



VLAAMSE RAAD

ZITTING 1992-1993

HANDELINGEN

49-50-51-52-53-54

VERGADERINGEN VAN MEI 1993

ACTUELE INTERPELLATIES

ACTUELE VRAGEN

A 12

DECREET JEUGDWERKBELEID

DE LIJN

DRINKWATERBELEID

GEMEENTELIJKE OPCENTIEMEN OP DE VENNOOTSCHAPSBELASTINGEN

GEWESTPLANNEN

HAVEN VAN OOSTENDE

HERSTRUCTURERING VAN HET HOGER ONDERWIJS

INTERPELLATIES

MAATREGELEN TER BEVORDERING VAN HET GEBRUIK VAN DE FIETS

NATUURGEBIEDEN

ONDERZOEKSCOMMISSIE BESTEDING KS-GELDEN

REGIONALE TELEVISIE

SIGMA-PLAN

STAKING VAN DE OPVOEDERS

Inhoud

Nr. 49 **Donderdag 13 mei 1993**
Morgenvergadering

Berichten van verhindering, blz. 1857

Ontwerp van decreet
Indiening en verwijzing, blz. 1857

Voorstellen van decreet
Indiening en verwijzing, blz. 1857

Voorstellen van resolutie
Indiening en verwijzing, blz. 1857

Voorstellen tot wijziging van het Reglement
Indiening en verwijzing, blz. 1858

Beleidsbrief
Indiening en verwijzing, blz. 1858

Verslag van het Rekenhof
Indiening en verwijzing, blz. 1858

Verslagen
Indiening, blz. 1858

Motie
Indiening, blz. 1858

Kennisgeving van het Rekenhof
Indiening en verwijzing, blz. 1858

Resolutie van het Europees Parlement
Indiening, blz. 1859

Arresten van het Arbitragehof
Indiening, blz. 1859

Kennisgeving van het Arbitragehof
Indiening, blz. 1859

Schriftelijke vragen (Regl. art. 76)
Indiening, blz. 1859

Samenstelling van een commissie en een werkgroep
Wijzigingen onder de vaste en plaatsvervangende leden, blz. 1859

Ontwerp van decreet houdende de eindregeling van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap en van instellingen van openbaar nut voor het begrotingsjaar 1984 — 23 (1992-1993) - Nrs. 1 en 2 — 24 (BZ 1992) - Nr. 1 (Rapport van het Rekenhof)

Ontwerp van decreet houdende de eindregeling van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap en van instellingen van openbaar nut voor het begrotingsjaar 1985 — 23-A (1992-1993) - Nrs. 1 en 2 — 24-A (BZ 1992) - Nr. 1 (Rapport van het Rekenhof)

Algemene bespreking, blz. 1859

Regeling van de werkzaamheden, blz. 1860

Interpellaties (Regl. art. 89)
Interpellatie van de heer H. Schiltz tot de

heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over het investeringsprogramma voor de haven van Oostende, blz. 1860
Sprekers : de heren H. Schiltz, G. Vanleenhove, A. Denys

Regeling van de werkzaamheden, blz. 1863

Interpellaties (Regl. art. 89) (Voortzetting)

Interpellatie van de heer H. Schiltz tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over het investeringsprogramma voor de haven van Oostende, blz. 1863

Sprekers : de heren L. Hancké, P. Van Grembergen, M. Maertens, G. Vanleenhove, H. Schiltz, A. Denys, minister T. Kelchtermans

Met redenen omklede motie, blz. 1870

Interpellatie van de heer E. De Groot tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over de onveilige toestand op de Vlaamse wegen in het algemeen en op de A 12 in het bijzonder en de door de minister voorgestelde maatregelen, blz. 1870

Sprekers : de heren E. De Groot, J. Ansoms, M. Bartholomeeussen, L. Van Nieuwenhuysen, H. Candries, H. Van Dienderen, minister T. Kelchtermans

Met redenen omklede motie, blz. 1879

Ontwerp van decreet houdende de eindregeling van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap en van instellingen van openbaar nut voor het begrotingsjaar 1984 — 23 (1992-1993) - Nrs. 1 en 2 — 24 (BZ 1992) - Nr. 1 (Rapport van het Rekenhof)

Ontwerp van decreet houdende de eindregeling van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap en van instellingen van openbaar nut voor het begrotingsjaar 1985 — 23-A (1992-1993) - Nrs. 1 en 2 — 24-A (BZ 1992) - Nr. 1 (Rapport van het Rekenhof)

Algemene bespreking, blz. 1880

Artikelsgewijze bespreking, blz. 1880

Bijlage

Vragen om uitleg, blz. 1891

Nr. 50 **Donderdag 13 mei 1993**
Middagvergadering

Berichten van verhindering, blz. 1905

Actuele vragen (Regl. art. 77)
Actuele vraag van de heer J. De Mol tot

de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over de behandeling van beroepen inzake de toepassing van het minidecreet, blz. 1906

Actuele vraag van de heer F. Dielens tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over alternatieven voor de SST-doortocht in Lembeek, blz. 1906

Voorstel van resolutie van de heer P. Dewael c.s. betreffende gewestplanwijzigingen in het kader van de reconversie in Limburg

— 336 (1992-1993) - Nr. 1

Voorstel van resolutie van de heren J. Ulburghs en J. Sleenckx betreffende het openhouden van de mijn van Beringen

— 337 (1992-1993) - Nr. 1

Voorstel tot spoedbehandeling, blz. 1907

Actuele vragen (Regl. art. 77) (Voortzetting)

