van Belsolar dan van pakweg de loge, met dat kandidaat-lidmaatschap, de aspirant enzovoort. *(Opmerkingen/Gelach)*

Het is uiteraard nuttig en nodig dat er een technische procedure wordt doorlopen, maar zodra de VITO zo'n procedure heeft ontwikkeld, net als voor de individuele afvalbehandelingsinstallaties, lijkt het me al te gek dat we producenten of leveranciers van dat soort zonnecellen of collectoren zouden verplichten beide procedures te doorlopen, zodat ze een certificaat moeten aanvragen bij de VITO om de kwaliteit van hun installatie te garanderen en bovendien ook nog de zware procedure bij Belsolar moeten doorlopen.

Zodra de VITO een onafhankelijk systeem van kwaliteitscontrole en bewaking heeft uitgewerkt, kan dat misschien ook uitmonden in een certificatiesysteem, net zoals dat voor de IBA's. Het zou daarbij een vereiste kunnen zijn dat ze ofwel lid zijn van Belsolar, ofwel een kwaliteitsgarantielabel van de VITO hebben verkregen. Vanaf dat moment kan het convenant dat is overeengekomen met de koepelorganisatie Belsolar, worden herzien.

Ik heb er ook geen probleem mee dat Belsolar momen-

teel die technische procedure doet. Het is integendeel een goede zaak dat Belsolar zo'n procedure in het leven heeft geroepen bij ontstentenis van een procedure bij de VITO. De klachten die ik heb gekregen, gingen echter niet alleen over het feit dat het moeilijk ging en te lang duurde, maar ook over het feit dat ze hun boeken moesten openen voor de concurrent.

Ze moeten immers bij wijze van spreken inzage geven in het businessplan. Er worden ook garanties gevraagd inzake solvabiliteit en dergelijke. Dat is een heel andere kwestie. Ten aanzien van een derde, neutrale partij, waarin geen organisaties uit de branche vertegenwoordigd zijn, is dat tot daar aan toe, maar ten aanzien van de concurrenten die momenteel 90 procent van de Vlaamse markt in handen hebben, is het wel degelijk een probleem om de boeken te openen en te zeggen welk marktaandeel ze willen verwerven op welke manier, met welk kapitaal, welk eigen vermogen en welk vreemd vermogen, waar dat vandaan komt enzovoort. Daar hebt u nog niets over gezegd.

Ik weet niet in hoeverre die dingen werkelijk door Belsolar worden geëist, maar dat was een klacht die ik heb ontvangen. Ik weet ook niet of dat van de derde partij kwam die vooralsnog geen volwaardig lid van Belsolar is kunnen worden. Als het echter werkelijk zo is dat ze de boeken moeten openen voor de concurrent, dan stel ik voor verder te gaan op het spoor van de VITO, zodat de kwaliteitsgarantie die de VITO aflevert, de enige voorwaarde voor subsidies is die we nog opleggen aan netbeheerders en andere instanties. Het lidmaatschap van Belsolar hoeft dan niet meer als expliciete voorwaarde te worden geëist.

**Minister Kris Peeters:** De klacht over het openbaar moeten maken van voor de concurrentie gevoelige informatie, heb ik niet ontvangen. Ik laat dat nakijken. Voor zover ik weet, ging het om technische informatie, en niet zozeer om fabrieksgeheimen of vertrouwelijke gegevens. Mijnheer Martens, ik ga er overigens van uit dat ook u wenst dat we de vereiste kwaliteit kunnen leveren en dat we de consument kunnen garanderen dat het huis niet afbrandt enkele weken na de plaatsing van zo'n installatie.

We hebben het convenant afgesloten. Rebus sic stantibus. We moeten voortdurend inspelen op de gewijzigde omstandigheden. Bovendien kan ik er inkomen dat we geen inflatie nodig hebben van labels en kwaliteitsvereisten. Behalve die drie klachten, waarvan er reeds twee zijn opgelost, heb ik er geen meer ontvangen. Ik zal navraag doen naar de klacht over het tonen van gevoelige informatie, waarover u sprak. Wij hebben zo'n klacht echter niet ontvangen.

Als we hier wat verder in staan, kunnen we er inder-

daad voor zorgen dat het niet nodig is verschillende kwaliteitsprocedures te doorlopen om op de Vlaamse markt actief te kunnen zijn. Het convenant is echter afgesloten, en pacta sunt servanda. Een gesloten overeenkomst kan niet maanden later in de prullenbak verdwijnen omdat het niet meer nodig is.

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

---

**Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de besteding van de opbrengsten van het verkeersboetefonds**

**De voorzitter:** de heer Glorieux heeft het woord.

**De heer Eloi Glorieux:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, naar verluidt zou het Verkeersboetefonds dit jaar 90 miljoen euro bedragen, ongeveer de helft meer dan vorig jaar. De gemeenten en politiezones zouden dus in principe meer geld moeten krijgen maar, zoals zo vaak als er geld ter beschikking is, zijn er kapers op de kust.

Naast de communautaire discussie over de gelden die naar Wallonië afvloeien – en waar de heer Peumans allicht nog verder op zal ingaan – is de hamvraag eigenlijk hoe dit geld door de gemeenten het best kan worden aangewend voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. Blijkbaar wordt eraan gedacht een groot deel ervan te besteden aan variabele signalisatie van zone 30 in schoolomgevingen.

Bij de VVSG denkt men dan automatisch aan installaties op gewestwegen. Daar kan dit inderdaad een goede zaak zijn, beter dan een permanente zone 30 die op een gewestweg niet altijd logisch is. Er valt evenwel te vrezen dat heel wat gemeenten de nieuwe middelen eerder zullen aanwenden om ook tijdelijke zones 30 te installeren rond scholen die in woon- of centrumstraten liggen. Dat zou de facto neerkomen op het gebruiken van geld uit het Verkeersboetefonds om de zone 30-regeling uit te hollen.

Overigens heeft federaal minister Landuyt heel wat mist gespuid door een nieuwe wettelijke regeling met vaste borden voor tijdelijke zones in het vooruitzicht te stellen en daar uiteindelijk geen werk van te maken.

