

C65 – OPE7

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



Zitting 2006-2007

16 januari 2007

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over mogelijke tolheffing bij nieuwe verkeersinfrastructuur en de stand van zaken betreffende het wegvignet	1
Vraag om uitleg van de heer Sven Gatz tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, tot de heer Geert Bourgeois, Vlaams minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme, en tot de heer Frank Vandenbroucke, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Werk, Onderwijs en Vorming, over de realisatie van het fietsroutenetwerk in Vlaams-Brabant	13
Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over mogelijke tolheffing bij nieuwe verkeersinfrastructuur in het algemeen, en meer specifiek bij de ontdeubbelde Scheldebrug in Temse	15
Vraag om uitleg van de heer Christian Verougstraete tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de stand van zaken rond de strategische visienota over de regionale luchthavens	16
Vraag om uitleg van de heer John Vrancken tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de noord-zuidverbinding in Limburg	18
Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het verwerpen van de CREG van de kosten opgelegd in het kader van de Vlaamse openbardienstverplichtingen	22

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over mogelijke tolheffing bij nieuwe verkeersinfrastructuur en de stand van zaken betreffende het wegvignet

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, al jaren zijn het Waasland en Klein-Brabant vragende partij voor een oplossing van de verkeersproblemen die dagelijks voorkomen aan de Scheldebrug, zowel in de richting van Willebroek als in de richting van Sint-Niklaas. Al tientallen jaren vormt de flessenhals van de brug over de Schelde te Temse-Bornem een zwaar verkeersprobleem.

Een goede verbinding tussen het Waasland en Klein-Brabant is belangrijk voor het sociaal-economisch leven van die regio. Die terechte verzuchting hebben we bij herhaling gesteund en verschillende keren op de politieke agenda geplaatst. Nu de realisatie van die beleidsopatie dichterbij komt, pleiten sommige actiegroepen, hierbij gesteund door een politica, voor een tolheffing. Er wordt gevreesd voor een massale toevoer van vrachtwagens die de Temsebrug zullen gebruiken om de betalende Liefkenshoektunnel te vermijden.

De nieuwe brug van Temse kan niet los worden gezien van de hele mobiliteitsproblematiek in de ruime Antwerpse regio. Om nieuwe verkeersstromen te ontmoedigen, moet er maar tol geheven worden, zo luidt het.

Mevrouw de minister, verdedigt u het standpunt om een nieuwe tolheffing te vragen bij nieuwe specifieke kunstwerken? Veel essentiëler is de vraag die ik op 14 december 2006 schreef, maar die vandaag brandend actueel is: wanneer wordt er uitvoering gegeven aan de passage in het regeerakkoord die streeft naar de invoering van het wegvignet ter vervanging van de verkeersbelasting, zodat voortaan iedereen, ook buitenlanders, betalen voor het gebruik van onze weginfrastructuur? Wat is de stand van zaken en de verdere timing?

De voorzitter: De heer Van Aperen heeft het woord.

De heer Jul Van Aperen: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het wegvignet in België is inderdaad een brandend actueel gegeven. De reactie van de 'krenterige' Nederlanders om ons eventueel te boycotten, is wat kleinzielig. Als ze liever over Duitsland naar

Frankrijk rijden, moeten ze dat maar weten. Ze zullen meer geld kwijt zijn.

Het idee van een wegvignet, dat andere mensen laat meebetalen voor onze weginfrastructuur, is in principe een goed idee. Dit vignet is echter beperkt tot personenwagens. Voor alle vrachtwagens boven de 12 ton, bestaat nu een eurovignet. We kunnen beide vignetten niet samenvoegen. Om dat op te lossen, zullen we het akkoord van 1994 tussen verschillende landen moeten opzeggen en een nieuw soort tol invoeren.

In deze commissie is er al meermaals gesproken over het wegvignet. Ik heb indertijd het idee geopperd om een soort rekeningrijden in te voeren, in samenwerking met de hele Benelux. Ons grondgebied is te klein om alleen op Vlaams of Belgisch niveau iets in te voeren. Als we het gebruik van onze wegen door iedereen willen laten betalen, moeten we een uitgestrekt gebied hebben, omdat dat de controle vergemakkelijkt. De passage door Vlaanderen is, komende vanuit Nederland, ocharme 120 kilometer. Ik vrees dat er veel te weinig controle zal zijn, zoals nu met het eurovignet het geval is. Het effect van de buitenlanders die meer betalen, zal zo worden geminimaliseerd.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, ik sluit me aan bij het pleidooi van de heer Van Aperen. Het wegvignet is in de eerste plaats een financierings-taks, waar geen ecologische sturing van uitgaat. Daarom hebben we van in het begin gepleit voor een slimme, ecologisch gemoduleerde kilometerheffing. Desnoods doen we dat in een eerste fase voor vrachtwagens, en nadien voor andere wagens. Ons voorstel van resolutie daarover werd destijds echter weggestemd.

Maar ook het wegvignet komt niet van de grond. Zelfs bij de doelstelling – er een financieringstaks van te maken – stel ik steeds meer vragen. Als de Limburgse deputatie voorstelt dat de provincie Limburg de kosten zou betalen van het wegvignet voor de Nederlanders en Duitsers die in Limburg aan toerisme komen doen, dan heb ik daar grote vragen bij. Volgens die deputatie is het ongehoord om eerst een vignet te kopen, om aan fietstoerisme te kunnen doen of in Limburgse hotels te kunnen overnachten. Als de provincie Limburg beslist om 60 euro terug te betalen aan mensen die een hotel boeken in Limburg, waarmee zijn we dan bezig?

Mevrouw de minister, hoe reageert u op de initiatieven van de Limburgse gedeputeerde voor toerisme, de heer

Sylvain Sleypen? Ondergraaft zijn voorstel het wegvignet en de doelstellingen ervan niet volledig?

Zouden we niet opnieuw overwegen om over te stappen op een slimme kilometerheffing, zoals ook de heer Van Aperen suggereerde?

De voorzitter: De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik ben blij dat de vraag van de heer De Meyer van 14 december 2006 aanleiding gaf tot de doorbraak in de besprekingen tussen de gewesten. (*Gelach*)

Het is in elk geval een goede zaak dat er nu een akkoord is tussen de gewesten. Het voorstel is al vrij oud en werd gezamenlijk door collega Decaluwe en mezelf geformuleerd in het begin van 2002, op het ogenblik dat Vlaanderen ter zake bevoegd werd. We hebben bekeken wat we met betrekking tot de verkeersbelasting kunnen doen in een transitland, want dat zijn België en Vlaanderen. Andere transitlanden, zoals Zwitserland, Oostenrijk en een aantal Oost-Europese landen, werken al langer met een vignettensysteem. Wij hadden het misschien 30 jaar geleden al moeten doorvoeren en een bijdrage moeten vragen aan degenen die mee gebruik maken van onze wegen. Het is goed dat we erin zullen slagen om dit systeem zo snel mogelijk in te voeren.

Ik heb een paar opmerkingen bij de vragen naar het rekeningrijden. In feite bezitten we al een systeem van rekeningrijden: de accijnzen op benzine en diesel. Wie veel rijdt, betaalt meer accijnzen. Als we het systeem van rekeningrijden doorvoeren, moet er een slimmere toepassing komen, rekening houdend met spitsuren en dergelijke. We moeten het rekeningrijden samen bekijken met de accijnzen. Een consequentie van het vragen van een bijdrage in functie van het rekeningrijden is dat de accijnzen evenredig moeten verminderen, net zoals het invoeren van het wegvignet invloed heeft op de verkeersbelasting. Nu betalen een aantal mensen die door ons land rijden, op geen enkele manier een bijdrage, ook niet via het tanken. Ze tanken wel in Kapellen of Berchem, maar dan wel in Kapellen of Berchem in Luxemburg, niet in België.

We moeten het rekeningrijden eens samen met Nederland bekijken. Het systeem in Nederland zal in 2012 technisch op punt staan. We moeten de zaak ook samen met de accijnzen bekijken, want die zijn al een vorm van rekeningrijden.

Aan Nederlandse zijde worden nu een aantal opmerkingen geformuleerd. In de grensstreek zijn er misschien een aantal onbedoelde effecten. In het oorspronkelijke voorstel bestond het toepassingsgebied uit de snelwegen, het trans-Europese netwerk en een aantal extra

wegen om het transitverkeer te vermijden. Als dit toepassingsgebied wordt behouden, dan zal iemand die de grens slechts 2 à 3 kilometer oversteekt om een restaurant te bezoeken, om een brood te kopen bij de bakker of om bier aan te schaffen bij de brouwer, niet onder de regeling vallen. Het betreft dan immers het gebruik van gemeentewegen en kleine gewestwegen. (*Opmerkingen van de heer Jan Penris*)

Mijnheer Penris, ik kan u verzekeren dat ik op zondagvoormiddag bij de bakker en op zaterdag bij de brouwer achter een lange rij Nederlanders moet aanschuiven. De parking van de biersteker staat vol met wagens met geel-zwarte nummerplaten. Een aantal dingen van bij ons, zoals het brood van de warme bakker of het bier, kunnen de Nederlanders erg appreciëren. In mijn gemeente zijn die zaken via gemeentewegen bereikbaar. Ik kan me voorstellen dat dat niet overal het geval is en dat kan inderdaad ongewenste gevolgen hebben. Het is niet onze bedoeling dat die zaken door het wegvignet een deel van de klanten verliezen. Het gaat ons om het transitverkeer dat echt gebruik maakt van ons wegennet. Door ons te houden aan de oorspronkelijke definitie, kunnen heel wat bemerkingen die nu worden gemaakt, makkelijk worden weerlegd.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, in Limburg zijn er mensen die grote stunts doen en mensen die kleine stunts doen – ik laat u zelf invullen wie wat doet.

Mijnheer de voorzitter, naar aanleiding van de publicatie in de krant had ik een vraag om uitleg willen indienen, maar in overleg met u heb ik beslist om me bij deze vraag aan te sluiten. Vlaanderen en Nederland hebben een heel groot aantal gemeenschappelijke punten, onder meer op het gebied van mobiliteit en infrastructuur, we moeten dat niet onder stoelen of banken steken.

Ik geef u het voorbeeld van een grensgemeente. U weet dat we een vrij lange grens delen met Nederland. Een aantal Nederlanders komen nu de grens over wippen om naar de bakker, de Aldi of de antiekmarkt te gaan.

Ik heb de vraag trouwens al gesteld naar aanleiding van de quickscan die u hebt laten maken. Ik verwachtte al dat u zou beginnen te lachen, mevrouw de minister. De quickscan had de bedoeling te onderzoeken wat het effect zou zijn van het invoeren van dergelijke vignetten. In alle stukken die ik over het wegvignet heb gelezen, ben ik op dat vlak niets negatiefs tegengekomen, zoals verdringing, omrijfactor of wat dan ook. Zoals de heer Van Aperen zegt, is ons land petieterig klein en heeft het heel veel transitverkeer. Als men over de grens rijdt, is men het land alweer uit voor men

het weet. Het zal vooral een weerslag hebben op mensen die toevallig naar ons land komen. Na het artikel in De Telegraaf, mevrouw de minister, hebt u allerlei uitspraken gedaan. Dat u zich laat opjagen door De Telegraaf, is helemaal erg, want dat is geen krant.

Het zou nuttig zijn om eens een status quaestionis te krijgen van hoe het staat met het wegeenvignet: wat is er tot nu toe bestudeerd en wat zijn tot nu toe de resultaten? Het studiesyndicaat heeft een of andere studie geproduceerd en doet een aantal voorstellen. Wat betekent dat? Wat is precies de stand van zaken met betrekking tot het invoeren van het wegeenvignet en welk tijdspad wordt in dezen gevolgd? Ik lees vandaag in de krant dat u begint te twifelen aan de datum van 1 januari 2008. Daar klinkt een zekere vertwijfeling in door. U hebt een quickscan laten uitvoeren, daarna zijn er een aantal activiteiten gebeurd door het studiesyndicaat. Werden de mogelijke negatieve risico's ingeschat? Is er ter zake overleg geweest met de buurlanden? Het gaat niet alleen over Nederlanders maar ook over de Fransen. Die hebben nog niet door wat er staat te gebeuren, want die kunnen geen Nederlands lezen. Het zal ook een weerslag hebben op Wallonië. Zijn er ter zake simulaties gemaakt? U beschikt over een hele batterij zogenaamde multimodale modellen. Wat is het standpunt van de Vlaamse Regering in dezen?

Ik lees een reactie van minister Bourgeois, die pleit voor andere tarieven om het krimpende toerisme vanuit Nederland tegen te gaan. Ik lees dat er drie tarieven zijn: voor 10 dagen, voor 2 of 3 maanden en voor een jaar. Zit daar nog veel flexibiliteit in? Zal er ook een eendagticket komen of een combinatie van een museumticket met een e-vignet en dergelijke? Er bestaan ontwikkelingen in Noord-Europa om tickets voor het openbaar vervoer te krijgen via de gsm. Ik kan me voorstellen dat dit hier ook kan worden toegepast. Is er overleg geweest met Europa in het kader van ontwikkelingen op dat gebied en hoe dat systeem daarin past en of dat daar geen hypotheek op legt?

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik sluit me aan bij dit minidebat naar aanleiding van de terechte vraag van de heer De Meyer hoe het staat met de uitvoering van die bewuste passage van het regeerakkoord. Het verheugt me ongelooflijk dat een aantal geesten blijkbaar gerijpt zijn in vergelijking met vroegere debatten, en het wegenvignet niet meer louter wordt benaderd in functie van een billijke spreiding van de lasten over binnen- en buitenlandse gebruikers. Daarmee zitten we meer op de lijn van wat de uitkomst is geweest van een maatschappelijk debat dat de SERV heeft georganiseerd op onze vraag. Een van de conclusies was dat de verschillende stakeholders gevraagd hebben dat naast de billijke spreiding van de lasten, ook doelstellingen zoals de aanpak van de

congestie, het verlagen van de negatieve impact van het wegverkeer op het milieu en een duurzame modale verschuiving moeten worden gekoppeld aan de mogelijke invoering van een wegeenvignet.

Het wegeenvignet, dat er waarschijnlijk op 1 januari 2008 zal komen, heeft geen sturend effect op al die terreinen terwijl ik daar wel principieel voorstander van ben. Ik ben ook voor een slimme kilometerheffing die rekening houdt met de milieukarakteristieken van de wagen, met de plaats, het tijdstip en de afgelegde afstand. Ik vind het goed dat een aantal collega's blijkbaar in dezelfde richting denken. We moeten in ogen-schouw nemen dat dit soort mechanismen belangrijke consequenties met zich meedraagt. Ik denk aan eerdere pleidooien van mevrouw De Ridder dat het instellen van een slimme kilometerheffing ook inhoudt dat je de individuele budgetneutraliteit loslaat. Als je daarvoor bent, ben je er ook voor dat sommige weggebruikers in de toekomst eventueel meer lasten zullen moeten betalen en andere minder. Dat was niet het standpunt van de VLD enkele maanden geleden, dacht ik. Als dat standpunt wordt bijgesteld, kan ik daar alleen maar voor applaudisseren.