Actuele vraag van de heer H. Coveliers tot de heer H. Weckx, Vlaamse minister van Cultuur en Brusselse Aangelegenheden, over de medewerking van de BRTN aan audio-visuele opsporingsalternatieven, blz. 1907

Actuele vraag van de heer P. Hostekint tot de heer L. Van den Bossche, Vlaamse minister van Onderwijs en Ambtenarenzaken, over het analfabetisme in het BSO en het beroepsonderwijs, blz. 1909

Actuele vraag van de heer J. Taylor tot de heer L. Van den Bossche, Vlaamse minister van Onderwijs en Ambtenarenzaken, over het eventuele ontslag van de schoonmaaksters van het ministerie, blz. 1910

Actuele vraag van mevrouw M. Aelvoet tot de heer L. Van den Bossche, Vlaamse minister van Onderwijs en Ambtenarenzaken, en mevrouw W. Demeester-De Meyer, Vlaamse minister van Financiën en Begroting, Gezondheidsinstellingen, Welzijn en Gezin, over financiële discriminatie van sommige gehandicapte kinderen, blz. 1912

Actuele vraag van de heer M. Maertens tot mevrouw W. Demeester-De Meyer, Vlaamse minister van Financiën en Begroting, Gezondheidsinstellingen, Welzijn en Gezin, over de jongeren die niet meer in het Vlaams Fonds ingeschreven kunnen worden, blz. 1914

Actuele vraag van de heer F. Dewinter tot de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen, over de technologiebeurs FTI '93, blz. 1914

Actuele vraag van de heer F. Van den Eynde tot de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie,

KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen, over de culturele ambassadeurs

Actuele vraag van de heer P. Dewael tot de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen, over de opmerkingen van de culturele ambassadeurs, blz. 1915

Actuele vraag van de heer P. Van Grembergen tot de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen, over de financiële eisen van de voorzitter van de Brusselse Executieve, blz. 1918

Actuele vraag van de heer E. Van Vaerenbergh tot de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen, over het gesprek met de voorzitter van de Brusselse Executieve, blz. 1919

Actuele vraag van de heer A. Denys tot de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen, over eventuele belangenvermenging van de voorzitter van de raad van bestuur van de groep Begemann, voorzitter van de raad van bestuur van KS en van de Boelwerf Vlaanderen, blz. 1919

Actuele interpellaties (Regl. art. 79)

Actuele interpellatie van mevrouw M. Vogels tot mevrouw W. Demeester-De Meyer, Vlaamse minister van Financiën en Begroting, Gezondheidsinstellingen, Welzijn en Gezin, over de staking van de opvoeders uit de welzijnssector

Actuele interpellatie van de heer L. Pierco tot mevrouw W. Demeester-De Meyer, Vlaamse minister van Financiën en Begroting, Gezondheidsinstellingen, Welzijn en Gezin, over de aanhoudende staking van de opvoeders, blz. 1921

Regeling van de werkzaamheden, blz. 1921

Actuele interpellaties (Regl. art. 79) (Voortzetting)

Actuele interpellatie van mevrouw M. Vogels tot mevrouw W. Demeester-De Meyer, Vlaamse minister van Financiën en Begroting, Gezondheidsinstellingen, Welzijn en Gezin, over de staking van de opvoeders uit de welzijnssector

Actuele interpellatie van de heer L. Pierco tot mevrouw W. Demeester-De Meyer, Vlaamse minister van Financiën en Begroting, Gezondheidsinstellingen, Welzijn en Gezin, over de aanhoudende staking van de opvoeders, blz. 1921

Sprekers : mevrouw M. Vogels, de heren E. Van Rompuy, L. Pierco, mevrouw T. Merckx-Van Goey, de heren J. Peeters, E. Van Vaerenbergh, mi-

nister W. Demeester-De Meyer, minister-president L. Van den Brande

Voorstel van resolutie van de heer P. Dewael c.s. betreffende gewestplanwijzigingen in het kader van de reconversie in Limburg

— 336 (1992-1993) - Nr. 1

Voorstel tot spoedbehandeling, blz. 1931
Sprekers : de heren P. Dewael, J. Vandeurzen, L. Hancké, minister T. Kelchtermans

Voorstel van resolutie van de heren J. Ulburghs en J. Sleecx betreffende het openhouden van de mijn van Beringen

— 337 (1992-1993) - Nr. 1

Voorstel tot spoedbehandeling, blz. 1933
Sprekers : de heren J. Ulburghs, J. Sleecx, F. Wymeersch, M. Didden, A. Denys, H. Olaerts, G. Bossuyt, minister-president L. Van den Brande

Hoofdelijke stemming, blz. 1935

Sprekers : de heren F. Dewinter, P. Van Grembergen, L. Pierco

Voorstel van decreet van de heer F. Dewinter houdende wijziging van de wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stedsbouw met het oog op de beteugeling van de wildgroei van de islamitische gebedsplaatsen

Stemming over de ontvankelijkheid, blz. 1936

Voorstel van resolutie van de heer W. Verreycken inzake de onafhankelijkheid van Vlaanderen

Stemming over de ontvankelijkheid, blz. 1937

Spreker : de heer W. Verreycken

Ontwerp van decreet houdende de eindregeling van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap en van instellingen van openbaar nut voor het begrotingsjaar 1984

— 23 (1992-1993) - Nrs. 1 en 2
24 (BZ 1992) - Nr. 1 (Rapport van het Rekenhof)

Hoofdelijke stemming, blz. 1937

Spreker : de heer W. Goossens

Ontwerp van decreet houdende de eindregeling van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap en van instellingen van openbaar nut voor het begrotingsjaar 1985