Mevrouw de minister, hebt u er een idee van hoeveel

middelen uit het Verkeersboetefonds bij de gemeentebesturen terechtkomen? Worden er aanbevelingen gedaan over de besteding daarvan, al dan niet in overleg met de federale overheid? Klopt het dat er ook op wordt aangedrongen de middelen bij voorrang in te zetten voor de variabele signalisatie in schoolomgevingen? Zo ja, steunt u dat, ook als het neerkomt op een feitelijke uitholling van de zone 30-regeling?

Hoe dient de besluitvorming over de besteding van de middelen idealiter te verlopen? Er dreigt immers in heel wat politiezones een democratisch deficit. Bij de beslissing over de besteding van de extra middelen uit het Verkeersboetefonds worden de schepenen van Mobiliteit niet of nauwelijks betrokken. Zelfs de politieraden nemen in veel gevallen slechts achteraf kennis van het door het politiecollege ingediende plan.

Is er een voldoende wetenschappelijke en objectieve onderbouw van de wijze waarop dit vrij grote bedrag wordt besteed? Worden er bijvoorbeeld adviezen ingewonnen van het BIVV, het Steunpunt Verkeersveiligheid en de MORA? Hoe gebeurt de controle op de correcte aanwending van de gelden op het niveau van de politiezones? Valt dat onder de bevoegdheid van de Vlaamse overheid?

**De heer Marc van den Abeelen:** Mijnheer Glorieux, ik ben zelf voorzitter van een politiezone. De schepenen van Mobiliteit hebben daar niets mee te maken. De politiezone is een autonoom gegeven, met een politiecollege en een politieraad. De politieraad is, net zoals hier, het orgaan voor de democratische controle van het politiecollege. De rest heeft daar niets mee te maken. Ik weet dat het altijd al het dada is geweest van Groen! om zesentwintigduizend adviezen te vragen, in de hoop dat uiteindelijk hun advies overblijft, maar zo zit het niet in elkaar. De democratische controle gebeurt door de democratisch verkozen leden van de verschillende gemeenteraden die in de politieraad zetelen. Alleen zij kunnen tussenbeide komen, anderen niet. Dat staat in de wet en als u het anders wilt, dan moet u op een ander niveau proberen die wet te veranderen.

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

**De heer Jan Peumans:** Collega's, de voorzitter heeft gelijk. Het is een heel aparte aangelegenheid.

Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik heb hierover al verschillende malen het woord genomen, zowel in de plenaire vergadering met actuele vragen als in de commissie. Vandaag zou ik willen beginnen met een citaat van de minister uit haar antwoord op een vraag op 7 juli 2005 over het Verkeersveiligheidsfonds: 'Ook mijn standpunt blijft hetzelfde,

namelijk dat dit geen billijke verdeelsleutel is, vooral omdat hij nauwelijks rekening houdt met de inspanningen die in Vlaanderen worden geleverd op het vlak van de verkeersveiligheid in de diverse politiezones en gemeenten.'

Mijnheer Glorieux, over die communautaire scheeftekening wordt nogal vlug heen gefietst, maar er ontstaat een demotivatie bij een aantal politiekorpsen die forse inspanningen doen voor de verkeersveiligheid. Van het Verkeersveiligheidsfonds voor 2006 heb ik het exacte cijfer nog altijd niet. Blijkbaar is de minister van Binnenlandse Zaken in slaap gevallen, want er zijn nog altijd geen onderrichtingen aan de politiezones over de verdeling voor 2006.

In 2003 ging het nog om ongeveer 56 miljoen euro en in 2004 om 81 miljoen euro. Nu zou het ongeveer 116 miljoen worden. Ik ken het exacte bedrag nog niet, maar er worden vrij fors PV's uitgeschreven. Volgens de meest concrete cijfers die verkrijgbaar zijn, wordt 83 percent van de boetes in Vlaanderen uitgeschreven, 5,35 percent in Wallonië en 11,1 percent in Brussel. De verdeling achteraf aan de drie gewesten werkt allesbehalve motiverend voor de korpsen die wel degelijk inspanningen doen.

Mevrouw de minister, wat me het meest interesseert, is wat er is gebeurd sinds het Overlegcomité met de federale regering, de gemeenschaps- en de gewestregeringen bijeengekomen is op 3 mei 2006. In de zogeheten notificatie staat: 'De gewesten wordt verzocht binnen de week' – het bleek plots heel dringend – 'hun prioriteiten over te maken aan de federale minister van Mobiliteit, die binnen de wettige mogelijkheden rekening zal houden met deze criteria voor de verdeling van de middelen voor 2006.' Wat is de stand van zaken nu? Misschien kunnen de politiezones van u eindelijk wat duidelijkheid krijgen over wat er met de middelen voor 2006 kan gebeuren.

Een tweede afspraak was dat een werkgroep onder het voorzitterschap van de federale minister van Mobiliteit, en verder samengesteld uit vertegenwoordigers van de gewestregeringen, de problematiek van de verdeling van de middelen voor 2007 en de volgende jaren zou onderzoeken. De federale minister van Binnenlandse Zaken is erin geslaagd 3 miljoen af te snoepen om de versleten Volvo's en motorfietsen die de koning moeten begeleiden als hij naar zijn buitenverblijf gaat, te vernieuwen. Dat was blijkbaar heel belangrijk voor de federale politie, terwijl de lokale zones, waarvoor ik blijf ijveren, nog altijd niet weten waar ze aan toe zijn.

Zullen we nu eindelijk meer inspraak krijgen in dat verkeersveiligheidsfonds? Ondanks alle beslissingen is

het tot nu toe nog altijd nul op nul. In se is er ten aanzien van het Vlaamse Gewest nog niets veranderd. Een werkgroep is een ideale manier om een onderwerp in de hoek te rijden; dat is algemeen bekend. Welke prioriteiten zijn er nu ingediend? Zal er nu duidelijkheid komen over de verdeling aan de gewesten, binnen de wettige mogelijkheden zoals de minister het noemt? Hij beslist er immers niet alleen over. De minister van Binnenlandse Zaken is er ook bij betrokken.

Mevrouw de minister, uw keuze is een goede keuze, maar tot nu toe houdt de federale overheid het been stijf. Toch zou u erin moeten kunnen slagen uw partijgenoot, minister Landuyt, die heel anders sprak toen hij in de Vlaamse Regering zat, te overtuigen om op te komen voor de dingen die Vlaanderen al zo lang eist.