Een tweede belangrijke consequentie van een slimme kilometerheffing is ervoor zorgen dat er betere alternatieven zijn dan het gebruik van de wagen, want dat is net de bedoeling, namelijk een prikkel geven in functie van een duurzaam verplaatsingsgedrag. Willen we dat de mensen de wagen meer thuislaten, dan moeten we meer investeren in openbaar vervoer.

Mevrouw de minister, u hebt een aantal opmerkingen gemaakt in dat kader. U zegt dat op korte termijn een ander systeem dan we nu voor ogen hebben, technisch niet mogelijk is en dat het openbaar vervoer niet overall een perfect alternatief in Vlaanderen is.

Mevrouw de minister, bent u bereid om technische ontwikkelingen in Nederland en Duitsland op de voet te volgen en na te gaan hoe het systeem kan evolueren naar een slimme kilometerheffing? Hebt u zicht op de aanwending van de middelen die zullen worden gegereneerd? Kunnen die middelen naar het openbaar vervoer gaan?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, vorige zaterdag zat ik in een satirisch radioprogramma in Utrecht. Ik heb gesuggereerd dat de huidige putsch die we op de Nederlanders plegen, een weerwraak is voor de tolheffing op de Schelde van de afgelopen eeuwen. Ze konden daar niet mee lachen.

Ik heb enkele bedenkingen bij de signalen uit Nederland van de afgelopen weken. Het is niet toevallig dat

juist de Nederlanders reageren. We horen niets uit Frankrijk, Duitsland of Luxemburg. Ik stel dan ook voor dat u in de plaats van een MER-rapport, een NER-rapport opstelt: een Nederlanders Effecten Rapport. Dat zal hen geruststellen dat we met hen rekening houden.

Mevrouw de minister, u zegt dat er een verdeelsleutel is, maar ik las gisteren in de krant dat dat nog verder moet worden overlegd. Is die sleutel tussen de drie gewesten definitief of niet? Hoe zit het met de modulering? Komt er een dag-, een week- en een jaarvignet en wordt daar de problematiek van de grensgebieden in opgenomen? Ik ben daar geen voorstander van. De 30 of 60 euro, naargelang van de periode, is niet van die aard om daarvoor vrijstelling te geven.

Het is belangrijk voor ons dat het wegvignet er komt. Het is ons principiële standpunt dat buitenlanders mee moeten betalen voor het onderhoud van onze wegeninfrastructuur. Daarom dringen we erop aan dat het er komt. We beseffen dat dit een overgangssituatie is. We zullen door Europa worden gedwongen om de overstap te maken naar een systeem van rekeningrijden. We zijn bereid om dat debat mee te voeren.

Ik schaar me ook achter de bekommernis van de heer Caluwé om dit samen met de accijnzen te bekijken. We zullen niet zomaar een systeem invoeren, waarbij iedereen maar moet betalen boven op de vaste taksen, die ook al in de richting van het rekeningrijden gaan, omdat het gebruik wordt getaxeerd. Het is niet vergelijkbaar met rekeningrijden, dat rekening kan houden met file-uren en milieuvriendelijke wagens. Op termijn moeten we in die richting evolueren, samen met de accijnzen.

De heer Vandenbroucke zei dat de VLD wil afstappen van het forfaitaire systeem, dat geen individuele lastenverhoging oplegt. Voor ons mag het debat niet zo eng worden gevoerd. Zullen bepaalde mensen meer moeten betalen? Zo ja, welke? We moeten dit zien in het geheel van de mobiliteit en ook rekening houden met het derdebetalersysteem. Ik zie niet in waarom bedrijven en gemeenten een derdebetalersysteem kunnen invoeren voor het openbaar vervoer, maar niet voor bepaalde werknemers. We moeten dat ook mee bespreken. Dan willen we praten over alle mogelijke modaliteiten, opsplitsingen en nuances.

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mevrouw de minister, ik woon ook in een grensregio en heb enkele kranten gekocht in Noord-Frankrijk. Ik heb daarin geen woord gelezen over heel deze hetze. Het is jammer dat de Nederlanders van dit verhaal een karikatuur hebben gemaakt. Ook de Limburgse reactie is heel dom, want als West-Vlaming voel ik me ten opzichte van de Nederlanders gediscrimi-

neerd. Deze populistische reacties bemoeilijken enkel het dossier en leiden tot niets.

In 2003 heeft CD&V een heel uitgebreid voorstel van resolutie ingediend over de invoering van het wegvignet, met een milieucomponent. Het werd toen weggestemd omdat de toenmalige sp.a-minister daar geen graten in zag. Misschien zijn de geesten sindsdien gerijpt. Wij blijven alvast op dezelfde consequente lijn doorgaan.

CD&V vindt dat er enkel kan worden gepraat over rekeningrijden als er een volwaardig alternatief is. Ons voorstel was voor de Vlaming budgettair neutraal. Het systeem van rekeningrijden zal voor bepaalde mensen, bij gebrek aan alternatief openbaar vervoer, een dure operatie zijn.

Mevrouw de minister, de mindervaliden betalen vandaag geen verkeersbelasting. Op welke manier worden ze gecompenseerd als er moet worden betaald voor een wegvignet? De perceptie van het dossier was van in het begin verkeerd. Het werd verkocht als een belastingverhoging. Dat is niet juist. Het is budgettair neutraal. De Limburgers hebben het afgeschoten omwille van de perceptie van een belastingverhoging. De heer Stevaert heeft ons voorstel destijds belachelijk gemaakt.

We moeten starten op een eenvoudige manier. We mogen de wagen niet overladen. We moeten niet blijven discussiëren, terwijl er niets gebeurt. Ondertussen gaat er veel geld van buitenlanders, die hele dagen op onze wegen rijden en ze verslijten, aan onze neus voorbij. Dat moet de basis zijn, en het moet snel gebeuren. Desnoods moet het maar met een papertje, op de ouderwetse manier. Het is om het even, als we maar kunnen starten. Want nu zien we jaarlijks 3 à 4 miljard frank aan onze neus voorbijgaan. Dat kunnen we niet investeren in het onderhoud van onze wegen en de ontplooiing van een efficiënt openbaar vervoer.

De Walen zijn voor een keer sneller dan wij. Ze hebben de middelen in hun begroting al gepland. Ze gaan voor 1 januari 2008. Mevrouw de minister, ik hoop van u hetzelfde.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: In de vorige legislatuur hebben we het dossier van het rekeningrijden behandeld. Voor mij was dat het dossier van het rekeningreizen. De CD&V-fractie heeft toen in het parlement gevraagd om naar Singapore te gaan kijken hoe het rekeningrijden daar wordt georganiseerd. Ik weet niet of daar veel constructieve ideeën uit zijn voortgevloeid. Mijn fractie heeft daar niet aan deelgenomen, te meer omdat de CD&V-fractie voorstelde om aan die reis nog een verblijf in Thailand te breien. Doch dit terzijde.

De heer Ludwig Caluwé: Dat was een prospectie voor mevrouw Van den Bossche.

De heer Jan Penris: Als het niet over privéhavenbelangen ging, had ik gezwegen.

Het dossier van het wegenvignet wordt al lang behandeld. Soms neemt de ene fractie de leiding, soms de andere. Vandaag trekt de heer De Meyer de spurt aan – ere wie ere toekomt – en blijkbaar met succes, want velen wensen zich bij dit actuele dossier aan te sluiten.

Mevrouw de minister, hoe is de communicatie over dit dossier verlopen? Het Vlaams Parlement wordt, hetzij op uw initiatief, hetzij op eigen initiatief, geregeld op de hoogte gebracht en gehouden van de stand van zaken in dat dossier. Rond Kerstmis zijn er enkele nieuwe elementen aan toegevoegd: er zal een wegenvignet komen, het zal 60 tot 65 euro kosten en er komt een omkadering. Misschien worden er nieuwe camera's geïnstalleerd aan de grensposten?

Vandaag vernemen we dat de verkeersbelasting zou worden hervormd en dat die min of meer zal lijken op een milieutaks. Dat zijn allemaal nieuwe elementen. Hoe werd dat gecommuniceerd? Zit daar een eenduidige regeringsvisie achter? Zit er een afgewerkt plan achter, dat nu wordt meegedeeld zoals we dat van afgewerkte regeringsplannen kunnen verwachten? Of zijn er links en rechts perslekjes ontstaan over ideetjes, die samen nog geen afgewerkt plan vormen? Als ik de vragen van de collega's analyseer, dan merk ik dat er heel wat onduidelijkheid is. Niet alleen bij de pers, maar ook in de politieke wereld, en in de meerderheid, die wordt geacht beter geïnformeerd te zijn dan de oppositie.

Mevrouw de minister, het wordt tijd dat u ons een nieuwe opheldering geeft. U doet dat geregeld, als antwoord op onze vragen, en tijdens de bespreking van de begroting op eigen initiatief. Hoeveel staan we nu? Wat is het tijdsplan voor de invoering van dat wegenvignet? Welke vorm zal het aannemen? Wordt het een elektronische constructie? Wordt het een papieren vignet, zoals CD&V voorstelt, en waar ook wij voorstander van zijn? Dat is gemakkelijk in te voeren en te incasseren. Welke omkadering krijgen we rond het wegenvignet? Komen er camera's, en zo ja, waar en onder welke modules? Wordt van de hele operatie gebruik gemaakt om de fiscaliteit van de verkeersbelasting te herzien? Wordt de verkeersbelasting een soort van milieutaks? Dit is de gelegenheid om ons hierover duidelijkheid te verschaffen.

Er is enige ongerustheid ontstaan in bepaalde toeristische centra in Vlaanderen, met name in de centra die belangrijke inkomsten hebben van Nederlandse bezoekers. Mevrouw de minister, de Nederlanders zijn een – zoals gewoonlijk – zeer goed georkestreerde hetze

begonnen tegen het arme Vlaanderen dat het aandurft om een kleine taks in te voeren. Daarom mogen we maar twee antwoorden hebben. Een ervan hebt u vorig weekend al aangereikt op de regionale televisiezender. U zei dat als de Nederlanders er zoveel problemen mee hebben, ze maar gebruik moeten maken van het openbaar vervoer. Als hun openbaar vervoer slecht georganiseerd is – wat in Nederland effectief het geval is – dan moeten ze maar pleiten voor een verbetering van dat openbaar vervoer in hun eigen land. Twee, als de toeristische regio's denken dat ze Nederlandse klanten zullen verliezen, laat ze dan zelf inventief zijn en laat ze dan zelf initiatieven nemen om de Nederlandse toeristen bij zich te houden. Deze elementen wou ik kort aanhalen te uwer verdediging.

De voorzitter: De heer Koninckx heeft het woord.

De heer Flor Koninckx: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het verheugt me dat heel deze vergadering min of meer op dezelfde lijn zit: we willen het systeem allemaal snel en eenvoudig ingevoerd zien.

Ik heb echter één belangrijke vragenreeks omdat zo'n systeem staat of valt met de handhaving ervan en de controle erop. Hoe zal de handhaving verlopen opdat we de centen die we nodig hebben of graag zouden krijgen, ook echt zullen krijgen? Hoe zult u de wanbetalers aanpakken en ervoor zorgen dat de centen ook bij ons terechtkomen? Zullen de controlemechanismen worden gesplitst in een Vlaams, een Brussels en een Waals gedeelte? Hebben we speciale agenten nodig om er gebruik gemaakt van bestaande controlesystemen? Hoe zal tegen 1 januari 2008 de plaatsing aan onze grensposten verlopen van camera's die in staat zijn om de controle effectief uit te voeren? Komen er op kleinere wegen mobiele controles? Hoe zullen die verlopen?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, mijnheer De Meyer, voor ik een uiteenzetting geef over het wegenvignet, zal ik even ingaan op uw specifieke vraag over de Temsebrug en over het algemene standpunt over tolheffing bij specifieke kunstwerken. Op die laatste vraag kan geen eenduidig antwoord worden gegeven. Ook vanuit Mobiliteit kan niet worden gezegd dat er altijd een tolheffing moet zijn bij een bepaald soort kunstwerk. U weet dat we volop werken aan de Oosterweelverbinding en dat daar in elk geval tol zal worden geheven.

Naar aanleiding van de ontwikkeling van de Oosterweelverbinding werden door de BAM een aantal studies gemaakt over de mogelijke afleiding van trafiek naar de Temsebrug en over de gevolgen van de ont-dubbeling van die brug. In dit dossier zijn twee zaken

belangrijk. Ten eerste zijn er de financiële repercussies van de werken op de Temsebrug op de toekomstige trafiek op de Oosterweelverbinding en dus ook op de toekomstige financiering van het Masterplan. Ten tweede moeten we bepalen wat er nodig is, bijvoorbeeld tol, om de mobiliteitsontwikkeling op zich op de Temsebrug en in de omgeving ervan beheersbaar en leefbaar te maken.

Ik ga even dieper in op de studies. De MOTO-studie gaat over het model van de Oosterweelverbinding voor de tolopbrengsten en werd uitgevoerd door TV SAM in opdracht van BAM. Het is een verdere verfijning van het MMA2+-model van de overheid. In deze studie werden ook de trafiekstromen op de Temsebrug in kaart gebracht, naast alle andere Schelde-oversteken in de Antwerpse regio. De studie van Faber Maunsell is een gedetailleerde audit op MOTO en werd tevens in opdracht van BAM gemaakt.

Op basis van de gegevens uit de studies wordt ingeschat wat het effect op het vrachtverkeer op de Temsebrug zal zijn in 2015. Er zijn drie scenario's. Het eerste is het basisscenario, met een gewone ontdubbeling van de Temsebrug en het opwaarderen van de N16 tot een primaire weg. Het tweede is het tolsценario, met dezelfde wijzigingen als in het basisscenario, maar met tol op de Temsebrug. Het derde is het referentiescenario, of het scenario zonder wijzigingen aan de huidige situatie en dus zonder tol.

De resultaten van de onderzoeken over de invloed op de mobiliteitsstroom van de ontdubbelde Temsebrug geven aan dat er voor de zware vracht inderdaad een verhoging van het vrachtverkeer plaatsvindt in vergelijking met het referentiescenario. Bij een gelijkwaardige tolheffing op de Temsebrug wordt de afname van het verkeer gedeeltelijk gecompenseerd door een toename van het verkeer in de Kennedytunnel voor wat de auto's betreft en op de Oosterweelverbinding voor wat het vrachtvervoer betreft. Als er met andere woorden tol wordt geheven op de Temsebrug, dan zou dat in 2015 resulteren in een verschuiving van het vrachtvervoer naar de Oosterweelverbinding.

De studies van de BAM kwamen tot de bevinding dat het ontdubbelen van de Temsebrug een impact heeft op het verkeer naar de Oosterweelverbinding. Die impact werd mee in rekening genomen bij de opbouw van het financiële model van het Masterplan Antwerpen.