— 23-A (1992-1993) - Nrs. 1 en 2
— 24-A (BZ 1992) - Nr. 1 (Rapport van het Rekenhof)

Hoofdelijke stemming, blz. 1938

Motie van aanbeveling van mevrouw S. Creyf c.s. tot besluit van de op 27 april 1993 door de heer L. Van Nieuwenhuysen gehouden interpellatie tot de heer L. Van den Bossche, Vlaamse minister van Onderwijs en Ambtenarenzaken, over extra steun voor het Nederlandstalig onderwijs te Brussel

— 324 (1992-1993) - Nr. 1

Hoofdelijke stemming, blz. 1939

Sprekers : mevrouw A.-M. Neyts-Uyttbroeck, de heren J. Sleecx, A. De Boeck, mevrouw S. Creyf, minister L. Van den Bossche

Interpellaties (Regl. art. 89)

Interpellatie van de heer M. Cordeel tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over de afwerking van het Sigma-plan, blz. 1942

Sprekers : de heren M. Cordeel, J. De Meyer, H. Candries, minister T. Kelchtermans

Interpellatie van de heer S. Platteau tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over de gemeentelijke v.z.w.'s, blz. 1946

Sprekers : de heren S. Platteau, P. Tant, J. Tavernier, J. Taylor, minister T. Kelchtermans

Interpellatie van de heer L. Appeltans tot de heer L. Van den Bossche, Vlaamse minister van Onderwijs en Ambtenarenzaken, over de mogelijke netoverschrijdende fusies in het kader van de herstructurering van het HOBV, blz. 1953

Sprekers : de heren L. Appeltans, A. Denys, P. Van Grembergen, J. Tavernier, minister L. Van den Bossche

Met redenen omklede motie, blz. 1964

Interpellatie van de heer F. Dewinter tot de heer J. Sauwens, Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming, over de rol van de minister van Staatshervorming

Intrekking, blz. 1965

Interpellatie van de heer L. Barbé tot de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting, en tot mevrouw L. Detiège, Vlaamse minister van Tewerkstelling en Sociale Aangelegenheden over veldproeven met genetisch gemodificeerde planten, blz. 1965

Sprekers : de heer L. Barbé, mevrouw T. Merckx-Van Goey, minister N. De Batselier

Regeling van de werkzaamheden, blz. 1972

Bijlage

Vragen om uitleg, blz. 1973

Nr. 51 **Dinsdag 25 mei 1993**

Berichten van verhindering, blz. 1979

Ontwerpen van decreet

Indiening en verwijzing, blz. 1979

Voorstellen van decreet

Indiening en verwijzing. blz. 1979

Voorstel van resolutie

Indiening en verwijzing. blz. 1979

Verslagen

Indiening, blz. 1980

Meerjarenplan

Indiening en verwijzing, blz. 1980

Ministerieel besluit

Indiening en verwijzing, blz. 1980

Kennisgeving van het Arbitragehof

Indiening, blz. 1980

Schriftelijke vragen (Regl. art. 76)

Indiening, blz. 1980

Voorstel van decreet van de heer H. Lauwers, mevrouw A. Leysen en de heren L. Peeters en M. Van Peel houdende subsidiëring van gemeentebesturen en de Vlaamse Gemeenschapscommissie inzake het voeren van een jeugdwerkbeleid — 226 (BZ 1992) — Nrs. 1 tot 3

Algemene bespreking, blz. 1980

Sprekers : de heren P. Hostekint, M. Van Peel, W. Verreycken, L. Peeters, L. Barbé, A. Denys, mevrouw A. Leysen, de heer H. Lauwers, minister H. Weckx

Artikelsgewijze bespreking, blz. 1995

Interpellaties (Regl. art. 89)

Interpellatie van de heer A. Denys tot de heer H. Weckx, Vlaamse minister van Cultuur en Brusselse Aangelegenheden, over de politisering van de regionale televisie, blz. 1999

Sprekers : de heren A. Denys, J. Van Hauthem, H. Van Dienderen, L. Hancké, P. Chevalier, minister H. Weckx

Met redenen omklede motie, blz. 2008

Interpellatie van de heer E. Van Vaerenbergh tot de heer H. Weckx, Vlaamse minister van Cultuur en Brusselse Aangelegenheden, over de belangstelling van de jeugd voor de politiek, blz. 2008

Sprekers : de heren E. Van Vaerenbergh, L. Peeters, minister H. Weckx

Regeling van de werkzaamheden, blz. 2010

Nr. 52 Woensdag 26 mei 1993 Morgenvergadering

Berichten van verhindering, blz. 2011

Interpellaties (Regl. art. 89)

Interpellatie van mevrouw A. Leysen tot

de heer L. Van den Bossche, Vlaamse minister van Onderwijs en Ambtenarenzaken, over het stelsel van de studietoelagen, blz. 2011

Sprekers : mevrouw A. Leysen, de heer I. Verleyen, minister L. Van den Bossche

Interpellatie van de heer J. De Meyer tot de heer L. Van den Bossche, Vlaamse minister van Onderwijs en Ambtenarenzaken, over het spijbelen en de controle op de leerplicht, blz. 2015

Sprekers : de heer J. De Meyer, minister L. Van den Bossche

Interpellatie van de heer R. Swinnen tot de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting, over de verlenging van de steunprogramma's voor het Hageland, blz. 2017

Sprekers : de heer R. Swinnen, mevrouw T. Merckx-Van Goey, minister N. De Batselier

Interpellatie van de heer H. Brouns tot de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting, over het beleid van de Vlaamse regering inzake natuurgebieden, blz. 2019