**De voorzitter:** Minister Van Brempt heeft het woord.

**Minister Kathleen Van Brempt:** Over de middelen moet ik u spijtig genoeg het antwoord schuldig blijven. Ook ik weet niet hoeveel het exact is. Dat is op federaal niveau nog niet vastgelegd, en zolang dat niet gebeurd is, zal ik het niet weten. Er is me gezegd dat er eventueel duidelijkheid kan zijn tegen het einde van de week over hoeveel geld er in het fonds zit. Dan zullen we ook weten hoeveel de politiezones zullen krijgen.

Naar aanleiding van de bespreking in het Overlegcomité werd nog dezelfde dag een actuele vraag gesteld in de plenaire vergadering. In mijn antwoord heb ik toen toegelicht wat er in het Overlegcomité was beslist. Ook heb ik toen gezegd dat ik niet stond te springen van blijdschap om de uitslag. Wel werd er toen voor de allereerste keer naar onze grieven geluisterd. Dat betekent dat er, in elk geval wat betreft de prioriteiten, toch een opening is gemaakt.

Na dat Overlegcomité hebben we binnen de week gedaan wat ons gevraagd was. Ik heb het onmiddellijk aan de regering voorgelegd, en op basis van de regeringsbeslissing heb ik onmiddellijk een schrijven gericht aan de federale overheid en aan de federale minister van Mobiliteit in het bijzonder met de prioriteiten van de Vlaamse overheid. Ik som ze even op.

In het kader van de aandachtspunten van deze omzendbrief vond de Vlaamse Regering het aangewezen om de bestaande passage van de infrastructuraanpassingen te schrappen en te vervangen door een passage die de politiezones de mogelijkheid geeft om dynamische signalisatie in schoolomgevingen ter beschikking te stellen van de wegbeheerder. Dat is de prioriteit waarnaar de heer Glorieux verwees, en die we nadrukkelijk naar voren hebben geschoven. Ik kom daar straks op terug.

Daarnaast moet ook voorzien worden in de mogelijkheid van financiering van infrastructuurwerken met een gunstige impact op de verkeersveiligheid. Voorts wil de Vlaamse Regering volgende bijkomende thema's opgenomen zien. Dat is ten eerste een zorgzame, integrale en efficiënte ondersteuning van verkeersslachtoffers. Dit kadert in de prioriteiten van de staten-generaal van de verkeersslachtoffers die ik samen met minister Vervotte begeleid. Verder gaat het om extra aandacht voor de weekendongevallen en aandacht voor bromfietzers en motorrijders. Dat laatste is een belangrijke prioriteit van het Vlaamse mobiliteitsbeleid.

Wat betreft de verkeersslachtoffers zullen de bevindingen van de staten-generaal van de verkeersslachtoffers voldoende moeten vertaald in de werking van de politiezones. Voor wat betreft de weekendongevallen zijn er nu reeds gerichte thema's zoals alcoholpreventiecampagnes mogelijk.

Een uitbreiding naar specifieke doelgroepen zoals jongeren, is aangewezen. In het kader van de aandacht voor bromfietzers en motorrijders heeft de Vlaamse administratie reeds een aantal specifieke projecten uitgewerkt. Het zijn heel mooie projecten waarvoor er vandaag onvoldoende middelen zijn om ze te generaliseren in heel Vlaanderen. Via de middelen van het verkeersboetefonds wordt die mogelijkheid nu geschapen.

In het kader van de educatieve en sensibiliserende projecten is er in een duidelijke link voorzien met het BIVV. De Vlaamse Regering vraagt om de VSV als evenwaardige partner in de rondzendbrief op te nemen zodat de projecten en programma's uitgewerkt door de VSV, eveneens kunnen worden verhaald op het verkeersveiligheidsfonds. Daarnaast vraagt het Vlaamse Gewest om ook de gewestelijke campagnes te laten ondersteunen door acties van de politiezones. We hebben een aantal campagnes per jaar voor verkeersveiligheid. Ook dat zou versterkt kunnen worden door gerichte acties op het vlak van de politiezones.

Het merendeel van de prioriteiten is opgenomen. Er is een uitzondering, die te maken heeft met de infrastructuurle maatregelen. Daar heeft de federale overheid van gezegd dat de wettelijke mogelijkheden overschreden worden. Alle andere prioriteiten zijn in meerdere of mindere mate overgenomen in de rondzendbrief die zal vertrekken naar de lokale besturen en de politiezones. Dat deel van het akkoord is in elk geval wel gehonoreerd.

Ik begrijp uw scepticisme over de werkgroep en onderschrijf die gedeeltelijk. Maar er was noch vooruit, noch achteruit, enige mogelijkheid om omtrent de financiering nu vooruitgang te boeken. Er is een werkgroep

opgericht om dat verder te onderzoeken. Ik blijf wel heel sterk bij mijn standpunt, maar dat wordt hier gesteund. Het is niet alleen aan de federale minister van Mobiliteit maar aan de hele federale regering. Zolang onze Franstalige partners daar niet in meewillen, is vooruitgang moeilijk. Ik blijf inzetten op meerdere sporen. Mijn ultieme betrachting is uiteraard de regionalisering van de verkeersveiligheid tout court en het verkeersveiligheidsfonds in het bijzonder.

Het klopt dat erop wordt aangedrongen om de middelen bij voorrang in te zetten voor de variabele signalisatie rond schoolomgevingen. Dat is een standpunt van de hele Vlaamse Regering, dat ik helemaal onderschrijf. Mijnheer Glorieux, ik ben het niet helemaal eens met uw stellingname. Er wordt te snel gezegd dat het bij schoolomgevingen op gewestwegen wel aan te raden is om met variabele borden te werken, want het gaat om doorgangswegen, en dat dat op gemeentewegen niet het geval zou zijn. Ik ken heel wat gemeentewegen die ook doorgangswegen zijn en die gebruikt worden voor een belangrijke mobiliteitsafwikkeling. Net daar is het even belangrijk om met variabele signalisatie te werken.