Uit dit onderzoek is gebleken dat het tolsценario het aantal vrachtwagens op de Temsebrug met ongeveer de helft zou doen dalen in vergelijking met het basisscenario. Dit komt omdat het vrachtverkeer geen alternatief zonder tol heeft en dus altijd tol zal moeten betalen voor het kruisen van de Schelde. Dit geeft aan dat indien de toename van het verkeer via de N16 niet kan worden

verwerkt door de ontdubbelde Schelde-oeververbinding zonder risico op filevorming, of met onaanvaardbare effecten op de verkeersleefbaarheid, tol een mogelijk instrument is om bij te sturen.

We hebben dus geen tol nodig om het Masterplan in evenwicht te houden, want alles werd ingecalculleerd. De optie van minister Peeters om geen tol te heffen op de Temsebrug is in dat opzicht volstrekt aanvaardbaar voor wat het volledige Masterplan Antwerpen betreft. Volgens de studies moet indien er geen tol wordt geheven op de Temsebrug, wel rekening worden gehouden met een grote toename van het vrachtverkeer. De file die er vandaag staat, zal er in de toekomst ongetwijfeld opnieuw staan omdat het vrachtverkeer spectaculair zal toenemen tegen 2015. Het al dan niet heffen van tol is vandaag niet belangrijk voor het Masterplan, maar kan in de toekomst een punt van discussie worden, als er wordt bekeken wat het effect is van het aantal vrachtwagens op de regio, of met andere woorden, wat het effect is op de leefbaarheid van de omgeving van de Temsebrug. Vandaag wordt er dus voor geopteerd om geen tol te heffen. De discussie zal wellicht opnieuw worden gevoerd op het moment dat het vrachtvervoer er sterk zal toenemen.

Ik kom nu tot het wegvignet. Laat me nog even heel kort de historiek ervan schetsen. U kent die al, maar als een dossier brandend actueel wordt, wordt wel eens vergeten welke weg al werd afgelegd. De historiek begint voor mij bij het Vlaamse regeerakkoord, want voordien maakte ik deel uit van het Europees Parlement.

In het Vlaamse regeerakkoord staat: "We streven naar de invoering van het wegvignet ter vervanging van de verkeersbelasting, zodat voortaan iedereen, ook buitenlanders, betaalt voor het gebruik van onze wegeninfrastructuur." Op basis daarvan heb ik de zogenaamde quickscan besteld, die daarna door de regering werd besproken. Op basis van die bespreking heeft de regering een dubbele beslissing genomen. We beslisten om een debat met de stakeholders te organiseren, het zogenaamde maatschappelijke debat in de schoot van de SERV. Tegelijk werd beslist om een ambtelijke werkgroep op te richten die het kader uittekent waarbinnen de mogelijke implementatie van een wegvignet kan plaatsvinden.

Het is altijd de optie geweest van de Vlaamse Regering om een dergelijk vignet in te voeren voor het hele Belgische grondgebied en dus om samen te werken met de collega's van de andere gewesten. Daartoe werd het overleg met de gewesten opgestart.

Op 19 oktober 2005 werd door het Vlaams Parlement een uitgebreide motie aangenomen en werd het maatschappelijke debat opgestart. Dat debat was bijzonder

interessant. Toen werden ook de resultaten gepresenteerd van het maatschappelijke debat in Nederland, want ook in Nederland is men bezig met het uitwerken van een aantal systemen, waaronder de slimme kilometerheffing. Ook voor de Nederlanders zal zo'n heffing worden gecompenseerd in hun wegebelasting.

Na – en ten gevolge van – het maatschappelijke debat en de respons van de Vlaamse bevoegde ministers erop, kon de ambtelijke werkgroep de werkzaamheden verder concretiseren. Tegelijkertijd was er ook de demarche van de Waalse minister Daerden. Hij was erg ongeduldig.

Ik ben heel voorzichtig in dit debat, zeker de laatste dagen. Het is een ingewikkeld debat. Het is zeker ingewikkelder dan het op het eerste gezicht lijkt. De afgelopen dagen werd aangetoond dat het een hypergevoelig onderwerp betreft. We moeten stap per stap werken en over elke stap grondig nadenken. We kunnen het vignet pas invoeren indien we op een aantal vlakken zekerheid hebben – ik kom daar straks op terug.

Op 21 juni 2006 vond een interministeriële conferentie plaats met alle ministers bevoegd voor mobiliteit, openbare werken en financiën van de drie betrokken gewesten. Het was een belangrijk moment omdat de drie gewesten toen voor de eerste keer samen zaten en we merkten dat we een gezamenlijke doelstelling hadden. Toen werd ook voor de eerste keer onderhandeld over de verdeelsleutel van de mogelijke opbrengst van het wege vignet. Uiteraard spreek ik altijd over het stukje dat we genereren uit de buitenlandse voertuigen, want, zoals u weet, wordt voor de binnenlandse voertuigen het bedrag gecompenseerd. Dat is trouwens een absolute voorwaarde. Zonder compensatie zou er van het wege vignet of van het voorliggende dossier geen sprake meer zijn.

Niet onbelangrijk is dat er op de interministeriële conferentie een akkoord werd gesloten tussen Wallonië en Vlaanderen om te werken op basis van drie verdeelsleutels. Het gewogen gemiddelde van de drie criteria zijn het aantal werkelijk verreden kilometers, het aantal kilometers wegnen waarop het eurovignet van toepassing is en een verdeling a rato van het aantal ingeschreven voertuigen. Dat kwam neer op de verdeling van 54,49 procent voor Vlaanderen, 40,53 procent voor Wallonië en 4,98 procent voor Brussel. De Brusselse regering kon op deze vergadering geen akkoord geven en eiste 10 procent van de opbrengst. Dat was en is zowel voor Vlaanderen als voor Wallonië onbespreekbaar.

De Vlaamse Regering besliste op 20 juli 2006 om de werkzaamheden met betrekking tot het invoeren van het wege vignet voort te zetten in samenspraak met de andere gewesten en met de federale overheid. Ze besliste ook om met de andere gewesten een gemeenschappelijk studiesyndicaat op te richten om de realisatie van een wege vignet verder voor te bereiden. Dat gebeurde in

eerste instantie met het Waalse Gewest. Dat studiesyndicaat heeft ontzettend veel werk verricht. Alles wat jullie horen over de modaliteiten, komt uit de koker van het studiesyndicaat. Tegelijkertijd werd beslist om een projectmanager aan te stellen die verantwoordelijk zal zijn voor de dagelijkse werking, de studies en de concrete opdrachten van het studiesyndicaat. Ten slotte besliste de regering om de hiervoor vermelde opdrachten in samenspraak met het Waalse Gewest en de federale overheid uit te voeren. Deze beslissingen werden door de Vlaamse en de Waalse Regering tegelijkertijd genomen, soms met een dag verschil.

Waar staan we nu? Eerst wil ik iets zeggen over de communicatie, die door de Vlaamse Regering absoluut niet georganiseerd was en tevens ongewenst was. Het is nog steeds de doelstelling om de resultaten van het studiesyndicaat om te vormen en samen met het akkoord over de verdeelsleutel een voorstel van samenwerkingsakkoord op te maken en daarover te laten beslissen door de drie gewestregeringen. Op dat moment zal duidelijk zijn welke politieke opties de Vlaamse Regering en de andere gewestregeringen genomen hebben.

Het is een hypergevoelig dossier. Het is niet de eerste keer dat het een hoge vlucht neemt. De Brusselse regering heeft intern beslist om tevreden te zijn met een verdeling van de middelen van 6 procent voor Brussel, 40 procent voor Wallonië en 54 procent voor Vlaanderen. De formele beslissing moet nog worden genomen, maar informeel is door de experts gezegd dat daarover kan worden gepraat. Dat heeft in een klein artikel in de krant gestaan en is overgenomen door een Nederlandse krant. Het is vervolgens waanzinnig opgeklapt. Van het ene is dan het andere gekomen. Het was belangrijk om het dossier in de juiste context te plaatsen en te situeren waar we nu staan.

Ik ga in op een aantal modaliteiten. Ik betreur dat we die niet eerst in de regering en vervolgens in het parlement konden bespreken. Het is een dermate complex en belangrijk dossier. Het is cruciaal dat het een breed draagvlak heeft in het parlement, anders begint Jan en alleman daarover te filosoferen en ideeën te ontplooiën. Dat is niet goed.

Het studiesyndicaat doet een aantal goede voorstellen over hoe dat wege vignet eruit moet zien en hoe we het handhaven. De belangrijkste conclusie van het studiesyndicaat is dat het moet gaan om een elektronisch vignet en niet om een sticker op de voorruit. Het principe van het e-vignet is gebaseerd op een voorafgaande registratie van de autonummerplaat. Dergelijke inschrijving kan gebeuren via het internet of via een netwerk van voorverkooppunten en moet bijzonder flexibel en gemakkelijk toe te passen zijn. Men moet bij wijze van spreken onmiddellijk kunnen beslissen

om naar Bokrijk te rijden en een vignet te kopen. Dan moet je snel je nummerplaat kunnen registreren.

De communicatie is niet gemakkelijk omdat het over drie gewesten gaat en de drie gewesten verschillende verklaringen kunnen doen over de studie van het studiesyndicaat. Voor je het weet, komen er journalisten op af en wordt er een verhaal gebricoleerd vanuit verschillende oogpunten.

Het studiesyndicaat doet ook een voorstel van tariefstructuur. Op basis daarvan is het tarief van 60 euro gelanceerd. Het voorstel is een jaarvignet van 60 euro in te voeren, een vignet voor 10 dagen van 10 euro en een vignet voor 2 maanden van 25 euro. Dat is een voorstel waarover nagedacht kan worden. Het lijkt me een zinvol voorstel. Ik ben er geen voorstander van om in tien soorten tarieven te voorzien. Het gaat dus om bedragen variërend tussen 10 en 60 euro.

Jullie hebben ongetwijfeld in de pers gelezen wat het e-vignet zou kunnen opbrengen. Daarover zijn zelfs dingen in mijn mond gelegd, maar die wil ik nuanceren. U hebt bedragen gelezen zoals 240 miljoen euro. Dat zou alleen in het meest maximalistische scenario kunnen, en dat is bovendien bruto. We hebben tellingen uitgevoerd en op basis daarvan werden extrapolaties gedaan. Zo weten we dat er op onze Belgische wegen 4 miljoen unieke buitenlandse voertuigen zijn. Als je dat getal maal 60 doet, kom je op een bedrag van 240 miljoen euro. Ikzelf werk liever met het minimalistische bedrag van 40 miljoen euro opbrengst. Het kan uiteraard ook meer zijn. Je zet een dergelijk systeem maar op poten op het ogenblik dat je weet dat je opbrengsten hebt. In het begin van het studiesyndicaat is een studie uitgevoerd door de PMV, waaruit bleek dat een systeem van wegvignet minstens 1,5 miljoen unieke buitenlandse voertuigen moet kennen om break-even te kunnen zijn. Met 4 miljoen zitten we daar ruimschoots boven.

Aangezien het e-vignet beschouwd wordt als een belasting en de inning van belastingen beschouwd wordt als een primaire overheidstaak evenals de handhaving, de controle en de invordering, is het logisch dat deze verantwoordelijkheid bij de overheid en de respectieve gewesten zou blijven. Hiervoor zal op korte termijn een infrastructuur moeten worden opgezet. Voor het grootste deel van de investeringen zal de hulp van de privésector moeten worden ingeroepen. Ik sprak daarnet uitdrukkelijk over bruto-inkomsten. Het opzetten van de infrastructuur zal uiteraard heel wat investeringen met zich meebrengen.

De hypothese van het studiesyndicaat waarbij de gewesten het e-vignetproject eerst in handen geven van een overheidsagentschap en vervolgens vanuit dat overheidsagentschap een of meerdere delen overlaten aan een private partner of partners, blijkt de meest aangewezen keuze. Om de dagelijkse operatie in goede banen te

kunnen leiden, stelt het studiesyndicaat voor om te werken met een tweeledige organisatiestructuur. Voor de Belgische ingezetenen wordt zo veel mogelijk een beroep gedaan op de instellingen die nu instaan voor de inning, invordering en controle van de verkeersbelastingen. Minister Van Mechelen is daarmee bezig en heeft er een tijdspad voor uitgewerkt. De doelstelling is om de inning van onder meer de verkeersbelastingen door de Vlaamse overheid te laten doen, maar zolang verkeersbelastingen federaal worden geïnd, wordt het wegvignet daaraan verbonden. Het lijkt me logisch om daar geen aparte structuur voor op te richten. Daarnaast wordt een nieuw beheersorgaan gecreëerd dat in hoofdzaak zorgt voor de inning, invordering en controle van het wegvignet voor de buitenlanders.

Het nieuw op te richten beheersorgaan krijgt de werknaam MobiCollect. De missie van MobiCollect wordt door het studiesyndicaat als volgt omschreven: de inning van het e-vignet voor binnen- en buitenlanders in opdracht van de gewesten; de handhaving, controle en immobilisering op het terrein via eigen ambtenaren met politionele bevoegdheden in samenwerking met politie en douane voor zowel binnen- als buitenlanders; de administratieve controle en inning via eigen ambtenaren met politionele bevoegdheid; het verzorgen van diensten met toegevoegde waarde. Ik verwijs naar de vraag van de heer Van Aperen. Het is correct dat vandaag het eurovignet bestaat. Ik zou de twee niet aan elkaar verbinden. Het wegvignet is volstrekt complementair aan het eurovignet. Het is geen dubbele belasting. We gaan de voertuigen die niet onder het eurovignet vallen, onderbrengen bij het wegvignet. We moeten het vervoer tussen 3,5 en 12 ton nog bekijken. De richtlijn van de Europese Unie zegt dat dat onder het eurovignet valt, en dat zou ook veel logischer zijn. Een van de toegevoegde waarden van het opzetten van dit systeem is bijvoorbeeld de controle van het eurovignet. Dat ligt bijzonder voor de hand en zou welkom zijn omdat het eurovignet vandaag onvoldoende gecontroleerd wordt en we wel wat inkomsten derven.

De missie van MobiCollect behelst verder: de invordering en vervolging van de buitenlandse overtreeders; het data- en netwerkbeheer en het onderhoud van de e-vignetinfrastructuur; het communicatiebeheer en betalings- en kanalenbeheer van het e-vignet; het beheer van de camera-infrastructuur en het capteren van data en onderhoud.

Er komen terecht vragen over de privacy wanneer mensen camera's zien draaien. We moeten goede afspraken maken in dat dossier over het beschermen van de privacy van eenieder. Het is absoluut niet de bedoeling om te werken als een soort big-brothersysteem.

Wat zijn de acties die we hebben gepland en wat is daarvan de timing? Wat ik zeg over de modaliteiten, zijn slechts voorstellen van het studiesyndicaat, en die

moeten op korte termijn politiek getrancheerd worden door de drie gewesten. Daarvoor zijn op korte termijn een aantal zaken nodig. Ten eerste is dat het afsluiten van een samenwerkingsverband tussen de gewesten waarin het agentschap MobiCollect wordt opgericht. De wettelijke basis hiervoor is artikel 92 bis, paragraaf 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen, dat stelt dat de gewesten kunnen overgaan tot de gezamenlijke oprichting en het gezamenlijke beheer van gemeenschappelijke diensten en instellingen, of tot het gezamenlijk uitoefenen van eigen bevoegdheden, of tot de gemeenschappelijke ontwikkeling van initiatieven. Dit samenwerkingsakkoord bevat verder onder meer de transitiefase, het engagement voor het decretaal kader om een wegvignet op te richten, de overgangsbepalingen, het engagement om op basis van een businessplan in financiering te voorzien en het definitieve compromis tussen Vlaanderen, Wallonië en Brussel voor wat betreft het verdelen van de buitenlandse opbrengsten.