Sprekers : de heer H. Brouns, mevrouw V. Dua, minister N. De Batselier

Interpellatie van de heer M. Verwilghen tot de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting, over het drinkwaterbeleid en het mogelijk betrekken van de drinkwatermaatschappijen en de privé-sector bij de uitwerking ervan, blz. 2025

Sprekers : de heren M. Verwilghen, M. Olivier, minister N. De Batselier

Regeling van de werkzaamheden, blz. 2030

Nr. 53 Woensdag 26 mei 1993 Middagvergadering

Berichten van verhindering, blz. 2031

Interpellaties (Regl. art. 89)

Interpellatie van de heer E. Van Vaerenbergh tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over een definitieve evaluatie betreffende het Investeringsfonds, blz. 2031

Sprekers : de heer E. Van Vaerenbergh, minister T. Kelchtermans

Interpellatie van de heer H. Van Dienderen tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimte-

lijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, en de heer J. Sauwens, Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatsvorming, over mogelijke maatregelen ter bevordering van het gebruik van de fiets, blz. 2033

Sprekers : de heer H. Van Dienderen, minister T. Kelchtermans, minister J. Sauwens

Met redenen omklede motie, blz. 2040

Interpellatie van de heer S. Platteau tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over de gemeentelijke opcentiemen op de vennootschapsbelastingen, blz. 2040

Sprekers : de heren S. Platteau, M. Van der Poorten, C. Lisabeth, minister T. Kelchtermans

Met redenen omklede motie, blz. 2046

Regeling van de werkzaamheden, blz. 2046

Nr. 54 Donderdag 27 mei 1993

Berichten van verhindering, blz. 2047

Actuele vragen (Regl. art. 77)

Actuele vraag van de heer D. Ramoudt tot de heer H. Weckx, Vlaamse minister van Cultuur en Brusselse Aangelegenheden, over de integratie van een Vlaams toerismebureau in het Vlaams cultureel centrum De Brakke Grond, blz. 2048

Actuele vraag van de heer H. Olaerts tot de heer H. Weckx, Vlaamse minister van Cultuur en Brusselse Aangelegenheden, over de werkbeurzen voor auteurs, blz. 2049

Actuele vraag van de heer F. De Man tot de heer H. Weckx, Vlaamse minister van Cultuur en Brusselse Aangelegenheden, over de beslissing van het Bloso om geen subsidies meer toe te kennen aan het BOIC, blz. 2050

Actuele vraag van de heer J. Caudron tot de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting, over Nederlands- en Franstalige brochures bij de milieubox in Herne, blz. 2051

Actuele vraag van mevrouw M. Vogels tot de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting, over het zogenaamde ultimatum aan de stakende opvoeders, blz. 2052

Actuele vraag van de heer P. Breyne tot de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huis-

vesting, over de aanwerving van nieuwe commissarissen om de toewijzing van sociale woningen te controleren
Actuele vraag van mevrouw M. Dillen tot de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting, over diens verklaringen betreffende de tussenkomsten bij de toewijzing van sociale woningen, blz. 2053

Actuele vraag van de heer M. Maertens tot de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting, over de aanvraag van de IWVA te Koksijde tot het bekomen van een uitbatingvergunning voor diepgrondwaterwinning in het natuurreservaat Doornpanne, blz. 2055

Actuele vraag van de heer J. Caubergs tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over de blokkering van de sociale huisvestingsprojecten in Limburg, blz. 2055

Actuele interpellaties (Regl. art. 79)

Actuele interpellatie van de heer H. Van Dienderen tot de heer J. Sauwens, Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming, over het afschaffen van een reeks weekenddiensten door De Lijn, blz. 2057

Sprekers : de heren H. Van Dienderen, P. Breyne, minister Sauwens

Met redenen omklede motie, blz. 2062

Actuele interpellatie van de heer E. Schuermans tot mevrouw L. Detiège, Vlaamse minister van Tewerkstelling en Sociale Aangelegenheden, over mogelijk bijkomende financiële middelen voor de VDAB, blz. 2062

Sprekers : de heren E. Schuermans, J. Geysels, minister L. Detiège

Voorstel van decreet van de heer H. Lauwers, mevrouw A. Leysen en de heren L.

Peeters en M. Van Peel houdende subsidiëring van gemeentebesturen en de Vlaamse Gemeenschapscommissie inzake het voeren van een jeugdwerkbeleid
— **226** (BZ 1992) — Nrs. 1 tot 3

Hoofdelijke stemming, blz. 2065

Sprekers : de heren E. Flamant, L. Pierco, F. Dewinter, S. Platteau

Met redenen omklede motie van de heren G. Vanleenhove, A. Denys, L. Hancké, H. Candries en M. Maertens c.s. tot besluit van de op 13 mei 1993 door de heer H. Schiltz gehouden interpellatie tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over het investeringsprogramma voor de haven van Oostende
— **340** (1992-1993) — Nr. 1

Hoofdelijke stemming, blz. 2066

Met redenen omklede motie van de heer E. De Groot c.s. tot besluit van de op 13 mei 1993 door de heer E. De Groot gehouden interpellatie tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, Welzijn en Gezin, over de onveilige toestand op de Vlaamse wegen in het algemeen en op de A 12 in het bijzonder en de door de minister voorgestelde maatregelen
— 341 (1992-1993) — Nr. 1