Het is aan de lokale besturen om duidelijk aan te geven wanneer het gaat om een klassieke zone 30, dat betekent een die altijd geldt: 's nachts, 's morgens vroeg en 's avonds laat, los van het feit of er een school is of niet. Van mij mag dat vrij breed geïnterpreteerd worden, u kent mijn standpunt daarin. De leefbaarheid en de verkeersleefbaarheid van onze steden en gemeenten hebben absoluut voorrang. We mogen evenwel het maatschappelijk draagvlak voor de zone 30 in schoolomgevingen niet ondermijnen door dat altijd van toepassing te laten zijn. Om het onderscheid te maken, is er veel meer nood aan variabele zones 30. Bij mijn weten is het KB van minister Landuyt nog niet van kracht. Wij willen via variabele zones 30 het maatschappelijk draagvlak ervoor behouden. Waar scholen zich in een situatie bevinden waar er ook buiten de schooluren nood is aan een zone 30, moeten we daar een klassieke zone 30 van maken. Dat is mijn absolute oproep naar de lokale besturen. Uiteraard zullen de lokale besturen in het kader van het verkeersveiligheidsfonds beslissen of het gaat om een zone 30 die altijd van toepassing is of een die alleen van toepassing is tijdens de schooluren. Ik ben grote voorstander van veel en grote zones 30, maar er moet een maatschappelijk draagvlak voor bestaan. Dat ondermijnen we wanneer er midden in de nacht wordt beboet terwijl daar geen reden voor is en wanneer het niet zinvol is te werken met een zone 30. Het is belangrijk deze splitsing te maken.

U weet hoe ik vind dat de besluitvorming rond de besteding van de middelen idealiter zou verlopen. Het



Vlaamse Gewest heeft samen met de lokale besturen steeds meer de knowhow in handen omtrent de toepassing van verkeersveiligheid. Met het convenantenbeleid hebben we schitterende instrumenten in handen om een heel goed beleid te voeren. Als u het mij vraagt, moet het Vlaamse Gewest bevoegd zijn en via zijn eigen bevoegdheid ervoor zorgen dat die middelen goed worden besteed en dat er steeds meer een link wordt gelegd tussen de besteding van de middelen van het verkeersveiligheidsfonds en die van het convenantenbeleid. Als we die twee met elkaar zouden combineren, kan er een sterke ontwikkeling op het terrein komen. Dat is toekomstmuziek. Hopelijk is dat nog iets voor deze legislatuur, daar ben ik niet pessimistisch over.

Ik heb er geen zicht op of er een voldoende wetenschappelijke en objectieve onderbouwing is omdat ik geen zicht heb op de besteding van de middelen van het verkeersveiligheidsfonds. In het kader van de opvolging van het verkeersveiligheidsbeleid heb ik wel aan mijn federale collega gevraagd een kopie te krijgen van de goedgekeurde actieplannen van de Vlaamse politiezones om die te linken aan het convenantenbeleid. Het inwinnen van een advies van het Steunpunt Verkeersveiligheid en van de MORA is een belangrijke suggestie. We hebben de VSV al betrokken bij dit beleid.

De wet van 6 december 2005 betreffende de opmaak en financiering van actieplannen inzake verkeersveiligheid voorziet in een coördinator die instaat voor de opvolging en de daadwerkelijke uitvoering van de doelstellingen van het actieplan. Het Vlaamse Gewest is tot mijn grote spijt ook op dit vlak niet bevoegd.

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

**De heer Eloi Glorieux:** Mevrouw de minister, u bevestigt dat het niet alleen uw standpunt maar dat van de hele Vlaamse Regering is om de variabele signalisatie in schoolomgevingen overal aan te brengen. Het lijkt me logisch dat te doen op grote doorstromingswegen. Ik noemde dat gewestwegen, maar het spreekt voor zich dat dat ook gemeentewegen met eenzelfde functie inhoudt. We moeten ervoor opletten dat er geen misbruik wordt gemaakt van die mogelijkheid om in schoolomgevingen die in dorpskernen of woonstraten liggen, ook maximaal een dergelijke flexibele signalisatie aan te brengen. Dat holt immers het systeem op zich uit, en bovendien is de laatste maanden heel wat onduidelijkheid gecreëerd, zowel door uitspraken van sommige rechters als door de federale minister. De mensen denken op de duur dat die zone 30 niet ernstig moet worden genomen want de politici nemen het zelf niet ernstig of relativeren het bij elke gelegenheid die ze hebben. Daarom moeten we ervoor opletten dat het principe niet wordt uitgehold maar wel versterkt en dat er wat betreft

handhaving, wat niet uw bevoegdheid is, wel degelijk een en ander zou gebeuren.

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

**De heer Jan Peumans:** Mevrouw de minister, als ik het goed heb begrepen, is er een ontwerpcommissiebrief op komst en alle elementen, behalve de infrastructuurwerken die impact hebben op de verkeersveiligheid, worden daarin weerhouden. Hoe wordt dat financieel vertaald? U doet een heel duidelijke uitspraak, en dat verheugt me. Als dit allemaal wordt weerhouden, zal een keuze moeten worden gemaakt. Als de bestaande middelen worden gebruikt voor variabele signalisatie voor zones 30, dan zijn de centen vlug op.

Heb ik goed begrepen dat u naar aanleiding van de vijfde vraag van de heer Glorieux zegt dat het Vlaamse Gewest volledige zeggenschap zou moeten hebben over de besteding van alle middelen van het verkeersveiligheidsfonds? Bedoelt u in overleg met de politiezones? Of bedoelt u dat u al die middelen zult gebruiken voor het Vlaamse Gewest?

Ik begrijp de link tussen mobiliteitsconvenants en verkeersveiligheidsplannen niet goed. Ik denk niet dat er tot nu toe veel verkeersveiligheidsplannen zijn ingediend die een link hebben gelegd naar een mobiliteitsconvenant. Hoe zal die link worden gelegd? Wat is er de bedoeling van? Dat is een nieuw gegeven voor mij.

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

**De heer Carl Decaluwe:** Het is de bedoeling om de middelen die in het fonds zitten en straks worden toebedeeld aan de politiezones, te linken aan het convenantenbeleid van de Vlaamse Regering. Dat betekent dat de gemeentelijke autonomie opnieuw zal worden ingeperkt, als ik het goed begrijp. Als dit zo is, zal de CD&V-fractie daar toch wel voorbehoud tegen aantekenen, mevrouw de minister.