Er zijn ook stappen die moeten worden genomen door de federale overheid. Er moet een samenwerkingsverband worden afgesloten tussen de gewesten en de federale overheid waarin wordt vastgelegd dat de FOD Financiën zal instaan voor de inning en controle van het e-vignet voor Belgische ingezetenen namens en voor rekening van de gewesten. We moeten hierbij in het achterhoofd houden dat het de doelstelling is dat naar Vlaanderen over te hevelen. Verder moet in de overeenkomst de mogelijke aftrekbaarheid in de vennootschapsbelasting, de inning en de controle samen met de verkeersbelasting geregeld worden.

De medewerking van de federale overheid is ook vereist voor een wijziging van artikel 11 van de bijzondere financieringswet. Verder moeten ook afspraken worden gemaakt over het fiscale statuut van MobiCollect. Moet dat onderworpen worden aan btw en aan vennootschapsbelasting of aan de rechtspersonenbelasting?

Deze problematiek werd al aangekaart op het Overlegcomité van 13 december 2006. Het was trouwens een beslissing van de Vlaamse Regering om op die manier te werken. Op 17 januari, morgen dus, zal op basis van het verslag van de technische werkgroep een planning worden voorgesteld. Als het wegvignet aanvang wil nemen binnen deze regionale legislatuur, dan zal een politiek engagement nodig zijn om de bovenstaande punten op korte termijn te realiseren. We hebben dus nu een engagement van de federale regering nodig, want anders komt de timing hopeloos onder druk.

De heer Carl Decaluwe: Zegt u nu dat 1 januari 2008 niet meer haalbaar is?

Minister Kathleen Van Brempt: Neen, maar de engagementen die ik daarnet opsomde, hangen af van een

planning die de federale minister van Financiën moet opmaken. Er moet een samenwerkingsakkoord komen tussen de gewesten en de federale overheid. Die engagementen en die initiatieven moeten nu worden genomen.

De heer Jan Peumans: Heeft de federale minister van Financiën al dergelijke planning opgemaakt?

Minister Kathleen Van Brempt: Op het vorige Overlegcomité is afgesproken dat er een planning moet worden gemaakt, en die zou morgen worden voorgesteld.

De heer Jan Peumans: Ik vergelijk het met het dossier van de co- en prefinanciering van de spoorinvesteringen. Pas drie weken geleden zijn daar de eerste dossiers over afgesloten. De vraag is of dit allemaal nog haalbaar is voor 1 januari 2008? Bent u daar zo optimistisch over?

Minister Kathleen Van Brempt: Neen, ik ben noch optimistisch noch pessimistisch. Ik ben realistisch. We hebben het hier al meermaals over de timing gehad. Ik wil absoluut 1 januari 2008 als streefdatum aanhouden. Wij zitten nog steeds op schema. We hadden afgesproken wanneer het studiesyndicaat zijn werk moest opleveren en die heeft zich aan de timing gehouden. We hadden een timing afgesproken over hoe met de drie gewesten verdere akkoorden moesten worden gesloten. We zijn bijna rond met betrekking tot de verdeelsleutel waardoor we de timing kunnen halen. Er moet echter nog veel worden beslist en er is nog heel wat wetgevend werk nodig. Als iedereen zich aan de timing houdt, dan is 1 januari 2008 haalbaar. Als er op het federale of Europese niveau echter moeilijkheden opduiken, dan komt de timing wel in het gedrang. Ik ben dus heel realistisch.

Er moet met de EU worden afgetoetst of het voornemen van België om het e-vignet te compenseren met de verkeersbelasting voor Belgische ingezetenen, niet in strijd is met de Europese regels. Er wordt een taskforce opgericht binnen de permanente vertegenwoordiging. Er wordt kortelings een juridisch consulent aangesteld en we zullen de lidstaten verder informeren. Er is ook informeel overleg met de commissie opgezet.

Het is natuurlijk zo – en dat heb ik al meermaals aan de Nederlandse pers gezegd – dat het informeren van buurlanden en de commissie niet gebeurt op basis van een intentie of een conceptnota. Dat gebeurt op basis van juridische teksten en duidelijke structuren. We hebben nog nooit anders gewerkt en we zullen dat dit deze keer ook doen. Op basis van duidelijke beslissingen van de drie gewestregeringen kan een stap worden gezet naar de Europese Commissie. Tot nu toe is er echter geen voldoende solide beslissing genomen. We

zullen die stap zetten als de beslissing er is. Er zal dan met een aantal buurlanden moeten worden overlegd of de invoering van de maatregel aanleiding geeft tot flankerende maatregelen.

Eind januari of begin februari zal er een nota aan de Vlaamse Regering liggen van de drie bevoegde ministers, die het werk van het studiesyndicaat zal opleveren, die een principiële goedkeuring moet geven aan de oprichting MobiCollect, die een zicht moet bieden op de kostenstructuur, die een duidelijke timing en aanpak ten opzichte van Europa moet geven en die een principiële keuze moet maken voor het Applications Service Provider-model en die de beslissing tot integratie van 3,5 ton moet onderbouwen. Deze elementen moeten zeker in de beslissing van de Vlaamse Regering worden opgenomen.

Op 1 januari neemt het studiesyndicaat een einde en moet er een transit gebeuren naar MobiCollect. Daarna zullen er een aantal operationele stappen worden gezet, waarop ik nu nog niet wil vooruitlopen.

De bezorgdheid met betrekking tot de mindervaliden neem ik mee. Dat ligt me ook heel na aan het hart. Deze zijn op vandaag vrijgesteld van verkeersbelasting. Als we ze willen vrijstellen van het betalen van het wegvignet, wat volgens mij de politieke doelstelling moet zijn, dan moet dat voor alle Europeanen gebeuren. Ik weet eerlijk gezegd niet welke doos van Pandora we daarmee openen. De vraag is ook of we dit kunnen controleren. De controles zullen gebeuren op basis van nummerplatherkenning. Daarmee wordt heel snel gecheckt of iemand al dan niet heeft betaald. De vraag is of dit aan een andere databank kan worden gelinkt, die dan nog voorhanden moet zijn. We zullen daar creatief mee moeten omgaan, maar ik neem het mee.

Er waren veel opmerkingen met betrekking tot de slimme kilometerheffing en het rekeningrijden. U kent ongetwijfeld mijn standpunt: ik ben geen voorstander voor het verhogen van de kostprijs van het gebruik van de wagen. *(Opmerkingen van de heer Carl Decaluwe)*

Dat is geen nieuws. Ik heb dat steeds gezegd.

De heer Jan Peumans: U hebt de prijs van benzine niet in de hand.

Minister Kathleen Van Brempt: Dat klopt. Het is mee door de stijging van de benzineprijs dat de prijs van het rekeningrijden al sterk is verhoogd. Ik maak me uiteraard geen enkele illusie dat ik nog maar iets te zeggen zou hebben met betrekking tot de internationale prijsvorming van benzine. Wat we wel zelf in handen hebben, is het al dan niet verhogen van de kostprijs van het gebruik van de wagen. Dat is volgens mij niet aan de orde. Heel veel mensen hebben de wagen nodig om zich te verplaatsen en te gaan werken. Ik zal er wel alles aan

doen om hun in de toekomst een alternatief voor de wagen te bieden via het openbaar vervoer, via een uitbreiding van carpooling enzovoort. We moeten in het Vlaams Parlement een open debat kunnen voeren over slimme kilometerheffing en de toekomst daarvan. De waarheid is dat dit in geen enkele Europese lidstaat aanwezig is, behalve een cordonheffing rond een aantal steden. Daar ben ik pas echt een tegenstander van. Ik zou niet graag een cordon leggen rond Antwerpen of Brussel – de communautaire discussies die dat zou teweegbrengen, nog buiten beschouwing gelaten. Vlaanderen is voor een groot deel trouwens één grote stad. De technologie is niet voorhanden en ook de alternatieven binnen het openbaar vervoer zijn niet voorhanden. Als we zoiets doen, moeten we zeker zijn dat het sociaal aanvaardbaar is, want voor mij is mobiliteit ook een sociaal recht. Er moet een open debat zijn, maar vandaag is dat niet aan de orde. Ik wil het debat met betrekking tot het wegvignet er ook niet aan linken.

Met betrekking tot de meeropbrengsten voor Vlaanderen is er nog geen beslissing van de Vlaamse Regering. We moeten een goede balans vinden tussen het gebruik van de middelen voor wegenonderhoud, voor goede signalisatie, voor de verdere uitbouw van een verkeerscentrum, voor een goed mobiliteitsmanagement-systeem en voor het verder investeren in openbaar vervoer. Ik vind dat ook maatschappelijk erg belangrijk. Ik heb daarnet gehoord dat het wegvignet totaal niet mobiliteitssturend is. Het uitgangspunt van het vignet is het rechtvaardig doen bijdragen van iedereen die de weg gebruikt aan het betalen van mobiliteit. Als ik de Nederlanders goed heb begrepen, zal het echter wel ontzettend mobiliteitssturend werken, want heel veel Nederlanders zullen niet meer komen. Als ze wegblijven, zal dat een groot effect op de mobiliteit hebben. U mag dat niet onderschatten. Het gaat over heel veel buitenlandse voertuigen. Dat is mooi meegenomen voor het oplossen van de congestieproblemen en voor het ecologische effect. Er kan ook een mooi alternatief worden ontwikkeld op het vlak van openbaar vervoer. De federale regering heeft ontzettend veel geïnvesteerd in de hogesnelheidslijn.

De heer Jan Peumans: Ik vind dat u een straffe stelling verkondigt. U onderschat de invloed van al die buitenlanders die naar hier komen. U zegt dat het een sturend effect zal hebben op de mobiliteit.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik zeg dat al lachend.

De heer Jan Peumans: Ik ben daar veel te ernstig voor.

Minister Kathleen Van Brempt: Als ik de reactie van de Nederlanders juist interpreteer, dan zullen ze alle-

maal met een bocht rond België rijden. Ik denk echter niet dat dit zal gebeuren. Het effect zal niet zo zijn.

De heer Jos De Meyer: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw uitvoerig antwoord. Mijnheer de voorzitter, ik moet u feliciteren omdat u deze vraag ontvankelijk hebt verklaard. Het is al enkele dagen geleden dat tien commissieleden zich aansloten bij een eenvoudige vraag om uitleg en dat de minister zolang heeft geantwoord. Nu mijn fractieleider niet meer aanwezig is, durf ik met een gerust gemoed te zeggen dat op cruciale momenten fractieleiders altijd gelijk hebben. Zijn inleiding was dan ook terecht.

Ik heb duidelijk begrepen dat het niet de bedoeling is om tol te heffen op de brug in Temse. Veronderstel dat dit wel de bedoeling zou zijn, welke tol zou men dan moeten heffen voor de Lange Wapper? Veronderstel dat een federaal parlementslid daar een uitspraak over zou doen, dan zeg ik u met absolute zekerheid dat het geen maand zou duren vooraleer deze vraag aan bod zou komen.

Ik heb begrepen dat iedereen voor het wegvignet is. De bespreking van de modaliteiten zal nog enige tijd duren, maar ik denk dat we uw beleid mogen afrekenen op het al dan niet invoeren van het wegvignet gedurende deze legislatuur – dat was zeer uitdrukkelijk opgenomen in de regeerverklaring – tenzij men dit dossier in handen wil geven van de federale premier. Ik denk echter dat het Vlaams Parlement daarover op een andere manier redeneert. Mevrouw de minister, is mijn samenvatting juist of niet?

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mevrouw de minister, u bent geen voorstander van het rekeningrijden. U zegt dat het niet sociaal is. Ik vraag me dan toch af of het sociaal is om sociaal zwakke Nederlanders een wegvignet te laten aanschaffen. Ik noteer dat de ecologische modulering voor u geen punt is. Ik merk hier een verschil in standpunt tussen sp.a en spirit, maar dat is het recht van die fractie. De VLD denkt blijkbaar ook in die richting.

Mevrouw de minister, ik had u gevraagd naar uw standpunt over de uitspraak van de Limburgse gedeputeerde over het vergoeden van die wegentaks uit het Limburgse provinciefonds. Goed besturen betekent dat verschillende bestuursniveaus elkaar versterken in plaats van elkaar tegen te werken. Hebt u hierover al gepraat met uw partijgenoot, de heer Sleypen? Wat is uw reactie op zijn initiatief? Als een Nederlandse toerist op de grote markt van Hasselt een broodje gezond eet, dan krijgt die zijn wegvignet uit het Limburgs provinciefonds terugbetaald. Dat is totaal absurd en het ondergraaft het wegvignet.

De voorzitter: De heer Van Aperen heeft het woord.

De heer Jul Van Aperen: Mevrouw de minister, u schijnt dit grondig te willen aanpakken, maar misschien kunt u dit niet snel invoeren. Het is goed dat u dit wilt doen met een elektronisch vignet of met nummerplaatherkenning. Tot op heden bestaat echter nergens ter wereld een nummerplaatherkenningssysteem. In Singapore heeft elke wagen een bakje, dat je op voorhand met een creditcard activeert. Bij het doorrijden van bepaalde poorten, wordt er geld afgetrokken. Als u dit snel wilt realiseren, moet u afstappen van alle elektronische snuffjes. U moet onderzoeken hoe we dat in de toekomst kunnen realiseren, maar voor een snelle invoering kunt u beter het systeem van Zwitserland en Oostenrijk toepassen, dat werkt met een zelfklever, die aan de grens of in een benzinstation snel kan worden betaald. Als u moet wachten op zo'n vernuftig systeem, dan zal dat een hoop geld kosten. Het is beter om snel te reageren en de simpele methode in te voeren.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Ik heb de bekommernis van de heer Glorieux gehoord, die de sociaal zwakke Nederlander per se met de wagen heen en weer over de grens wil zien rijden. Ik dacht dat Groen! een groot verdediger was van het openbaar vervoer.

Mevrouw de minister, ik stel vast dat de visie van uw regering over dit thema niet af is. Ik heb daar begrip voor. Er is gecommuniceerd over een project dat niet volledig is doorgepraat. Ik leg de schuld niet bij u. Ik heb vernomen dat andere gewesten mee kennis hadden om zaken uit te brengen. Ik ga ervan uit dat een andere gewestregering voor zijn beurt heeft gesproken. Minister Daerden heeft in het verleden ook al zaken laten lekken in de pers voor hij daartoe gerechtigd was.

Meerderheid en oppositie zijn het over één zaak eens, namelijk dat het wegvignet moet worden ingevoerd. Dat men dat in Nederland maar eens in zijn hoofd prent. Vlaanderen is hierover eensgezind. Een kamerbrede meerderheid van CD&V, de VLD en het Vlaams Belang zegt: hoe sneller, hoe beter. Als het met de papieren versie kan, laten we dat dan doen. Ik trek daaruit mijn politieke conclusies.