Hoofdelijke stemming, blz. 2067

Sprekers : de heren H. Van Dienderen, E. De Groot

Met redenen omklede motie van de heer H. Van Dienderen tot besluit van de op 13 mei 1993 door de heer E. De Groot gehouden interpellatie tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over de onveilige toestand op de Vlaamse wegen in het algemeen en op de A 12 in het bijzonder en de door de minister voorgestelde maatregelen
— **339** (1992-1993) — Nr. 1

Hoofdelijke stemming, blz. 2069

Met redenen omklede motie van de heren A. Denys en J. Tavernier tot besluit van de op 13 mei 1993 door de heer L. Appeltans gehouden interpellatie tot de heer L. Van den Bossche, Vlaamse minister van Onderwijs en Ambtenarenzaken, over de mogelijke netoverschrijdende fusies in het kader van de herstructurering van het HOB
— **343** (1992-1993) — Nr. 1

Hoofdelijke stemming, blz. 2070

Spreker : de heer A. Denys

Met redenen omklede motie van mevrouw M. Vogels tot besluit van de op 13 mei 1993 door mevrouw M. Vogels en de heer L. Pierco gehouden actuele interpellaties tot mevrouw W. Demeester-De Meyer, Vlaamse minister van Financiën en Begroting, Gezondheidsinstellingen, Welzijn en Gezin, respectievelijk over de staking van de opvoeders uit de welzijnssector en over de aanhoudende staking van de opvoeders
— **347** (1992-1993) — Nr. 1

Hoofdelijke stemming, blz. 2071

Sprekers : mevrouw M. Vogels, de heren L. Pierco, A. Denys

Actuele interpellaties (Regl. art. 77) (Voortzetting)

Actuele interpellatie van de heer J. De Mol tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over een voorstel om het gewestplan Oudenaarde in herziening te stellen, blz. 2074

Sprekers : de heren J. De Mol, P. Tant, G. Bossuyt, minister T. Kelchtermans

Regeling van de werkzaamheden, blz. 2079

VOORZITTER : de heer L. Vanvelthoven

– *De notulen van de jongste vergadering worden ter tafel gelegd.*

– *De vergadering wordt geopend om 14.03 uur.*

De voorzitter : Dames en heren, de vergadering is geopend.

BERICHTEN VAN VERHINDERING

W. De Vlieghe, J. Timmermans : gezondheidsredenen ;

E. Beysen, E. Derycke, W. Peeters, F. Vandenbroucke : buitenslands ;

P. Berben, M. Dillen, W. Goossens, L. Pierco : ambtsverplichtingen ;

R. Raes : familieverplichtingen.

INTERPELLATIES (Regl. art. 89)

Interpellatie van de heer E. Van Vaerenbergh tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over een definitieve evaluatie betreffende het Investeringsfonds

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Van Vaerenbergh tot de heer Kelchtermans,

Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over een definitieve evaluatie betreffende het Investeringsfonds.

De heer Van Vaerenbergh heeft het woord.

De heer E. Van Vaerenbergh (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, in 1991 heeft de Vlaamse Raad zeer mooi werk geleverd. Wij hebben toen inderdaad een uitbreiding van het Investeringsfonds gekend. Dit Investeringsfonds biedt provincies en gemeenten de mogelijkheid beroep te doen op gelden van de Vlaamse overheid, om bepaalde werken in de gemeenten of provincies te laten uitvoeren.

Mijnheer de minister, u weet dat wij in het verleden herhaaldelijk ook anderen dit Investeringsfonds voortdurend ter sprake bleven brengen. Immers, ondanks het positieve dat met het Investeringsfonds werd bereikt, het innoverende dat hierdoor werd teweeggebracht en de gelijkmatige behandeling die werd betracht ten opzichte van de verschillende gemeenten, bleven toch nog een aantal problemen over. Ik herinner mij nog zeer goed de discussies die werden gevoerd onder meer over de startdatum van dat nieuwe Investeringsfonds en over de knelpunten die er bleven, als daar onder andere zijn de zogezegd niet-prioritaire rioleringswerken en de gecombineerde werken. Naar aanleiding van die discussies heeft uw voorganger het engagement genomen tot de oprichting

van een commissie ad hoc, om na te gaan wat er kon worden gedaan inzake evaluatie. Hij beloofde op dat ogenblik een definitieve evaluatie van het Investeringsfonds binnen de twee jaar.

Mijnheer de minister, bij de bespreking van uw begroting hebt u op 1 april 1992 in dit Vlaams parlement hetzelfde engagement aangegaan. De verkiezingen van 1991 hadden een stok tussen de wielen gestoken en voor enige vertraging gezorgd. Op 1 april 1992 hebt u echter beloofd dat een definitieve evaluatie van het Investeringsfonds tegen het einde van dat jaar zou zijn gebeurd.

U weet hoe belangrijk het Investeringsfonds voor de verschillende gemeenten in Vlaanderen wel is. Daarom snijd ik dit onderwerp nu terug aan, zoals ik u destijds trouwens al had aangekondigd voor einde 1992, begin 1993. Het debat hierover kwam terug onder mijn aandacht naar aanleiding van een zeer mooie evaluatie van het Investeringsfonds door de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten. Wat hebben zij immers gedaan ? Zij hebben de Vlaamse steden en gemeenten hierover bevraagd en een samenvatting gemaakt van de bekomen antwoorden. De Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten zou immers ook worden betrokken bij de definitieve evaluatie van het Investeringsfonds.