**De voorzitter:** Minister Van Brempt heeft het woord.

**Minister Kathleen Van Brempt:** Ik ga de middelen niet afpakken, wel integendeel. Ik wil er eerst voor zorgen dat Vlaanderen bevoegd wordt voor het verkeersveiligheidsbeleid en zeker voor het geld. Dan kunnen we het geld verdelen en criteria afspreken op basis waarvan wij willen verdelen. Los van de communautaire scheef trekking zouden we nog veel verder kunnen gaan in het belonen van de gemeenten die positieve inspanningen doen voor de verkeersveiligheid. Dat is de discussie van de toekomst. Vandaag ben ik niet bevoegd, dus hoef ik daar niet over te discussiëren.

Dat geldt ook voor het convenantenbeleid. Vandaag is die discussie zonder onderwerp.

Als we bevoegd worden, is het precies de bedoeling ervoor te zorgen dat er nog maar een plan moet worden gemaakt. Nu hebben we een mobiliteitsplan en het verkeersplan dat moet worden gemaakt voor het verkeersveiligheidsfonds, terwijl het perfect een en hetzelfde plan kan zijn. Een visie op mobiliteit is immers ook altijd een visie op verkeersveiligheid. Ik zie een heel grote samenhang tussen infrastructuurmaatregelen, educatie- en sensibiliseringsmaatregelen en handhavingsmaatregelen. Door het feit dat een deel federale bevoegdheid betreft en een deel Vlaamse bevoegdheid, is er een lokaal mobiliteitsplan en een lokaal verkeersveiligheidsplan. Het is zinvol in het kader van de administratieve vereenvoudiging om tot een plan te komen, maar het is ook beleidsmatig interessant. Dat is toekomstmuziek. Vandaag bestaan de plannen naast elkaar en hebben we niets te zeggen over de besteding van de middelen.

De link tussen de prioriteiten die we in de rondzendbrief hebben gelegd en de besteding van de middelen, behoort tot de autonomie van de gemeenten. We geven alleen aan wat de prioriteiten zijn. Er zullen lokale besturen een bedrag besteden aan variabele signalisatie. Elk lokaal bestuur moet afwegen of het zinvol is dat die schoolomgeving een klassieke zone 30 moet krijgen of dat er variabele borden moeten worden aangebracht. Dat heeft te maken met de visie van het lokaal bestuur op die situatie.

**De heer Jan Peumans:** Mevrouw de minister, is er al nagedacht over hoeveel voorafname u wilt doen uit het verkeersveiligheidsfonds? U zegt dat idealiter de bevoegdheid over de verdeling van de middelen uit het verkeersveiligheidsfonds bij de gewesten ligt. Als je 100 miljoen euro hebt, is het van belang te weten dat er bijvoorbeeld 5 miljoen van wordt afgenomen, en dan gebeurt er een verdeling. Dan is de vraag hoe die verdeling zal gebeuren. Zult u bijvoorbeeld de voorkeur geven aan de gemeente Aartselaar ten opzichte van Kortrijk? Die keuze zult u wel moeten maken.

**Minister Kathleen Van Brempt:** Ik ben het daar helemaal mee eens. Het wordt zeker een boeiend debat op basis van welke criteria die middelen voor de lokale overheden worden verdeeld. Ik vind niet dat er veel voorafname voor de Vlaamse overheid zelf moet zijn. Dat kan enkel en alleen te maken hebben met opvolging, tenzij we ook handhaving zullen moeten organiseren. Nu zijn we echt ver in de toekomst aan het kijken. Dat debat gaan we vandaag niet voeren. Als minister van Mobiliteit ben ik sterk vragende partij om de middelen

te moduleren al naargelang de inspanningen voor de verkeersveiligheid, dat is evident.

**De heer Jan Peumans:** Krijgen we later nog iets te horen over de link tussen het mobiliteitsconvenant en de verkeersveiligheidsplannen?

**Minister Kathleen Van Brempt:** Dat is een puur intellectuele oefening tot we bevoegd zijn. Ik ben daar niet pessimistisch over. Als alle partijen in dit parlement mee willen voor de volgende staats hervorming, zal dat lukken.

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

**Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de toekomst van de NV De Streep**

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

**De heer Carl Decaluwe:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik heb de voorbije periode wat parlementaire vragen gesteld in verband met de inkomsten van reclame op trams en bussen van De Lijn. Die is niet slecht, want sedert de periode 2000-2004 zijn de reclame-inkomsten gestegen van 1,4 miljoen euro naar ruim 2,5 miljoen euro. Dat is een stijging van een goede 78 percent over de laatste 5 jaar.

Artikels in een aantal kranten hebben mijn aandacht getrokken. Blijkbaar trekt de gemengde dochter NV De Streep, die nu de reclameregie doet en waarvan De Lijn voor de helft aandeelhouder is, naar het bedrijf Think-Media. Het zou de bedoeling zijn – en ik heb gelezen dat dat ondertussen al is beslist – dat de reclameregie op de trams en bussen na 31 augustus zou worden uitgevoerd door een volle dochter van De Lijn, wat een goede zaak is.

Ik heb ook gelezen dat het uiteindelijk de bedoeling is dat door het systeem dat geld opbrengt, dat geld opnieuw kan worden geïnvesteerd in inspanningen van De Lijn in het kader van het openbaar vervoer. Het is belangrijk dat men opnieuw denkt aan een vorm van PPS-constructie met een eenticketsysteem.

Er doen hardnekkige geruchten de ronde dat De Lijn genoodzaakt was om het hoofdstuk De Streep af te sluiten door het feit dat NV De Streep volledig in han-

den komt van Think-Media. Dat betekent dat de reclameregie door De Lijn zelf zou gebeuren in de nabije toekomst en dat de NV De Streep een lege doos wordt. Wat doen we met een lege doos? Ik hoop niet dat het een verborgen agenda is dat de PPS-constructie met het eenticketsysteem in de deal zit met de NV De Streep. U knikt neen, maar ik had hier wel graag de bevestiging van. Er zijn destijds PPS-constructies geweest met de NV Falcom, en dat was geen goed avontuur. Het is belangrijk hieromtrent duidelijkheid te hebben.