De voorzitter: De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé: Ik had nog een vraag over welk wegnen het gaat. Daarop is geen antwoord gekomen. Misschien is er nog discussie over. Misschien gaat het om juridische redenen over het hele gewestwegnen. Als dat zo is, is het ook goed. Het mag geen reden zijn om het niet te doen. Oorspronkelijk ging het in nota's die ik heb gezien, over een beperkter gebied.

Mijnheer Van Aperen, de nummerplaatherkenning bestaat wel al. Om door de Brennerpas te rijden, kun je

thuis op het internet je nummerplaat inbrengen en betalen. Er is een apart rijvak voor mensen die dat doen. Als het systeem je nummerplaat herkent, gaat de slagboom omhoog, terwijl de anderen staan te wachten.

Als blijkt dat dit systeem niet kan tegen 1 januari 2008, dan moeten we bekijken of we het niet beter met de papieren versie doen.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer Glorieux, u moet geen karikatuur maken van wat ik heb gezegd. Als we in deze legislatuur iets willen doen aan het laten meebetalen door buitenlandse voertuigen, dan is vandaag de technologie niet voorhanden om een slimme kilometerheffing in te voeren. De alternatieven voor het openbaar vervoer in Vlaanderen zijn bovendien onvoldoende. We hebben de afgelopen 5 tot 10 jaar een grote inhaalbeweging gedaan, en we zullen nog veel meer doen. We staan er nu beter voor dan andere lidstaten.

Dit parlement moet over dit onderwerp een debat kunnen voeren. Dat is een uitnodiging. We zijn nu bezig met het wegvignet. Nederland is bezig met een slimme kilometerheffing tegen ten vroegste 2012.

Dit is niet het dossier dat tegen ecologische uitgangspunten is. Dat zult u zien aan de manier waarop we ermee omgaan. Met de opbrengsten kunnen we heel wat zaken doen die goed zijn voor de mobiliteit. De regering is bezig met de wegenbelasting ecologisch in te vullen. Ook in het parlement zijn daarover initiatieven. Het een sluit het andere niet uit.

Ik heb weinig zin om te reageren op het Limburgse voorstel. Als je een steen verlegt, krijg je rimpelingen. Dit zal een effect hebben. We weten niet welk effect op bijvoorbeeld toerisme. Dat sluit ik niet uit. Maar als dat de reden is om dit niet te doen, dan hoor ik dat niet graag. Er kan niet worden gecompenseerd op basis van nationaliteit of van toerisme. Als Limburg voldoende middelen heeft, moet het vooral niet nalaten om die te investeren in toerisme. Ik pleit niet voor compensaties voor toerisme, ook niet in de Vlaamse Regering.

Ik sta heel sceptisch tegenover technologie als dat moet zorgen voor verkeershandhaving. Ik heb zelf veel kritische vragen gesteld over de nummerplaatherkenning. Op heel wat terreinen wordt er vandaag al gewerkt met die nummerplaatherkenning op kleine en iets grotere schaal. Bovendien zijn de verkeersexperimenten die het verkeerscentrum al heeft gedaan, heel bemoedigend en vrij accuraat.

Ik zal vragen dat de Vlaamse Regering zich duidelijk uitspreekt over het papieren wegvignet. U kent mijn mening daarover. Mijnheer De Meyer, dit dossier heeft

drie bevoegde ministers. Er is geen enkele vergadering waar niet alle drie de bevoegde ministers aanwezig zijn. U mag die ministers afrekenen op de inspanningen die ze doen om dit dossier tot een goed einde te brengen. We doen daar alles voor. Het is een heel complex dossier en we moeten nog een aantal obstakels overwinnen. Het federale niveau en Europa kunnen nog roet in het eten gooien. Dat kan gevolgen hebben op de timing.

De heer Jos De Meyer: Mevrouw de minister, u hebt begrepen dat u de steun hebt van de volledige commissie?

Minister Kathleen Van Brempt: Ja, maar ik wil nog verifiëren hoe het zit met het papieren vignet. Ik wil hierover een open discussie voeren in de regering. Een papieren vignet heeft natuurlijk het voordeel van de eenvoud, maar het bezit ook het absolute nadeel dat het niet te controleren valt. Wij zijn Zwitserland niet, want wij hebben heel veel grensovergangen.

Ik kom hiermee ook bij de vraag over welke wegen het gaat. Het voorstel van het studiesyndicaat betreft alle genummerde wegen. Bij mijn weten zijn dat alle autosnelwegen en alle gewestwegen. De belangrijkste reden ervoor is vermijden van het sluipverkeer. We moeten de leefbaarheid van de Vlaamse dorpskernen en gemeenten verzekeren. Ik word hier heel vaak in andere dossiers ondervraagd over sluipverkeer. Die vragen zijn heel terecht, want betreffen een probleem waarmee we steeds meer worden geconfronteerd op onze Vlaamse wegen. We hebben het niet langer over de congestie van de Antwerpse ring, maar ook over de congestie van en het sluipverkeer op alle mogelijke gewest- en gemeentewegen. Door onze dorpskernen lopen heel veel gewestwegen.

Het vermijden van het sluipverkeer is de belangrijkste reden voor het studiesyndicaat om voor te stellen om te werken met alle genummerde wegen. Al die wegen controleren, kan alleen maar elektronisch door mobiele camera's, uiteraard gecombineerd met controle door ambtenaren met politionele bevoegdheid op het terrein. We beschikken niet over de mogelijkheid om alleen te controleren op de weg.

De heer Carl Decaluwe: Mevrouw de minister, als de boete voldoende hoog is en de buitenlanders weten dat ze het risico lopen op de inbeslagname van hun wagen als ze zonder vignet rijden, dan zullen er niet veel dat risico nemen.

Minister Kathleen Van Brempt: Uit dossiers van andere lidstaten weten we dat Europa zoiets nooit zou aanvaarden. Europa aanvaardt enkel billijke en rechtvaardige dossiers. Dat is ook de reden waarom een jaarvignet van 60 euro alleen nooit zou worden aan-

vaard door Europa. Europa eist verschillende tarieven die in verhouding staan tot het gebruik, of met andere woorden, tot het aantal dagen dat de wegen worden gebruikt. Hetzelfde geldt voor de boete. Als Europa vindt dat de boete onevenredig hoog is, dan zal Europa die niet tolereren.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, hoe zit het met de compensatieregeling? U voert een nuloperatie in voor de binnenlanders en u heft een extra belasting voor de buitenlanders. Wat zal Europa daarvan vinden?

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer Peumans, er zijn juristen bezig met de voorbereidingen van dit alles. Er wordt een apart juridisch dossier opgesteld over deze specifieke vraag. Ik loop een beetje voor op de discussie, maar we merken dat het bepalen van de hoogte van de gewestbelasting een autonome bevoegdheid is van een lidstaat of een gewest, en dat die niet hoeft te interfereren met het wegevenvignet. U stelt een terechte vraag en het dossier wordt nog juridisch onderzocht, maar we gaan ervan uit dat er voor Europa geen probleem is.

Over de papieren versie zal de regering zeker nog een uitgebreide discussie voeren.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Sven Gatz tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, tot de heer Geert Bourgeois, Vlaams minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme, en tot de heer Frank Vandenbroucke, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Werk, Onderwijs en Vorming, over de realisatie van het fietsroutenetwerk in Vlaams-Brabant

De voorzitter: De heer Gatz heeft het woord.

De heer Sven Gatz: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb deze vraag niet alleen aan u gesteld, maar ook aan minister Bourgeois, bevoegd voor Toerisme, en aan minister Vandenbroucke, bevoegd voor de Vlaamse Rand. Het aanknopingspunt voor deze vraag valt trouwens onder de bevoegdheden van minister Vandenbroucke. Ik stel deze vraag niet aan drie ministers tegelijk voor mijn plezier of om ermee te koketteren, en ik hoop dat ik een iet of wat gecoördineerd antwoord mag verwachten.

We weten dat het recreatief fietsen in Vlaanderen hoge toppen scheert. Ook in deze zaal zitten wellicht een aantal liefhebbers, die er in het weekend regelmatig op uit trekken met de fiets. Dat geldt trouwens voor half

Vlaanderen. Veel wielertoeristen maken op regelmatige basis gebruik van de reeds aangelegde fietsroutenetwerken. Die duiken overal in Vlaanderen op en worden steeds beter uitgebouwd. In die netwerken worden knooppunten opgenomen. Ze zijn duidelijk te onderscheiden van de traditionele fietsroutes en fietslussen, want die hebben een begin- en eindpunt en vormen altijd een cirkel. Ook die routes zijn interessant, maar een fietsroutenetwerk heeft als voordeel dat de fietsers talloze mogelijkheden hebben om zelf routes op maat uit te stippelen. Het zal misschien geen toeval zijn dat in deze postmoderne tijden dergelijke netwerken het daglicht zien. Ik vind het in elk geval een heel aangename uitvinding.

Het eerste fietsroutenetwerk werd een aantal jaren geleden in Limburg boven het doopvont gehouden. Het is er een ongeëvenaard succes, niet alleen voor de fietsers, maar ook voor het toerisme in de brede zin van het woord. Denken we maar aan picknickplaatsen, parkeerplaatsen en fietsenstallingen die op het netwerk worden aangesloten. De bestendige deputatie van de provincie Limburg heeft enige tijd geleden een studie laten uitvoeren waarin de economische opbrengst van het fietsroutenetwerk werd berekend. De opbrengst per fietser bedraagt 6,8 euro per jaar en jaarlijks rijden er 600.000 fietsers over het Limburgse fietsroutenetwerk. De opbrengst bedraagt meer dan 4 miljoen euro op jaarbasis. Dat is niet niets. Het gaat niet enkel over het recreatief fietsen, er zit een economisch voordeel voor een heel gebied aan vast. Men zou er zelfs uit kunnen afleiden dat er indirect 51 nieuwe jobs door werden gecreëerd. Dat was niet de oorspronkelijke doelstelling, maar is zeker mooi meegenomen.

Ook in Oost-Vlaanderen werden fietsroutenetwerken opgestart. Deze zomer heb ik er ook in de provincie West-Vlaanderen gebruik van kunnen maken. In de Leiestreek, de Westhoek, het Brugse Ommeland en de Kust zijn de netwerken op elkaar aangesloten. Ook in Antwerpen worden de netwerken steeds meer uitgewerkt. De achterblijver is de provincie Vlaams-Brabant. Er bestaat wel een provinciaal streefdoel en er zijn al een aantal netwerken die zich nog in de embryonale fase bevinden en verder worden uitgewerkt, bijvoorbeeld in het Hageland en in het Dijleland. De hele streek rond Brussel echter, de gehele Groene Gordel met de fameuze Brabantse Kouter, de streek van Asse, en vooral het schilderachtige Pajottenland en de Zennevallei blijven vooralsnog verstoken van het prachtige netwerk.

Mevrouw de minister, waarom duurt dit allemaal zo lang? Ik weet wel dat dit niet uw verantwoordelijkheid an sich is, maar mevrouw Crevits stelde hier een klein jaar geleden als laatste een vraag over. Waarom vordert alles zo traag? Waarom zien de Vlaams-Brabanders niet in dat het niet enkel gaat om recreatief fietsen,

maar dat een fietsroutenetwerk de hele regio toeristische belangstelling kan geven?

Ik was tevreden toen ik in het jaarverslag van de Taskforce Vlaamse Rand las dat het wel degelijk de bedoeling was om de uitbouw van een fietsnetwerk op te starten, onder meer via een subsidie van Toerisme Vlaanderen, en om op niet al te lange termijn resultaat te boeken.

Wat is de huidige stand van zaken in het dossier? Wat is uw impact op het geheel? Is het mogelijk om de lokale entiteiten en de provincie tot spoed aan te manen?

Op welke termijn wordt de aansluiting gepland van het fietsroutenetwerk Vlaamse Rand op Brussel? Vandaag is dit een eerder bijkomstige vraag, maar die aansluiting is vanuit fietstechnisch oogpunt niet te veronachtzamen.

In hoeverre zullen de te realiseren netwerken, naar het voorbeeld van Limburg, gekoppeld worden aan toeristische trekpleisters in de provincie? In Limburg wordt deze koppeling jaar na jaar geperfectioneerd en er worden prachtige pakketten aangeboden aan de recreatieve fietser.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Gatz, u verwees er zelf al naar dat het toeristische fietsroutenetwerk uiteraard hoofdzakelijk een bevoegdheid van mijn collega van Toerisme is. Ik heb een aantal elementen van antwoord van hem ontvangen, maar als die niet voldoende blijken te zijn, verwijs ik u door naar hem.

Ik begin vanuit mijn beleidslijn Mobiliteit. In overleg met de provincies werd een bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk uitgewerkt. Het houdt geen rekening met de wegbeheerder, maar met de functionaliteit van het netwerk. Ik heb een overzicht met cijfers meegebracht. Ik zal de gegevens niet voorlezen, maar het overzicht aan u bezorgen. Het toont de lengte van het netwerk volgens de wegbeheerder: gewest, provincie of gemeente.

Ik bezorg u ook een stand van zaken in het gewest voor de realisatie van het netwerk. Daaruit blijkt in elk geval dat we nog heel wat werk voor de boeg hebben. Zoals u weet, investeert de Vlaamse Regering jaarlijks 50 miljoen euro in fietspaden. We investeren via het Fietsfonds ook 10 miljoen euro in het ontwikkelen van fietspaden op gemeentewegen.

Ik heb ook cijfergegevens bij die een globaal overzicht geven van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.

Wat het toeristische fietsroutenetwerk betreft, heeft de minister van Toerisme mij volgende info overgemaakt.

Vlaams-Brabant heeft een meerjarenplanning opgesteld voor de komende legislatuur. Ook hij zal u een gedetailleerde lijst bezorgen met de stand van zaken per regio en per deelregio. De lijst bevat de planning voor de uitbouw van het fietsknooppuntennetwerk over de periode 2006-2012. Deze planning zal Toerisme Vlaams-Brabant toelaten om de subsidieaanvragen in het kader van het besluit van de Vlaamse Regering van 2 april 2004 op de ondersteuning van toeristische recreatieve projecten voor te bereiden voor de periode 2007-2008 en om die in te dienen bij Toerisme Vlaanderen voor het einde van deze maand.

Het eerste dossier dat Toerisme Vlaams-Brabant wil indienen, gaat over de verdere afwerking van het knooppuntennetwerk in het Hageland. Het overleg met de betrokken gemeenten en de dienst Mobiliteit is volop aan de gang. Het opzet is tweeledig. Ten eerste wordt beoogd om het meest geschikte netwerk binnen de filosofie van 'Beleef het Groen' uit te werken en in te dienen bij Toerisme Vlaanderen. Ten tweede is het de bedoeling om te onderzoeken of, mits tijdelijke alternatieven, het netwerk in het Hageland al kan worden vervolledigd in 2007. De uitwerking van deze doelstelling is afhankelijk van talrijke factoren, maar wordt het best niet gehypothekeerd door niet tijdig een subsidieaanvraag in te dienen.