Welke vaststellingen worden gemaakt naar aanleiding van deze bevraging ? Ten eerste blijven een aantal gemeenten, en dan vooral kleinere, op hun honger, ondanks het feit

Van Vaerenbergh

dat ook zij een positief oordeel over het Investeringsfonds vellen. Ten tweede is er de 80-percentregel : slechts 80 percent van een uit te voeren werk kan worden gesubsidieerd of de trekkingsrechten kunnen slechts voor 80 percent aangewend worden. Deze regel lijkt aan vervanging toe. Ten derde hebben zij ook vastgesteld dat het volume, de omvang van het Investeringsfonds, te klein was. Dit lijkt niet onlogisch, van hun standpunt uit bekeken. Ten slotte kan wellicht nog een en ander verbeteren waar het de administratieve kant van de zaak betreft, al gaat dit natuurlijk reeds heel wat vlotter dan in het vorige systeem.

Mijnheer de minister, ik wil u graag een paar concrete vragen stellen. Wat is op dit ogenblik het resultaat van de werkgroep ad hoc of van de definitieve werkgroep ? Welke resultaten kunnen wij verwachten om in het Vlaamse parlement een definitieve evaluatie te maken van het Investeringsfonds ?

De voorzitter : De minister heeft het woord.

Minister T. Kelchtermans (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, de interpellatie van collega Van Vaerenbergh pikt in op een discussie die in het verleden al aan de orde was. Er zijn in dit verband afspraken gemaakt die werden nagekomen, althans inzake het **studiewerk** met betrekking tot de problematiek van de grote werken die de mogelijkheden van de gemeenten te boven gaan. Als men voor deze werken gebruik zou maken van het Investeringsfonds, zou men in een eenmalig investeringsdossier al deze mogelijkheden uitputten. De commissie voor grote werken van het Investeringsfonds heeft aan het begin van deze maand haar eindverslag opgesteld. Deze commissie was samengesteld uit collega De Batselier, mevrouw Demeester en mijzelf. Wij hebben er ook de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten bij betrokken. Ook de administratie Overheidsopdrachten, Gebouwen en Gesubsidieerde Infrastructuur, de

provinciale buitendiensten, de administratie Binnenlandse Aangelegenheden en het kabinet van de federale minister van Binnenlandse Zaken werden uitgenodigd. De minister van Binnenlandse Zaken is hierbij betrokken omwille van een aantal dossiers in verband met de financiering. De commissie kwam een zestal keren bijeen tussen juni 1992 en april 1993. Afzonderlijk wordt er momenteel nog gewerkt aan een algemene evaluatie van het Investeringsfonds. Hierbij zal ook gebruik worden gemaakt van de documenten waarnaar u hebt verwezen. Het is onze bedoeling de resultaten van de algemene evaluatie af te wachten alvorens een globaal standpunt in te nemen. Een deel van de oefening moet dus inderdaad nog gebeuren. Ik heb het eindverslag van de commissie voor grote werken bezorgd aan de voorzitter van de commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden. Ik neem aan dat dit eindverslag ook in de commissie zelf zal worden besproken. Dit belet mij niet u reeds enkele bedenkingen en vaststellingen hieromtrent te geven.

De eerste algemene conclusie gaat over het Investeringsfonds. De commissie herinnert eraan dat het Investeringsfonds een aantal goede principes bevat. Ik geloof dat wij dit kunnen onderschrijven. De beschikbare subsidies kunnen voortaan op een objectieve wijze worden verdeeld. Vroeger was het diegene die het best wist waar Abraham de mosterd haalde die de meeste mosterd kreeg. De gemeenten en provincies bepalen nu zelfstandig de prioriteiten van hun investeringsbeleid. Dat is een belangrijk voordeel. Ze hebben dan de zekerheid dat ze voor een bepaalde investering ook over het nodige geld beschikken. Dat komt de dossiervoorbereiding ten goede. Met het oog op de financiële meerjarenplannen is de zekerheid van de toelage een goede zaak. Verder zijn de subsidieprocedures voor de verschillende materies die in het Investeringsfonds zijn opgenomen uniform geworden. De commissie onderschrijft deze basisprincipes zeer nadrukkelijk. Er is geen discussie, men wenst niet terug te komen op dit Investe-

ringsfonds. Ook de vertegenwoordigers van de lokale besturen geven geen signalen dat zij erop wensen terug te komen.

De commissie komt niet tot een eenduidige definitie van het begrip grote werken. Zij meent dat voor subsidiëring buiten het Investeringsfonds enkel en alleen investeringen kunnen worden aangenomen die aan twee voorwaarden voldoen. Ten eerste, moeten het investeringen zijn die onmogelijk in elke gemeente kunnen worden uitgevoerd. Ten tweede, moet het gaan om investeringen waarover de provincie of de gemeente niet autonoom kan beslissen. Er is dus geen exacte definitie van een groot werk, maar er zijn wel een tweetal voorwaarden waaraan zo'n dossier in ieder geval moet beantwoorden. De investering mag niet in elke gemeente mogelijk zijn en de gemeente of provincie mag niet autonoom kunnen beslissen omdat een gecombineerd optreden noodzakelijk is, bijvoorbeeld voor rioleringsdossiers.

Voorts blijkt duidelijk uit de evaluatie wat de specifieke aangelegenheden betreft dat men, ten eerste, best afzonderlijke kredieten op de Vlaamse begroting inschrijft voor de bouw en de verbetering van de brandweerkazernes waarvoor bovengemeentelijke samenwerking nodig is, in afwachting dat het overleg met de federale minister die hierbij ook betrokken is, tot resultaten leidt.