Mevrouw de minister, op welke manier zal de reclamewerving na 31 augustus 2006 concreet gebeuren? Over welke knowhow beschikt De Lijn om in het reclameveld de nodige inkomsten te genereren en het oude netwerk eventueel mee over te nemen? Zelfs als men met een volle dochter werkt, kan er nog een perfecte samenwerking zijn met de privé-sector. Is daarin voorzien en op welke manier denkt men die te organiseren? Klopt het dat de NV De Streep volledig in handen komt van Think-Media en op welke manier kan men voorkomen dat deze een regelrechte concurrent wordt van de dochter van De Lijn? Uiteindelijk is er nog altijd de wet op de overheidsopdrachten.

**De voorzitter:** Mevrouw De Ridder heeft het woord.

**Mevrouw Annick de Ridder:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik sluit me aan bij de pertinente vragen van de heer Decaluwe. Ik vertrek van een interview met de minister dat ik vandaag heb gelezen in de Gazet van Antwerpen over de nieuwe structuur en de nieuwe holding die zou werken met een ethische en esthetische code voor reclamevoering.

U spreekt over een opbrengst van 2 à 3 miljoen euro per jaar. Als in eigen beheer betere inkomsten kunnen worden gegenereerd, wie ben ik dan om dat niet toe te juichen of niet goed te vinden? Dat betekent ook dat de dekkingsgraad van de VVM De Lijn omhoog zou gaan en dat is een goede zaak. Waarop baseert u zich? Hoe komt u uit op 2 à 3 miljoen euro per jaar?

Het verheugt me dat u middelen voorbestemt voor het managementinformatiesysteem. Ik beschouw dat als het registratiesysteem waar we al een paar jaar vragende partij voor zijn. De kostprijs ervan wordt geschat op 60 miljoen euro. Het is dan natuurlijk heel magertjes dat de opbrengsten van de reclamevoering in eigen beheer, namelijk 2 à 3 miljoen euro per jaar, slechts ten dele zullen worden aanwend voor het systeem omdat u ook het comfort van de reizigers wil opkrikken. Als er één prioriteit moet zijn, is het wel het registratiesysteem. U moet niet beginnen met nu al te zeggen dat iedereen 'real time info' moet krijgen, dat iedereen moet kunnen zien over hoeveel minuten er een bus komt, en zo meer.

Het registratiesysteem vormt de prioriteit. U hebt immers maar 2 à 3 miljoen euro op een totaal van 60 miljoen euro. Als u werkelijk een prioriteit maakt van het systeem, kan het volledige bedrag er dan aan worden besteed of zult u geld opzij zetten voor allerlei extra 'foliekes'?

Natuurlijk kan slechts een klein gedeelte van de nodige 60 miljoen euro met de opbrengst gedekt worden. U hebt het over PPS, maar ik heb slechts een heel vaag idee van wat u daaronder verstaat. Ik had eerder gedacht aan een lening die de holding kan afsluiten en die wordt terugbetaald met de opbrengsten. Dat lijkt me realistisch met een bedrag van 2 à 3 miljoen euro per jaar. Als u er enkel 2 à 3 miljoen euro in stopt en stelt dat de rest van ergens anders moet komen, dan vraag ik me af van waar. Waaruit bestaat de PPS juist? Moet niet worden gewerkt via een openbare aanbesteding zodat we toch binnen een zeker wettelijk kader werken?

**De voorzitter:** Minister Van Brempt heeft het woord.

**Minister Kathleen Van Brempt:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer Decaluwe, vanaf 31 augustus 2006 loopt de concessieovereenkomst die de NV Streep heeft betreffende de reclamevoering in, op of rond de roerende en onroerende goederen van De Lijn definitief af. Voor mij is dat verhaal dan ten einde. Ik zal niets meer ontwikkelen vanuit De Lijn dat ook maar iets te maken heeft met de NV Streep. In het kader van de voortzetting van de reclamevoering, zal wel een 100-percentdochter van De Lijn opgericht worden, waarvan één aandeel in handen van de Vlaamse overheid zal zijn. Deze dochter wordt verder de NV Lijncom genoemd.

Die dochter krijgt de 'alleenheerschappij' om reclame te voeren inzake het roerend en onroerend goed van De Lijn. Ze zal dat doen op basis van een sterke ethische en esthetische code. Het is belangrijk om dit te benadrukken, want de Vlaamse overheid investeert ontzettend veel middelen in het openbaar vervoer. De reclamevoering en de inkomsten uit de reclamevoering vormen daar maar een heel klein onderdeel van. Het openbaar vervoer is vandaag een heel belangrijk onderdeel van het straatbeeld. Het comfort van de reizigers is prioritair en is veel belangrijker dan de reclamewinsten en de reclamevoering, vandaar de ethische en esthetische code die volop wordt ontwikkeld. Op basis daarvan zullen we echt kunnen bepalen wat de inkomsten zijn.

Vandaag beschikt De Lijn niet over de nodige knowhow voor reclamevoering, maar het personeel van de huidige NV Streep wel. Het is de bedoeling om het

personeel over te nemen vanaf het moment dat de 100-percentdochter wordt opgericht, omwille van de knowhow, maar ook om sociale redenen. Mijn voorgangers en mensen die de verantwoordelijkheid voor De Lijn op zich hebben genomen, hebben altijd gezegd dat voor de werkzekerheid van die mensen wordt gezorgd. We blijven daar achter staan. Voor de nieuw op te richten dochter van De Lijn is het belangrijk dat we de knowhow niet missen en kunnen werken aan de continuering.

De Lijn heeft alle aandelen, met uitzondering van één aandeel dat van de Vlaamse overheid is. Hierdoor kan De Lijn de concessie voor het voeren van reclame rechtstreeks aan haar eigen dochter toewijzen, waardoor er geen marktbevraging noodzakelijk is. Voor de praktische realisatie van de omzet, kan de nieuwe dochter wel een beroep doen op de privé-sector om in ruil voor een commissie, klanten aan te brengen. Concreet kan een privé-partner, op niet-exclusieve basis, toetreden tot een samenwerking met de reclaimedochter van De Lijn die in oprichting is. De privé-partner kan instaan voor de werving van specifieke adverteerdersgroepen met het oog op het sluiten van publiciteitscontracten in naam van en voor rekening van de NV LijnCom. Uiteraard behoudt de NV LijnCom in ieder geval het recht om zelf met derden een overeenkomst te sluiten en om zelf reclame te werven bij alle soorten klanten. Het is dus mogelijk en zelfs wenselijk om met privé-partners samen te werken, maar niet exclusief. Het kan een echte troef zijn waardoor we meer inkomsten kunnen verwerven dan andere vervoersmaatschappijen.