Het tweede subsidiedossier is dat van de omvorming van de doelenbewegwijzering in knooppunten voor het netwerk Dijleland. Ook hier is het opzet tweeledig. Ten eerste wil men het netwerk uitbreiden en volledig laten overeenkomen met de afbakening van de toeristische deelregio Dijleland van de Groene Gordel. Ten tweede is het de bedoeling om het netwerk af te stemmen op de filosofie van 'Beleef het Groen' met een maximale landschappelijke beleving van het fietsen door buitengebied, het afstemmen op de voorgeschreven maaswijdte van de lussen, het behouden van de goede trajecten en het zoeken naar alternatieven voor de minder geschikte routes.

Het overleg met de partners is gestart en kan naargelang de resultaten tijdig worden afgerond. Ook hierbij is het moment van uitvoering afhankelijk van een aantal factoren en biedt de goedkeuring van de subsidies de maximale opties.

De huidige vooropgestelde planning bij Toerisme voorziet erin dat Brussel tegen 2010, 2011 aangesloten wordt op het Vlaams-Brabantse fietsknooppuntennetwerk. Hieraan voorafgaand zullen er wel lussen worden aangelegd in de randgemeenten. Toerisme Vlaams-Brabant is van plan om overleg te plegen met de bevoegde instanties in het Hoofdstedelijke Gewest over aansluitingen met hun grondgebied. De uitbouw en aanleg van een netwerk op Brussels grondgebied is niet de verantwoordelijkheid van Toerisme Vlaams-Brabant.

Hiervoor zijn de desbetreffende diensten van het Brussels Hoofdstedelijke Gewest verantwoordelijk.

Het netwerk dat uitgetekend wordt door Toerisme Vlaams-Brabant, is gebaseerd op het recreatieve netwerk dat opgemaakt is door de provinciale dienst Mobiliteit van Vlaams-Brabant en wordt aangeduid met de knooppuntenbewegwijzering. Dat is niet hetzelfde als het bovenlokaal functionele fietsroutenetwerk waar mijn administratie mee bezig is.

U vroeg in hoeverre de netwerken gekoppeld worden aan toeristische trekpleisters. Bij het voorbereiden en uittekenen van de nieuwe trajecten voor het fietsknooppuntennetwerk wordt de medewerking gevraagd van de gemeenten die op het netwerk gelegen zijn. Deze medewerking heeft betrekking op het aanduiden van toeristisch interessante trajecten en toeristische trekpleisters, die dan in de mate van het mogelijke opgenomen worden in het fietsknooppuntennetwerk. Enkele voorbeelden uit het netwerk in het Hageland zijn het kasteel van Horst, het wijnbezoekerscentrum in Wezemaal, Diest en Aarschot. In de Groene Gordel denken we onder meer aan het kasteel van Gaasbeek, de Plantentuin van Meise, het kasteel Diepensteyn en het Museum voor de Oudere Technieken.

De voorzitter: De heer Gatz heeft het woord.

De heer Sven Gatz: Mevrouw de minister, als ik het goed heb begrepen zijn de vooruitzichten voor het Hageland en het Dijleland reëel dankzij het meerjarenplan voor de nieuwe legislatuur van de provincie, samen met het beleid dat uzelf en minister Bourgeois daarbij voeren, en zullen er de komende maanden een aantal dingen gebeuren. Er is ook een timing vastgelegd voor de aansluiting van het netwerk van de Vlaamse Rand op Brussel. Heel de regio West-Brabant, met name het Pajottenland en alles wat ten Westen van Brussel ligt, is echter nog een vraagteken. Zijn daarover geen zaken opgenomen in het nieuwe provinciale plan? Zo nee, zijn daar geen andere impulsen aan te geven? Het is bizar dat die regio als allerlaatste in Vlaanderen volledig blanco blijft.

Minister Kathleen Van Brempt: Het verwondert me ook enigszins. Ik spreek vanuit mijn bevoegdheid want het is voor mij moeilijk een inschatting te maken vanuit de bevoegdheid van minister Bourgeois. Er kan nog een betere afstemming zijn tussen het toeristische gedeelte en het functionele gedeelte. Er zijn typisch functionele en typisch toeristische doelstellingen, maar die moeten voor een groot deel samenlopen.

U wijst op de beperkte realisaties op het terrein. Daarvoor moeten we ons vooral richten naar de lokale en provinciale besturen. Ik zal dat voor mijn bevoegdheid oppikken. We hebben binnenkort trouwens een overleg over het Fietsfonds. Dat vind ik een mooie aanleiding om in ieder geval voor mijn bevoegdheid deze aangele-

genheid nog eens onder de loep te nemen. Als er regio's onevenredig slecht bediend zijn, moeten we durven nadenken over mogelijke oplossingen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over mogelijke tolheffing bij nieuwe verkeersinfrastructuur in het algemeen, en meer specifiek bij de ontdeubelde Scheldebrug in Temse

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de Scheldebrug in Temse speelt een belangrijke rol in het sociaaleconomische leven, niet alleen van het Waasland en Klein-Brabant maar van de hele provincies Antwerpen en Oost-Vlaanderen. We hebben er zonet over gediscussieerd met minister Van Brempt.

Mijnheer de minister, in mei 2005 maakte u uw beleidsoptie bekend: deze brug zou ontdeubeld worden, er zouden twee rijvakken komen en een dubbelrichtingfietspad en de werkzaamheden zouden starten in 2007. U hebt vernomen dat een van onze federale collega's, namelijk kamerlid mevrouw Magda De Meyer, overigens geen familie van mij, suggereert om een tolheffing op die brug in te voeren. Hoe staat u tegenover deze tol? Wat zijn de resultaten van de onderzoeken over de invloed op de mobiliteitsstroom van deze nieuwe Scheldebrug? Op welke wijze worden de plaatselijke actoren betrokken bij de planning en coördinatie van de komende werken om mogelijke hinder tot een minimum te beperken tijdens de werkzaamheden? Hoe verloopt de communicatie en informatiedoorstroming?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, ik ga ervan uit dat minister Van Brempt hetzelfde heeft gezegd als wat ik nu ga zeggen. Er is geen sprake van tolheffing op de brug tussen Bornem en Temse. Op de Liefkenshoektunnel wordt nu tol geheven en dat zal zo blijven, en op de Oosterweelverbinding zal tol worden geheven. Op dit moment zijn er geen andere kunstwerken in Vlaanderen waar er een tolheffing zal worden geheven. Tolheffing is trouwens geen doel op zich maar heeft altijd een finaliteit. Wat de minister van Openbare Werken betreft is dat een mogelijke bijdrage voor de financiering van belangrijke infrastructuurwerken.

Over de mobiliteitsstromen inzake de nieuwe Scheldebrug is onderzoek verricht. Ik zal u dat zo dadelijk

overhandigen. Door het aanleggen van een tweede brug over de Schelde tussen Temse en Bornem zal het fileprobleem opgelost zijn volgens de resultaten van de studie. Er zal geen Bison Futé van enige omvang zijn omdat men de Oosterweelverbinding zal willen vermijden en de Temsebrug zal nemen.

De heer Jan Peumans: Minister Van Brempt heeft gezegd dat er heel waarschijnlijk filevorming zal ontstaan als de nieuwe brug is aangelegd. Dat heb ik zeer goed gehoord, ik heb niet selectief geluisterd. Door het feit dat er geen tol geheven wordt, zal er een hoop vrachtverkeer over de N16 rijden.

De heer Jos De Meyer: Ik dacht dat de minister had gezegd dat ze het verwachtte in 2014-2015.

Minister Kris Peeters: Ik citeer uit het onderzoek dat is uitgevoerd: “Er is gebleken dat er een beperkte toename van het verkeer via de N16 zal zijn met slechts een beperkte invloed op de verkeersstromen en tolinkomsten via de Oosterweelverbinding. De toename van het verkeer via de Scheldeovergang te Temse-Bornem, zal zeker kunnen worden verwerkt door de ontdeubbelde Scheldeoververbinding, zonder risico op filevorming.”

Er wordt met klankbordgroepen gewerkt in Temse en in Bornem, zowel met werkgevers als met andere actoren. Die klankbordgroepen en stuurgroepen worden voortgezet. We hebben daarover al de nodige communicatie gedaan en zullen dit nog doen.

De heer Jos De Meyer: Ik dank de minister voor zijn klare taal en duidelijk antwoord op de eerste twee vragen. Ik krijg graag de bijkomende nota in verband met de studie. Wij pleiten ervoor dat er voldoende aandacht wordt besteed aan de klankbordgroepen om probleemsituaties te voorkomen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Christian Verougstraete tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de stand van zaken rond de strategische visienota over de regionale luchthavens

De voorzitter: De heer Verougstraete heeft het woord.

De heer Christian Verougstraete: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, op 2 juni 2006 heeft de Vlaamse Regering een visienota goedgekeurd aangaande de toekomst van de regionale luchthavens op Vlaams grondgebied, namelijk Oostende, Antwerpen en Kortrijk-Wevelgem. Deze visie ging uit van het onder-

kennen van het sociaaleconomische belang van deze luchthavens, die de economische poorten zijn met een welvaartscreërend karakter. Om deze rol goed te kunnen vervullen, in een bij uitstek concurrentiële en sterk wijzigende omgeving, is het aangewezen om te evolueren naar een beheersvorm die de nodige slagkracht en flexibiliteit heeft om goed op deze evoluties in te spelen. Deze visie komt neer op een vorm van privatisering van de regionale luchthavens.

Voor de luchthaven van Oostende heeft het Vlaams Instituut voor de Logistiek een onderzoek uitgevoerd naar de potentiële ontwikkelingsmogelijkheden van deze luchthaven en een eindrapport ingediend. Tegen eind 2006 moet de visie die is bepaald in voormeld eindrapport, geconcretiseerd worden in een businessplan. Intussen werd op 16 augustus 2006 gestart met de stuurgroep voor de ontwikkeling van dit businessplan voor de luchthaven van Oostende. Midden december 2006 werd in de pers bekendgemaakt dat het Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende, afgekort AGHO, het bedrijf dat de haven van Zeebrugge uitbaat, de West-Vlaamse Intercommunale WVT en een privépartner, samen hun kandidatuur hebben ingediend om de luchthaven van Oostende te exploiteren.

Mijnheer de minister, is de kandidatuur van de groep rond het AGHO al ingediend? Hebben zich ook andere kandidaat-exploitanten aangemeld? Is het businessplan dat tegen eind 2006 klaar moest zijn, al afgerond? Zo ja, welke zijn de hoofdbestanddelen van dit businessplan? Wat is de stand van zaken rond het businessplan voor de luchthavens van Antwerpen en Kortrijk-Wevelgem? Tot wanneer kunnen kandidaat-exploitanten zich aanmelden? Wanneer zal de Vlaamse Regering een definitieve beslissing over de exploitatie van de regionale luchthavens nemen?

Vandaag heb ik in de pers deels antwoorden op mijn vragen kunnen lezen, maar u zult meer in extenso alle vragen kunnen beantwoorden, mijnheer de minister.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, ik heb vandaag ook De Tijd gelezen. De heer Van Spauwen, vriend van de heer Decaluwe, zegt dat de trafiek van Kalitta Air, een Amerikaanse carrier, naar Luik is gegaan. Dat is voor mij een zeer gevoelig onderwerp. Mijnheer de minister, welke link ligt er tussen regionale luchthavens in Vlaanderen en in Wallonië? Speelt gewoon de vrije markt? Wat is de reden dat een bedrijf als Kalitta Air, die over aardig wat Boeings beschikt, naar Luik verhuist?

De vraag is wel wat de link is tussen de cargoluchthavens van Oostende en Bierset? Zijn de voorwaarden

voor bedrijven beter in Wallonië dan in Vlaanderen? Ik begrijp het als u daar nu niet op kunt antwoorden.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de minister, ik merk dat deze regering de intentie heeft om de regionale, lokale luchthavens te maximaliseren en het gebruik ervan te optimaliseren. Op zich vind ik het een absurde situatie dat op het kleine grondgebied van Vlaanderen vier burgerluchthavens aanwezig zijn. Vaak laten ze dan nog kortafstandsvluchten toe. Er wordt bijvoorbeeld gevlogen van Oostende naar Rijsel of naar Kent. Dat is amper honderd kilometer verder. Als de vliegtuigen hun wielen van de grond hebben, moeten ze alweer afremmen om te kunnen landen. Er moet dringend een visie worden ontwikkeld om dat soort van kortafstandsvluchten te ontmoedigen.

Is het businessplan klaar? Kan dat door de commissieleden worden ingekeken?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Glorieux, u noodzaakt mij om ook iets te zeggen omdat u begint over het KB dat minister Landuyt klaar heeft liggen met betrekking tot vluchten van minder dan 150 kilometer. Mijnheer de minister, ik wil u daarvoor waarschuwen, ook al denk ik dat u zeer goed op de hoogte bent van de gevaren die dergelijk KB met zich meebrengt. Ik wil u vragen om alle spelers te horen. Een algemeen verbod op vluchten van minder dan 150 kilometer is nefast en staat haaks op het beleid van onze regio om de Vlaamse luchthavens maximaal te ondersteunen. Mijnheer Glorieux, het gaat niet enkel om finale vluchten, maar ook om positioneringsvluchten en pick-upvluchten. Ik vraag dan ook dat hier omzichtig mee wordt omgesprongen.

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer de voorzitter, ik volg de redenering van mevrouw De Ridder dat er nuancering moet zijn. Er situeren zich rond Veurne een aantal topbedrijven met betrekking tot luchtfotografie. Als die foto's moeten nemen boven Vlaanderen, moet het mogelijk zijn om die vluchten te doen. Daar moet allemaal rekening mee worden gehouden. Ik kan er echter ook inkomen dat minister Landuyt vindt dat bij vluchten naar Noord-Afrika niet eerst van Charleroi naar Luik moet worden gevlogen. Dit kan niet en ik hoop dat in het businessplan dergelijke absurde toestanden worden uitgesloten. Er zijn verschillende elementen waarmee rekening moet worden gehouden en er is geen zwart-witbenadering mogelijk.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, regionale luchthavens hebben ook in Vlaanderen een toekomst. Mijnheer Glorieux, de vorige Vlaamse Regering heeft terecht een aantal belangrijke beslissingen genomen met betrekking tot de luchthaven van Antwerpen, die we nu verder aan het concretiseren zijn. We zullen dat ook doen voor Oostende en Kortrijk in de mate dat de privésector daar een rol wil en kan in spelen. Mijnheer Peumans, u hebt verwezen naar onze Waalse collega's. De dynamiek is er ongeloflijk. In Vlaanderen proberen we privépartners te zoeken die de nodige investeringen willen doen, maar altijd binnen de bestaande milieuvergunningen en met duurzame groei die rekening houdt met het ecologisch aspect.