Ten tweede, ook de bouw van openbare slachthuizen zou, volgens de evaluatie, niet door het Investeringsfonds moeten worden bekostigd, tenminste wanneer de overheid van oordeel is dat het behoud van openbare slachthuizen — er zijn slechts een zevental Vlaamse gemeenten die er één uitbaten — noodzakelijk is. Anders stelt men die gemeenten voor een onmogelijke opdracht omdat het slachthuis eigenlijk een streekfunctie vervult dank zij een zuiver lokale financiering.

In de gecombineerde werken onderscheidt de commissie twee probleemgebieden : enerzijds de aanleg van wegen door het Vlaamse Gewest die

Kelchtermans

meestal gepaard gaat met de aanleg van rioleringen en voetpaden door de gemeenten en anderzijds de aanleg van de prioritaire rioleringen door Aquafin in uitvoering van het investeringsprogramma opgelegd door de minister van Leefmilieu die meteen ook de rendabiliteit van reeds gedane investeringen moet verhogen.

De commissie suggereert dat de kosten voor de bijkomende rioleringswerken als gevolg van de heraanleg van een gewestweg volledig ten laste van het Vlaamse Gewest zouden worden gelegd. Zij adviseert om — wij zouden daarvan een voorwaarde kunnen maken — de ontwerpkosten, inclusief deze voor de aanleg van voetpaden, die doorgaans door de gemeenten moeten worden betaald — dat is specifiek voor de gemeenten en heeft niets te maken met de waterzuivering —, bij gecombineerde werken afzonderlijk te financieren.

Wat aanvullende rioleringswerken betreft, waarmee heel de discussie is gestart, merkt de commissie terecht op dat er op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap 500 miljoen frank is ingeschreven voor de ondersteuning van de aanleg van rioleringen. Het besluit van 31 maart 1993, verschenen in het staatsblad op 24 april jongstleden, legt trouwens de regels vast voor de toekenning van de aanvullende bedragen aan de gemeentebesturen voor de aanleg of de verbeteringen van de rioleringen.

Hoe luiden nu de beleidsconclusies? Zij zullen ongetwijfeld het onderwerp vormen van een uitvoerige discussie in de commissies voor Binnenlandse Aangelegenheden en Ambtenarenzaken, voor Financiën en Begroting en voor Leefmilieu en Natuurbehoud. Het debat ten gronde zal wellicht worden georganiseerd bij de opmaak van de begroting 1994. Ongetwijfeld kan de Raad deze evaluatie aangrijpen om reeds tijdens de begrotingscontrole 1993 de voornemens ter zake van de Vlaamse regering voor 1994 te bespreken, wil hij de conclusies en aanbevelingen van de voornoemde commissie au sérieux nemen. Het verhaal krijgt dus nog een vervolg.

De voorzitter : De heer Van Vaerenbergh heeft het woord.

De heer E. Van Vaerenbergh : Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord.

Toch vernam ik graag van de minister — hij heeft gezegd dat het eerste gedeelte van de evaluatie klaar was — wanneer het tweede gedeelte zal zijn afgerond.

De voorzitter : De minister heeft het woord.

Minister T. Kelchtermans : Mijnheer de voorzitter, de afspraak is dat de evaluatie bij de opmaak van de begroting 1994 moet zijn voltooid. Ik veronderstel dus dat ze einde juni ter beschikking zal zijn.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer H. Van Dienderen tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, en de heer J. Sauwens, Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming, over mogelijke maatregelen ter bevordering van het gebruik van de fiets

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Van Dienderen tot de heer Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, en de heer Sauwens, Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming, over mogelijke maatregelen ter bevordering van het gebruik van de fiets.

Minister Sauwens neemt op dit ogenblik deel aan een commissievergadering, maar zal aanstonds de openbare vergadering bijwonen.

De heer Van Dienderen heeft het woord.

De heer H. Van Dienderen (op tribune) : Mijnheer de voorzitter, mijn-

heer de minister, collega's, vorig jaar zijn er over de hele wereld drie keer meer fietsen geproduceerd dan auto's. Dat is een geluk, want voor de produktie van een fiets, is vijftig tot honderd maal minder energie nodig dan voor een auto. De auto draagt voor 13 percent bij tot het broeikas-effect en de fietser ademt alleen wat CO₂ uit.

In China en India gaan miljoenen mensen met de fiets naar het werk. In Kenia en Indonesië wordt de oogst met de fiets naar de markt in de dorpen gebracht. In Malawi brengen fietsambulances patiënten naar het ziekenhuis. In mijn gemeente, Brassaat, brengt de postbode de brieven per fiets rond. In Brussel en in andere gemeenten worden moderne fietskoeriersdiensten opgestart. Hier en daar ziet men in Vlaanderen terug politiemannen op de fiets rondrijden. In Gent, Leuven, Antwerpen en elders eisen de fietsers de stad weer op voor de milieuvriendelijke weggebruikers, onder meer, tijdens de voorbije fietsweek.

De mythe dat de auto de onbegrensdde mobiliteit, snelheid en vrijheid zou creëren, is stuk. Wereldwijd eist hij immers een kwart miljoen doden per jaar op, draagt hij bij tot long- en hartziekten en bedreigt hij het klimaat. Meer en meer mensen beginnen dat te beseffen. De fiets en de auto danken hun ontstaan aan ontdekkingen uit het zelfde jaar. In 1885 werd én de verbrandingsmotor én het tandwiel met ketting ontwikkeld. Sindsdien reed de auto de fietser van de weg.

Mijnheer de minister, uit de feiten, wereldwijd bijeengesprokkeld, blijkt de come-back van de fiets. Een partij die ontstaan is uit de beweging van de groene fietsers, verheugt zich daarover.