Het klopt dat de NV Think Media in principe in de loop van september 2006 100 percent van de aandelen in de NV Streep zal verwerven. Hiervoor is er een dading afgesloten. Op 31 augustus 2006 verstrikt echter de exclusieve concessieovereenkomst tussen De Lijn en de NV Streep. Na 31 augustus 2006 zal de NV Streep derhalve niet langer over de bevoegdheid beschikken om nog aan reclameregie te doen op of in de roerende en onroerende goederen van De Lijn en kan zij dus onmogelijk een 'regelrechte concurrent' van de NV LijnCom worden. De NV LijnCom krijgt de exclusiviteit voor het voeren van reclame op bussen en trams, binnen of op andere dragers van De Lijn. Voor de NV Streep betreft het een volstrekt eindig verhaal.

Mevrouw De Ridder, u vraagt me naar de inkomsten. De inkomsten op kruissnelheid heb ik voorzichtig geraamd op 2 à 3 miljoen euro. Het gaat om de inkomsten op kruissnelheid en dus niet voor het eerste of tweede jaar. We baseren ons daarvoor op een uitgebreid onderzoek van een bureau met een heel sterke reputatie.

Er zijn twee grote onbekenden. We weten ten eerste nog

niet hoe sterk de dochter kan presteren en kan inspelen op de nationale en regionale markten – dit laatste vind ik ontzettend belangrijk.

Ten tweede weten we nog niet onder welke voorwaarden de reclamevoering kan geschieden. De ethische en esthetische code wordt daarbij van ontzettend groot belang. Dat is logisch, want wat het meeste inkomsten genereert, is een volledig ingepakte kusttram. Over smaken kan natuurlijk oeverloos worden gediscussieerd. Ik zal de maat der dingen niet bepalen. Ik zal de code niet vastleggen, maar ik heb daarvoor een raad van experts opgericht, met onder meer de Bouwmeester en mensen uit de reclamewereld. De raad zal zich uitspreken over het soort reclame dat wenselijk en aanvaardbaar is op het openbaar vervoer. De ruitreclame vormt daarbij een van de discussiepunten. Ruitreclame is nu niet mogelijk, want werd afgeschaft door de vorige regering, maar het is wel de vorm van reclame die het meeste opbrengt. De raad zal zich moeten uitspreken over de oppervlakte die kan worden beplakt, over het soort reclame en dergelijke. De reclame zal bijvoorbeeld niet over auto's mogen gaan. Hij zal duurzaam moeten zijn, en moeten beantwoorden aan de norm van non-discriminatie. De Lijn zal met andere woorden een absolute voortrekkersrol moeten spelen in ethische en esthetische reclame. De raad zal vastleggen wat dat is, en uiteraard is dat heel bepalend voor de inkomsten. Het is dus nog wat voorbarig daar nu grote uitspraken over te doen.

Ook omtrent de besteding van de middelen zijn er prioriteiten bepaald. U hebt verwezen naar het managementinformatiesysteem. Dat is heel belangrijk. Ik ben altijd een grote voorstander geweest van een eenticketsysteem. We hebben daar nu met de verschillende ministers van Mobiliteit een akkoord over gesloten. Er zou één mobiliteitskaart moeten komen die bruikbaar is op de verschillende vervoerssystemen. Bovendien moet dat ook de nodige informatie leveren aan De Lijn om een moderne openbaarvervoersmaatschappij te zijn en exact te weten wie waar opstapt en hoe lang ze op de trein en op de bus zitten.

Dat is een duur systeem, dat we zullen financieren via de dochter van De Lijn, de NV LijnCom. Dat biedt de bijkomende mogelijkheid het ESR-neutraal te doen, zodat het ook mogelijk wordt te werken met een lening of een andere vorm van PPS. Hoe we dat gaan doen, moet nog verder uitgezocht worden. Op die manier zullen de middelen van de dochter van De Lijn en de dotatiemiddelen gebruikt worden om dat managementinformatiesysteem op poten te zetten.

U spreekt van 'andere folietjes', maar ik vind het helemaal geen folietjes. Ze zijn net even belangrijk. Het

is heel belangrijk de kwaliteit van het openbaar vervoer verder te verbeteren. Een van de initiatieven die we daartoe willen nemen, is real-time-informatie, die erg belangrijk is. Vandaag bestaat dat bijvoorbeeld al bij de trams in Antwerpen, en het wordt erg geapprecieerd. We weten uit onderzoek dat een van de redenen waarom een bepaald soort mensen vandaag het openbaar vervoer niet neemt, het gebrek aan real-time-informatie is. Dit zijn twee sporen, maar er zullen er nog andere worden gevolgd om de kwaliteit van het openbaar vervoer verder op te krikken.

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

**De heer Carl Decaluwe:** Mevrouw de minister, ik dank u voor uw uitvoerig antwoord. Het is echter niet meer dan logisch dat ze de knowhow willen meenemen, anders is het een leugenkast. Het is ook goed dat er op een niet-exclusieve manier wordt samengewerkt. Dat houdt de markt open.

Als ik het echter goed begrijp, kan de NV Streep, die een lege doos is, theoretisch gesproken nog altijd samenwerken met de nieuwe reclameregie van De Lijn. Dat lijkt me gevaarlijk. De sector moet transparant zijn, en degenen die in de adviesraad zitten, moeten dan ook weten dat ze geen advies kunnen geven over zichzelf of over producten waarbij ze zelf betrokken zijn. Anders komen we opnieuw terecht in de heroïsche discussies van jaren geleden in deze commissie over de NV Streep. Dat punt ligt bijzonder gevoelig, en er moet dan ook rekening mee worden gehouden.