Over de kortafstandsvluchten hebben we al een debat gehad naar aanleiding van een actuele vraag in de plenaire zitting. Ik heb toen geantwoord dat met kennis van zaken dingen moeten worden beslist. Ik heb nog geen concrete onderbouwing van een en ander gezien, maar dat kan nog komen. De luchtvaart is een internationaal gebeuren. Als we iets doen voor het milieu – wat ik sterk bijtreed – moet dat op Europees niveau worden bekeken. Europa heeft nu stappen gezet met betrekking tot de luchtvaart, waardoor die nu ook onderworpen zal worden aan de emissierechten. Een level playing field is in deze erg belangrijk omdat vluchten heel snel onze landsgrenzen overschrijden. Ik kijk uit naar het debat en de bijkomende gegevens die mijn collega Landuyt zal aanreiken.

Er is me gevraagd of de kandidatuur van het Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende reeds is ingediend. AGHO is betrokken bij de verdere uitwerking. Het bedrijf heeft interesse getoond om een rol te spelen in de LEM, de Luchthavenexploitatie maatschappij. Op de vraag of zich nog andere kandidaten hebben aangemeld, antwoord ik dat tijdens de komende dagen het businessplan zal worden gefinaliseerd. We zullen dan een transitieperiode hebben waarin de nodige maatregelen zullen worden genomen, onder andere met betrekking tot veiligheid. We zullen de 3,8 miljoen euro exploitatievergoeding aan Oostende ook in 2007 voortzetten. We zullen daarna een tender opmaken die we aan de privésector zullen bekendmaken. Op die manier kan iedereen zich inschrijven en kunnen nog andere kandidaat-exploitanten zich aanbieden.

Het businessplan is nog niet gefinaliseerd. Ik heb op 22 december 2006 een mededeling aan de Vlaamse Regering gedaan over de stand van zaken. Het businessplan wordt tijdens de komende weken met de regionale werkgroep bekeken. Er was een vraag naar de hoofdbestanddelen. Die zijn een inleiding met gehanteerde aanpak en situatieschets, een voorstel van businessconcept, een voorstel van organisatie model, een financiële analyse, en tot slot, conclusies en aanbevelingen.

Voor de luchthaven Kortrijk-Wevelgem wordt gelijklopend ook het businessplan gefinaliseerd, in een analoge procedure als voor de luchthaven van Oostende. Het verschil is dat de gronden in Oostende eigendom zijn van het Vlaamse Gewest, terwijl in Kortrijk de intercommunale Leiedal en de provincie eigenaar zijn. Wat betreft Antwerpen verwijs ik naar de beslissingen van de vorige Vlaamse Regering die we nu verder uitvoeren, zeker nu het veiligheidsprobleem is opgelost. De bomen zijn gesnoeid en de nieuwe bomen worden verder geplant.

De heer Eloi Glorieux: Gesnoeid? U snoeit wel erg drastisch!

Minister Kris Peeters: Mijnheer Glorieux, problemen moeten grondig worden opgelost en met de nodige daadkracht. Het is een beslissing van de vorige en deze Vlaamse Regering om de luchthaven open te houden. De daad moet dan ook bij het woord worden gevoegd. Die discussie hebben we al eerder gevoerd. Ik neem de verantwoordelijkheid voor die zaken die ik moet uitvoeren op basis van het regeerakkoord.

Wanneer de tender wordt bekendgemaakt, zal worden gezegd tot wanneer kandidaat-exploitanten zich kunnen aanmelden.

Er is me gevraagd wanneer de Vlaamse Regering een definitieve beslissing zal nemen met betrekking tot de exploitatie van de regionale luchthavens. Uiterlijk op 1 januari 2008 moet de nieuwe structuur voor zowel Antwerpen, Oostende als Kortrijk af zijn, met de uitdrukkelijke voorwaarde dat als de privésector niet geïnteresseerd is, de hele oefening en dus ook de Vlaamse inbreng niet doorgaat.

De heer Christian Verougstraete: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de minister, als het businessplan af is, zal het dan beschikbaar zijn voor de commissieleden?

Minister Kris Peeters: Ik zal kijken of dat kan. Er is geen geheimhouding, maar ik moet daar eerst met de regionale werkgroep over spreken. Er is ook het probleem dat het personeel de nodige informatie moet krijgen. Van zodra ik kan, zal ik het plan overmaken aan de commissie.

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer de minister, wat begrijpt u onder privépartners? Ik begrijp dat het autonoom havenbedrijf als een privépartner wordt beschouwd, maar is een intercommunale met volledig aandeelhouderschap van gemeenten ook een privépartner?

Minister Kris Peeters: Voor mij is een privépartner alles wat niet het Vlaamse Gewest is. Dat kan zeer ruim zijn, maar hoe meer privé de privépartner, hoe beter.

De heer Jan Peumans: Ik had nog een vraag gesteld over de relatie met Wallonië.

Minister Kris Peeters: Ik dacht dat u zelf het antwoord had gegeven door te zeggen dat u het begrijpt als ik daar nu niet op kan antwoorden.

De heer Jan Peumans: Ik zal er dan wel een antwoord op krijgen. Ik ken meerdere bedrijven die naar Bierset gaan. Er is onlangs een Jordaanse carrier van het vliegveld in Maastricht naar Bierset verhuisd. Kalitta is van Oostende naar Bierset gegaan. Zijn de voorwaarden in Wallonië dan beter?

U zegt dat er een geweldige expansie bezig is, maar dat is helemaal niet het geval. TNT doet er nachtvluchten en realiseert daarmee het grootste deel van de tewerkstelling. Voor de rest is er een herallocatie van een aantal zware transportbedrijven. Is er een verschuiving bezig van een aantal andere regionale luchthavens naar Bierset omdat de voorwaarden er beter zijn?

Mijnheer de minister, ik weet dat u een zeer goed contact hebt met de heer André Antoine. Hij antwoordt op al uw brieven, dus zal hij dat nu ongetwijfeld ook doen.

Is daar een tendens bezig? Ik stel vast dat een aantal carriers veel liever op Bierset gaan zitten, met alle gevolgen van dien voor mijn regio. Maar daar ga ik het vandaag niet over hebben.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

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

De voorzitter: De heer Vrancken heeft het woord.

De heer John Vrancken: Mijnheer de minister, collega's, er is nog maar eens een vraag geagendeerd over de noord-zuidverbinding, maar dit keer gerelateerd met het Limburgplan. Men zou kunnen zeggen dat de Limburgers opnieuw aan het zeuren zijn, maar we zijn ertoe genoodzaakt.

De vraag dateert van een maand geleden. Verschillende reacties in de krant hebben ons ertoe aangezet om in eerste instantie een interpellatie in te dienen. Die werd jammer genoeg omgebogen in een vraag om uitleg.

U weet dat in juli 2005 het Limburgplan, of het Limburgcontract, mede door de Vlaamse Regering ondertekend werd en voor Limburg een concreet actieplan

vormde waarmee de Vlaamse Regering een nieuwe socio-economische dynamiek in Limburg wou ondersteunen.

Naast een aantal strategische projecten die slechts op zeer lange termijn te plaatsen zijn, zoals de IJzeren Rijn, werden in dit Limburgplan projecten opgenomen die op korte termijn een aantal strategische opties voor Limburg moesten versterken.

Voor de volledigheid wil ik een aantal citaten aanhalen. Ik citeer uit de commissievergadering van 4 oktober 2005 – een citaat van minister-president Yves Leterme: “We willen met het Limburgplan de logistieke ontsluiting in Limburg in het algemeen versterken. Er is in de nodige maatregelen voorzien om projecten te versnellen, zoals de noord-zuidverbinding, het klaverblad, de N76, en dergelijke. U zult in het Limburgplan echter alleen dingen aantreffen die we kunnen realiseren, die kunnen worden gerealiseerd binnen het algemene pakket. Er moeten dus keuzes gemaakt worden, en die zijn dan ook gemaakt.”

In het Limburgplan staat: “Er wordt resoluut geopteerd voor de verdere logistieke ontsluiting van Limburg: de geplande werken aan de noord-zuidverbinding, met prioriteit van het wegwerken van de flessenhals en aan het klaverblad te Lummen.”

Een ander citaat uit het Limburgplan gaat over het wegwerken van de knelpunten in Houthalen-Helchteren en de noord-zuidverbinding: “Wat de noord-zuidverbinding betreft wordt in eerste instantie werk gemaakt van het wegwerken van de flessenhals. Hierbij zal de investeerder vergoed worden via een ESR-neutraal systeem gebaseerd op een vermenging van beschikbaarheidsvergoedingen en schaduwtoel.”

In Het Belang van Limburg van 15 december 2006 gaat de federale minister Peter Vanvelthoven zich echter bemoeien met het Limburgplan, wellicht omdat hij een zekere verantwoording moet afleggen aan zijn achterban in Noord-Limburg, die betrokken is bij die noord-zuidverbinding. Minister Vanvelthoven stelt: “De Vlaamse Regering komt haar beloftes niet na. De noord-zuidverbinding en het klaverblad zijn twee projecten die als extra in het Limburgplan werden voorzien. Vandaag merk ik dat die werken als gewone investeringen in de meerjarenplanning 2007-2009 worden ingeschreven. En dat is niet correct.”

Minister Vanvelthoven vervolgt: “Wie de geplande investeringen van minister Peeters voor het Vlaamse wegennetwerk bekijkt, zal concluderen dat de bedragen min of meer gelijkmatig verdeeld zijn over de vijf Vlaamse provincies. Maar niets is minder waar. Ik stel vast dat 37 percent of 61,25 miljoen euro voorzien is voor het klaverblad in Lummen en de noord-zuidverbinding in Houthalen-Helchteren, maar deze twee projecten werden ons door de Vlaamse Regering in

het Limburgplan als extra investeringprojecten beloofd, net omdat het knelpunten zijn in onze economische ontwikkeling.”

Ten slotte zegt minister Vanvelthoven nog: “Ik vind het van weinig respect getuigen om eerst extra middelen te beloven in het Limburgplan, waarna de extra middelen gewoonweg bij de reguliere investeringen worden opgeteld.”

Verder heb ik nog een citaat van senator Nele Lijnen, die zich in dezelfde krant is gaan bemoeien op 16 december 2006: “In het wegenprogramma van minister Peeters wordt het probleem van de flessenhals niet opgelost. Hij maakt de hals van de fles alleen een stukje korter. Ik pleit voor een onmiddellijke aanleg van twee parallelwegen, vanuit het huidige rondpunt in Hechtel tot aan het kruispunt in Helchteren.”

Senator Lijnen wijst nogmaals op het economische belang van een goed bereikbare regio: “Waarom zou men verder investeren in de noord-zuidverbinding, als we de komende jaren niet vlotter bereikbaar zijn? Noord-Limburg mag niet achterblijven als toplocatie van logistiek en distributie. Logistieke ontsluiting is daarnaast ook essentieel voor de levenskwaliteit van vele gezinnen. Een prefinanciering door de Limburgse conversiemaatschappij kan het Noord-Limburgse verkeersprobleem versneld oplossen.”

Ten slotte zegt ze ook nog: “Minister Peeters beloofde in oktober 2004 dat de noord-zuidverbinding tijdens deze legislatuur gerealiseerd zou worden. Wat blijkt nu? Minister Peeters zal tijdens zijn ambtsperiode waarschijnlijk minder dan één kilometer van de noord-zuidverbinding realiseren. De meest urgente knelpunten worden niet eens opgelost, maar deels opgeschoven.”

Mijnheer de minister, in uw antwoord op de reactie van minister Vanvelthoven probeert u met veel cijfers aan te tonen dat Limburg helemaal niet gediscrimineerd wordt, maar aan de andere kant weerlegt u de bewering van minister Vanvelthoven dat de werken als extra's voorzien zijn, helemaal niet.

Bij de verdeling van de Europese EFRO- en ESF-gelden heeft de Vlaamse Regering Limburg stiefmoederlijk behandeld. Ik haal een reactie aan van uw Limburgse collega, minister Marino Keulen, op mijn beweringen dat Limburg wellicht weer naast de extra pot van de Europese steunmaatregelen zal grijpen. Tijdens een debat voor de lokale tv-zender zei hij dat hij samen met alle Limburgse politici uit de meerderheidsfracties zijn uiterste best zou doen – en zou moeten doen – om een grote hap uit die steun naar Limburg te halen.

De Limburgse politici zijn er blijkbaar niet in geslaagd om die fondsen voor hun provincie los te weken. Mi-

nister Vanvelthoven en senator Lijnen stellen nu dat deze gang van zaken niets anders is dan mooi verpakte lucht, en dat een deel van het Limburgplan met andere woorden niet uitgevoerd wordt. Dit betekent dus dat hier in zekere zin contractbreuk wordt gepleegd.

Wat voor zin heeft het om met veel poeha een contract tussen de Vlaamse Regering en het Limburgse provinciebestuur in de pers te gooien, als het in fine geen enkele waarde blijkt te hebben? Bovendien blijkt dat er geen sanctie volgt, als dergelijke contracten niet worden nagekomen.

In januari 2007 starten officieel – nog steeds volgens de in het Limburgplan vastgelegde planning – de werken aan de flessenhals in Helchteren-Hechtel. Moeten wij er nu van uitgaan dat deze werken, wegens de ontoereikende budgetten, effectief uitgesteld worden en dat bijgevolg dit Limburgplan-project niet tijdig gerealiseerd zal kunnen worden? In het tegenovergestelde geval, hoe denkt de minister dit project alsnog gefinancierd te krijgen?

De voorzitter: De heer Van Aperen heeft het woord.

De heer Jul Van Aperen: Het gaat hier wel over Limburg, maar ook Antwerpen heeft belang bij het klaverblad van Lummen. We worden elke dag geconfronteerd met ellenlange files aan het klaverblad. Ik had graag geweten wat nu de precieze timing voor de werken is.

Ik kan me voorstellen dat dat een zeer moeilijk karwei is en dat iedereen schrik heeft om eraan te beginnen. Vroeg of laat zal men de knop toch moeten doorhakken. Ik zou graag weten welke timing daarop staat, want het is een heel belangrijk gegeven.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister, de heer Van Baelen heeft op 25 april 2006 een vraag om uitleg gesteld over de noord-zuidverbinding. We hebben daar toen een interessant debat over gehad. Op 1 januari 2007 had ik een uitnodiging verwacht naar de rotonde in Hechtel. Mijnheer de minister, u hebt gezegd dat ik u daar mocht op afrekenen. U zou op 1 januari 2007 beginnen met de werken aan de rotonde in Hechtel, richting Helchteren.

In 1977 ben ik actie beginnen voeren tegen de A24 en tegen de beroemde intercommunale E39. We zijn nu 30 jaar verder en de bottleneck is nog steeds niet opgelost. Mijnheer de minister, u getuigt nu van een voortschrijdend inzicht dat ons leert dat voor het einde van 2007 fase 1 van de noord-zuidverbinding start. Eerst zou er geen GRUP worden gemaakt, nu is dat wel het geval. Ik kan niet altijd alles volgen, maar eigenlijk is de informa-

tie onvoldoende. Mijnheer de minister, het is wel positief dat u bijkomende kredieten verstrekt.

Ik verwijs opnieuw naar Nederland. Over de A2-verbinding door Maastricht kun je op een website alle informatie vinden, alle berekeningen, alle details en alternatieven. De informatie over de noord-zuidverbinding is ondermaats. Het project, dat het project-Dewael wordt genoemd, krijgt daardoor een negatieve connotatie. In 1995 hebben we de tunnelvariant voorgesteld, en ik werd toen weggehoond door de heren Dewael en Stevaert, maar nadien hebben ze dat overgenomen.

Mijnheer de minister, ik wil graag een duidelijk tijdsplan krijgen, dat voldoende rekbaar is. Het MER-rapport kan op zich laten wachten. Ik waardeer de keuze die u hebt gemaakt, maar inzake communicatie was het resultaat erg pover. Limburg moet van de Vlaamse Regering extra middelen krijgen voor de verkeerswisselaar van Lummen. De tunnel zou via alternatieve financiering worden betaald. Dat betekent dat een aantal andere noodzakelijke kleinschalige projecten in Limburg worden vooruitgeschoven. Als u deze twee werken, de noord-zuidverbinding en de verkeerswisselaar, van nationaal belang vindt, dan moet Limburg op een of andere manier worden gecompenseerd en bijkomende middelen krijgen.

De heer Joris Vandenbroucke: Mijnheer Peumans, u zegt exact hetzelfde wat ik heb gezegd tijdens de begrotingsbespreking. De middelen voor de aanleg van het klaverblad en de noord-zuidverbinding bezwaren in grote mate de meerjarenplanning, zodat er bijzonder weinig ruimte is voor het courante beleid. Er wordt de komende twee jaar geen enkele veiligheidsinvestering gedaan in Limburg. Die staan allemaal op het reserveprogramma.

Mijnheer de minister, ik hoop dat we vandaag een ander antwoord krijgen dan we eind december kregen. U zei toen dat u niet had gevraagd naar het meerjarenprogramma, dat een zuiver indicatief gegeven was. Dat is de enige informatiebron die we hebben. Ik ben benieuwd naar uw antwoord.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: U hebt de informatie gevraagd, ik heb ze gegeven en gezegd dat ze indicatief was. De zorg dat in Limburg investeringen worden gedaan in infrastructuur en zeker op gevaarlijke punten, deel ik volledig. Ik heb u echter gezegd dat we gaan bekijken wat we de volgende jaren daadwerkelijk gaan doen en welke wijzigingen er worden aangebracht. Dat moet u zien in het indicatief meerjarenprogramma. Morgen hebben we in plenaire vergadering een debat over dingen die mogelijk niet tot onze bevoegdheid behoren (uitspraken over kernenergie). Er is echter ook sprake

van uitspraken van een andere minister over bevoegdheden die zeker niet federaal zijn. Bij mijn weten is Openbare Werken volledig geregionaliseerd, met uitzondering van de NMBS.

Mijnheer Peumans, wat de noord-zuidverbinding betreft, is er inderdaad sprake van veranderende inzichten. Daar blijf ik bij. Er werden hier ter zake destijds data gevraagd. Nu gebeurt dat opnieuw. Er is – zeker bij dergelijke werken – echter sprake van veel factoren die de begindatum van de werken kunnen beïnvloeden of maken dat we ons niet volledig kunnen houden aan de vooropgestelde timing.

In de opvolgingsfiches van het Limburgplan wordt, voor zover ik weet, nergens gesteld dat de werken aan de flessenhals officieel zouden beginnen in januari 2007. Ik zal het door u geciteerde er ook nog eens op naslaan. Het is de bedoeling de eerste aanbesteding in de loop van 2007 te laten plaatsvinden, zodat men in 2007 of begin 2008 van start kan gaan.

Medio 2006 is er overleg geweest met de verscheidene actoren. Er is besloten dit project in twee delen te splitsen. Het eerste deel behelst het wegwerken van het gedeelte van de flessenhals, dus de huidige rotondetoegang ter hoogte van Molenheide. Het tweede deel behelst de rest van de noord-zuidverbinding tot aan de E314. Voor dat tweede deel is ook een plan-MER-procedure opgestart. Voor het eerste deel wordt nu een ontwerp voorbereid dat nadien zonder te veel kosten op beide scenario's van het tweede deel kan worden aangesloten. Dit is dus de bedoeling. Het zal ook zo worden uitgevoerd.

Over de financiering hoeft u zich in eerste instantie geen zorgen te maken. Dat is een zorg die ik elke dag heb, en dat niet alleen voor dit project. Dit is een van de duurste projecten van alternatieve financiering. Limburg stelt terecht dat die noord-zuidverbinding belangrijk is. Ik ga er echter ook van uit dat het maatschappelijk draagvlak voor een dergelijke investering, ter waarde van 500 miljoen euro, er daadwerkelijk is. In het verleden heb ik ook al gezegd dat, indien dat draagvlak er niet is, we dit project schrappen en die 500 miljoen euro elders investeren. Jullie vragen wanneer we ermee beginnen en hoe het zal worden gefinancierd, maar mijn grootste zorg is te kunnen uitvoeren wat ik meen te moeten uitvoeren. Ik ga ervan uit dat iedereen ter zake zijn verantwoordelijkheid zal nemen.

Mijnheer Van Aperen, de werkzaamheden aan het klaverblad staan ook in het meerjarenprogramma. We zijn begonnen met die werkzaamheden. Ik heb zelf één brug mee helpen afbreken. Heel die planning ligt vast. Dat is een zeer groot project, dat niet alleen van belang is voor Limburg, maar ook ver daarbuiten. Ik kan heel goed begrijpen dat men zich in Limburg afvraagt wat, indien dit project en de flessenhals via de reguliere begroting moeten worden gefinancierd, er dan nog kan gebeuren

voor de andere projecten. We zullen echter voor bijkomende middelen zorgen, zodat ook alle andere prioritaire projecten, en zeker die in het kader van het wegwerken van de onveiligheid en de gevaarlijke punten, kunnen worden uitgevoerd. We zullen dat doen, net zoals we dat in de andere provincies doen. Bij Openbare Werken is er echter sprake van allerlei procedures, in verband met onteigeningen en dergelijke, die zeer strikt moeten worden nageleefd. Dit moet nauwlettend worden gevolgd. Er kunnen voortdurend verschuivingen plaatsvinden, met middelen die worden ingezet waar het nodig is, naargelang de vooruitgang in de diverse dossiers. U zult op het einde van de zittingsperiode merken dat ik ervoor heb gezorgd dat Limburg zeker datgene kan realiseren wat moet worden gerealiseerd. Dat zal ook blijken uit de volgende investeringsprogramma's die we hier zullen voorleggen.

De voorzitter: De heer Vrancken heeft het woord.

De heer John Vrancken: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Toch heb ik twee bedenkingen. U stelt dat er in Limburg misschien geen voldoende groot draagvlak zou bestaan voor het verwezenlijken van die noord-zuidverbinding. Dat verbaast me. Het project is immers opgenomen in het Limburgplan. De provincie staat erachter. Zowel de politieke als de economische actoren staan volledig achter de noord-zuidverbinding, zeker met het oog op de logistieke ontsluiting van zowel Noord-Limburg als de andere industrieterreinen. Ik weet dus niet waarop u zich baseert om te beweren dat er geen voldoende groot draagvlak zou zijn.

Minister Kris Peeters: Ik verwijs naar het nieuwe college in Houthalen-Helchteren. Dat is een niet onbelangrijke factor in deze zaak.

De heer John Vrancken: Die zijn helemaal niet tegen de noord-zuidverbinding. Ze zijn tegen de tunnels en voor de omleiding. Dat weet u zelf. Het gaat hier niet over het al dan niet kunnen realiseren van de noord-zuidverbinding.

Minister Kris Peeters: Als die omleiding er moet komen, dan zijn we over tien jaar nog bezig met de discussies daarover. Net om het draagvlak in Limburg te maximaliseren, hebben we het project opgesplitst. Eerst wordt de flessenhals aangepakt. Dan komt er een plan-MER, om met deskundigheid te bekijken of die omleiding überhaupt mogelijk is. Voilà, dat doe ik nu.

De heer John Vrancken: En de uitslag zal er eind 2007 zijn?

Minister Kris Peeters: We zullen daar hard aan werken. De MER-cel werkt vrij autonoom. U kunt elke dag opnieuw druk uitoefenen om dat zo snel mogelijk te realiseren. Men heeft gemeend om dat integraal te

moeten bekijken. Ik hoop dat we het dit jaar kunnen afronden en eindelijk kan worden gezegd om welke reden de omleiding kan of niet kan. Als de omleiding zou weerhouden worden, moet Europa daar nog mee instemmen, en dan zijn we vertrokken voor vele jaren.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister, na de stunts van de voorgaande jaren, de beloftes en de grote artikels in Het Belang van Limburg over de noord-zuidverbinding – ik noem de namen van uw voorgangers niet maar u weet wie ik bedoel – bent u degene die een heleboel dingen in gang hebt gezet, namelijk de passende beoordeling, de technische ruimtelijke haalbaarheidsstudie, de communicatie, het GRUP, de onteigeningsplannen enzovoort. Men moet de intellectuele eerlijkheid hebben om te zeggen dat deze minister het proces wel in gang heeft gezet en het gemeentebestuur van Houthalen-Helchteren, met alle respect, niet. Er is een keuze gemaakt voor een tunnel. Nu worden allerlei verhalen verteld, door onder meer de heer Timmermans van OM-NU! Er bestaat echter ook een OM-NEE!, waar ik mijn solidariteit voor heb uitgedrukt. Ik ken het dossier van de A24 zeer goed, dat ik vanaf 1977 heb gevolgd. Men moet het niet wagen door een habitat- of een vogelrichtlijngebied te gaan. Mijnheer Vrancken, deze minister heeft de duidelijke keuze gemaakt voor de tunnelvarianten. Sta achter die keuze en ga ervoor!

De heer John Vrancken: U haalt OM-NU! aan als groot pleitbezorger van de omleidingsweg, maar alle fracties, behalve CD&V, in Houthalen-Hechteren zijn voorstander van de omleiding, niet alleen OM-NU!

De heer Jan Peumans: Dit dossier overstijgt de grens van Houthalen-Helchteren. Als het gemeentebestuur zich verder op deze manier gedraagt – ik ken de standpunten van de heer Yzermans – zal men het hele noord-zuidverhaal kunnen vergeten. Denkt u echt dat een omleiding rond het habitat- en vogelrichtlijngebied kan, met nog maar de vraag wat het resultaat is voor de bestaande wegeninfrastructuur? Dan kunt u er een streep over trekken, dan gebeurt er in Limburg niets meer. Daar ben ik vast van overtuigd.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke: Mijnheer de minister, ik heb nog een vraag ter verduidelijking over wat u hebt gezegd wat betreft de kritiek van de heer Vanvelthoven, de heer Peumans en ikzelf. Zegt u dat u ervoor zult zorgen, dat Limburg extra middelen krijgt om de nodige veiligheidsinvesteringen te doen? Gaat het dan over verschuivingen in de reguliere begroting of gewoon over de budgetten die worden uitgetrokken voor de aanpak van gevaarlijke punten?

Minister Kris Peeters: Ik zal in Limburg die investeringen doen die prioritair zijn, buiten degene die hier

zijn besproken, namelijk het klaverblad en de noord-zuidverbinding.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het verwerpen van de CREG van de kosten opgelegd in het kader van de Vlaamse openbardienstverplichtingen

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de Vlaamse Regering legt aan de netbeheerders terecht een aantal socialedienstverplichtingen op. De kosten daarvan mogen worden doorgerekend aan de consument. Naar verluidt plant de federale regulator CREG voor 2007 om een omvangrijk deel van de kosten die de intercommunales maakten, niet te erkennen, waardoor deze niet mogen worden doorgerekend.

De beslissing van de CREG is zeer zeker terecht voor wat betreft het verwerpen van een deel van de kosten die onverantwoord zijn, zoals bepaalde sponsoringprojecten. Moet de consument de sponsoring betalen waarover is beslist door een burgemeester en Electabel om hier of daar een neef of een vriend een plezier te doen? Ik denk van niet. Anderzijds zou het niet correct zijn indien de onkosten die gemaakt worden in het kader van decretaal opgelegde dienstverplichtingen, niet meer zouden mogen worden doorgerekend.

Een aantal Vlaamse gemeenten dreigen op die wijze minder dividend op te strijken, waardoor ze in financiële problemen dreigen te komen. Mijnheer de minister, bent u op de hoogte van het feit dat de CREG een nieuwe lijn volgt inzake het erkennen van onkosten die de netbeheerders maakten in het kader van de door de Vlaamse overheid decretaal opgelegde openbardienstverplichtingen? Wat zijn de financiële gevolgen voor de Vlaamse gemeenten van het niet mogen doorrekenen van de kosten die gemaakt werden in het kader van de openbardienstverplichtingen? Wat zijn de gevolgen voor het Vlaamse beleid inzake openbardienstverplichtingen? Wie zal de onkosten ervan betalen als de netbeheerders ze niet langer mogen doorrekenen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Glorieux, gezien het gevorderde uur zal ik kort

antwoorden. Naar aanleiding van het voornemen van de CREG, waar u en ik kennis van hebben genomen via de pers, heb ik op 3 januari 2007 aan het Vlaams Energieagentschap de opdracht gegeven om een gedetailleerde opsomming te maken van de weerslag van alle openbaredienstverplichtingen op de nettarieven, uitgesplitst volgens de oorzaak van de kostenverhogingen of -verlagingen en desgevallend ook volgens dag- en daltarief.

Die vraag is via het Vlaams agentschap aan de CREG overgemaakt. De CREG heeft me meegedeeld een gedetailleerd antwoord voor te bereiden en me dat rond 19 januari te bezorgen. Ondertussen is ook de vraag gesteld naar het niet-aanvaarde deel in de kosten van de openbaredienstverplichtingen. Onmiddellijk na ontvangst van de gegevens zal ik de gevolgen onderzoeken voor de Vlaamse gemeenten en voor de Vlaamse openbaredienstverplichtingen.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de minister, ik kijk met even grote nieuwsgierigheid, maar ook bezorgdheid uit naar het antwoord van de CREG. Ik weet niet in welke mate u bij de CREG hebt aangedrongen om op zijn minst een aantal maatregelen te nemen die het systeem van de openbaredienstverplichtingen niet in gevaar brengen.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister, gaat het dan alleen over de openbaredienstverplichtingen of ook over de rest van de maatregelen die de CREG oplegt aan de distributienetbeheerders? Ik verklaar me nader. Onze zuivere intercommunale heeft een brief verstuurd waarin staat: "Ingevolge de richtlijnen van de CREG, mogen de netbeheerders enkel nog de billijke winst genereren." Er zal met andere woorden nog eens flink worden geknipt in de dividenden door de maatregelen van de CREG. Neemt u deze bezorgdheid ook mee?

Minister Kris Peeters: Mijnheer Peumans, het is de bedoeling om te kijken welke impact een en ander heeft, ook op de dividenden van de gemeenten.

De heer Jan Peumans: Ik zou het erg waarderen als u mijn bekommernis mee wilt nemen.

Minister Kris Peeters: Dat zal ik doen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