Wat is nu de reden van die dading? Waarom zijn plots alle klachten vervallen en is het tot een deal gekomen? Ook dat interesseert me. Misschien is de deal dat er in de toekomst nog samenwerking mogelijk is tussen de NV Streep en de nieuw op te richten holding. Wat is precies de reden om de klachten, die toch niet van de poes waren, te laten vallen?

**De voorzitter:** Mevrouw De Ridder heeft het woord.

**Mevrouw Annick De Ridder:** Mevrouw de minister, ik heb nog een kleine bijkomende vraag. Naar aanleiding van dat principeakkoord met de andere partners over het geüniformiseerd ticket, werd gezegd dat het informatica-systeem dat daarvoor moet worden ontwikkeld, zou worden uitgedacht en voorbereid door een dochter van de NMBS, Syntigo. In hoeverre overlapt dat de opdracht die bij De Lijn wordt uitgewerkt? We moeten streven naar een zo performant mogelijk systeem, waarin de middelen voor het onderzoek en het op punt stellen zeker niet dubbel worden besteed.

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

**De heer Freddy Van Gaever:** Mevrouw de minister, toen ik het artikel las over de stopzetting van de samenwerking met de NV Streep, wilde ik u voor een keer gelijk geven. Ik dacht immers dat het een goede beslissing was. Ik heb namelijk wat mensen achter Think-Media gekend, en ik heb er zo mijn bedenkingen bij, zonder daarover te willen uitweiden.

Vandaag ben ik echter weer ontgoocheld door de antwoorden die u hebt gegeven. Ik las in de krant dat u denkt 2 tot 3 miljoen euro te ontvangen. Vandaag zegt u dat dat voor later is, niet voor de eerste twee jaar. Ook vernemen we nu dat u het sociaal passief en het personeel van de NV Streep overneemt. Als die 2 à 3 miljoen in het eerste jaar maar 1 miljoen is, en als daarvan nog de overname van het sociaal passief en de mensen moet worden afgetrokken, dan hebben we het nog over een paar honderdduizend gulden. Tegenover de 1 miljard euro die we binnenkort elk jaar bijdragen aan De Lijn, is dat niet eens meer een druppel op een hete plaat. Het is eigenlijk niets.

We moeten dan ook mevrouw De Ridder ontgoochelen waar ze stelt dat de nieuwe NV LijnCom een aanzienlijke bijdrage zal leveren tot de dekkingsgraad van de NV De Lijn. Met wat we vandaag vernemen, wordt het veeleer een nuloperatie. Of vergis ik me?

**Minister Kathleen Van Brempt:** Mijnheer Decaluwe, ik ben het met u eens en ik ben zelf absoluut vragende partij voor heel veel transparantie, gegeven de gebeurtenissen uit het verleden en de sector waarin we werken. We zullen daar dan ook heel nauwgezet op toezien. Vandaar ook die raad van experts. Uiteraard moeten die zelf ook heel ethisch handelen.

Ik weet niet wat voor Think-Media de reden van de dading was. Wel weet ik dat het voor De Lijn een heel efficiënte manier was om dit verhaal af te sluiten. Anders wachtte ons een heel moeilijke vereffening, met alle procedures van dien. Ik heb ze niet afgesloten, dat hebben De Lijn en de NV Streep gedaan, en ik weet niet wat voor Think-Media de reden was. We kunnen ons er allerlei dingen bij voorstellen, maar voor De Lijn is het een goede zaak. We hoeven dit nu niet maanden of zelfs jaren mee te slepen.

U vroeg naar de toekomstige samenwerking. In theorie hebt u gelijk; meer kan ik daar niet over zeggen. Ik ben niet van plan om rechtstreeks in te grijpen in wat bij die dochter gebeurt. Als er echter zo'n dingen gebeuren, dan willen we nog wel eens bellen. Iedereen is doordrongen van wat er in het verleden is gebeurd, en wil met een schone lei beginnen.

Mevrouw De Ridder, er is geen overlapping. De twee

staan sterk met elkaar in verband, maar er is een duidelijk verschil in de opdracht. Ingevolge het akkoord tussen de verschillende ministers van Mobiliteit is er nu een kader nodig voor alle systemen die de vervoersmaatschappijen gaan ontwikkelen, zodat ze compatibel zijn met elkaar en er met één ticket kan worden gewerkt. Dat is de afspraak en de dochter van de NMBS zal dat moeten initiëren. Verder zal elke vervoersmaatschappij ook haar eigen systeem ontwikkelen, anders was er nooit een akkoord mogelijk geweest en hadden we nog jaren moeten onderhandelen. Bij de MIVB zijn ze al heel ver gevorderd met een nieuw ticketsysteem. Wij kunnen daar nu aan beginnen, en we zullen dat doen binnen dat globale kader. Het zijn dus twee verschillende opdrachten, al staan ze met elkaar in verband.

Mijnheer Van Gaever, ik ben begonnen met te zeggen dat dit een klein deeltje is van het grote verhaal van De Lijn, zeker in verhouding tot de jaarlijkse dotatie. Het gaat hier om maar een paar miljoen. We zullen ze echter op een welbepaalde manier gebruiken, om bijvoorbeeld het eenticketsysteem te kunnen ontwikkelen. Dat is inhoudelijk een grote meerwaarde. U hebt volkomen gelijk dat dit de kostendekkingsgraad niet omhoog zal helpen, en dat is ook helemaal niet mijn bedoeling. De doelstelling is op een efficiënte maar ook ethische manier reclame te voeren en de middelen daaruit op een goede manier te gebruiken, onder meer voor het eenticketsysteem. Dat is een win-winsituatie.

2 à 3 miljoen is een voorzichtige inschatting, en ik wil vooral voorzichtig blijven. Misschien is het meer, maar het kan ook minder zijn. De overname van het sociaal passief en het personeel van de NV Streep bekijk ik zo niet. Dat is immers een echte troef voor De Lijn, want het zijn de mensen met de knowhow die we zelf niet hebben. Financieel is dat geen aderlating. Integendeel, het is onze garantie op het succes op korte termijn van de dochter. Laten we elkaar opnieuw spreken eens de dochter is opgericht. Dan zien we wel wat de opbrengsten zijn. Het is een klein, maar een goed onderdeel van heel dit verhaal.

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

---