De fundamentele vraag van deze interpellatie is of het Vlaamse beleid inspeelt op de bestaande trend voor de fiets en of de Vlaamse regering in de toekomst ondubbelzinnig voor de fiets kiest. Minister Sauwens heeft bij de voorstelling van de fietsweek een goede verklaring afgelegd, ik citeer : De vicieuze cirkel ten voordele van

Van Dienderen

de auto dient doorbroken door de fiets, waar mogelijk, voorrang te geven op het autoverkeer. Einde citaat.

Is dit het standpunt van de hele Vlaamse regering ?

Wordt dit in alle woongebieden voorbereid en waar is dat al gerealiseerd ?

Hoe zien de voorbereidingsplannen er uit ?

Onze noorderbuur is een fietsland bij uitstek. In Nederland is het gebruik van de fiets veel meer verspreid. Per jaar worden er zo maar eventjes 13 miljard kilometers bijeengefietsd. Maar de Nederlandse overheid vindt dat, terecht, nog te weinig en heeft een heus Masterplan ontwikkeld om de fiets nog een groter aandeel te geven in het mobiliteitsgebeuren. In België zijn er geen precieze cijfers beschikbaar, maar ruwe schattingen in het verkeers- en vervoersplan van minister Sauwens, houden het bij twee miljard. Minister Kelchtermans, u bent een verwoed voorstander van plannen. Kan u in dat Masterplan geen inspiratie putten voor een Vlaamse versie ervan ?

Mijnheer de minster, uw collega, die dadelijk in het halfrond zal verschijnen, wil ook wel eens plannen maken. Naar aanleiding van de eerste fietsweek in 1991 heeft hij overigens een vijfjarenplan voor de fietspaden voorgesteld. Al had ik die vraag liever aan hemzelf gesteld, in zijn afwezigheid bent u bevoegd en zal u me wellicht kunnen vertellen welk statuut dat fietsplan nu nog heeft.

Als dat plan nog geldig is, dan moet ik vaststellen dat de begroting van dit jaar sterk te kort schiet. Om het plan van minister Sauwens te kunnen uitvoeren en tegen het einde van 1995 1.028 kilometer fietspaden te kunnen realiseren, zijn er twee miljard frank nodig. In de huidige begroting worden er voor fietspaden maar 670 miljoen frank ingeschreven.

Mijnheer de minister, u zal mij wellicht antwoorden dat er via de doortochten kredieten voor de fietspaden worden vrijgemaakt, maar ik neem

aan dat de ontbrekende miljoenen frank toch niet verscholen zitten in de 2 miljard frank van het Vlaams Investeringsfonds. Zelfs als het plan-Sauwens wordt uitgevoerd, zullen er nog altijd 3.000 kilometer gewestwegen zonder vrijliggend fietspad overblijven. Wanneer zullen deze wegen een veilig fietspad krijgen ?

Wie over plannen spreekt, moet over gegevens beschikken. Het Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen heeft oog voor de evolutie van het aantal kilometers dat per auto en door het openbaar vervoer wordt afgelegd, maar niet met de fiets. Zullen hierover binnenkort gegevens beschikbaar zijn ? De fietsersbeweging vraagt een dienst Fietszaken en Agalev sluit zich daar graag bij aan. Die dienst zou onderzoek verrichten, en zou het gemeentelijk personeel zou voorlichten en vormen. Minister Sauwens deed in 1991 al een stap in de goede richting door per provincie een verantwoordelijke aan te wijzen voor het opvolgen van zijn vijfjarenplan, voor het begeleiden van de ontwerpen, voor het opvolgen van het onderhoud met geregelde inspectie, het opvangen van klachten, vragen en wensen en voor de contacten met gemeenten en provincies. Zijn die provinciale verantwoordelijken, die het embryo zouden kunnen zijn van een dienst fietszaken, nog altijd operationeel, kunnen hun activiteiten aan de basis liggen van de uitbouw van een dienst fietszaken ?

Het Nederlandse Masterplan, waar ik even dieper wil op ingaan, is tamelijk ambitieus, want het wil tegen het jaar 2000 het aantal fietskilometers met 30 procent doen toenemen, boven de 13 miljard die er nu al worden verreden. Het project 2002 is veel minder ambitieus voor de fiets : het openbaar vervoer moet volgens dit plan met 25 procent toenemen, maar voor de fiets spreekt men alleen maar over het stimuleren van het fietsverkeer, geen concreet cijfer dus. Als men ter zake echt een beleid wil voeren, dan plakt men daar best een cijfer op, zoals de Nederlanders doen. De Nederlanders willen het fietsverkeer met 30 procent laten toenemen om het autoverkeer met 8,75 procent

te kunnen verminderen. In Nederland wil men ook de reistijd voor fietsers naar plaatsen die belangrijk zijn om economische of andere redenen verkorten, ja zelfs reduceren tot de tijd nodig met de auto, om aldus de verplaatsing met de fiets aantrekkelijker te maken en met de helft te doen toenemen. Volgens Agalev heeft ook Vlaanderen nood aan een becijferd plan eerder dan aan de vage omschrijvingen van het project 2002.

Toen ik onlangs de Zeemeermin in Kopenhagen bezocht, heb ik moeten vaststellen dat de toegangswegen daar naartoe voor auto's enerzijds, en voetgangers en fietsers anderzijds, helemaal gescheiden zijn door een begroeiing.

Moet men geen politiek uitwerken van scheiding van snel verkeer en fietsers en voetgangers ? Als dit niet mogelijk is in de woongebieden, moet men dan niet kiezen voor de uitbreiding van de zone-30, ook op doorgangswegen waar geen gescheiden fietspad wordt aangelegd ?

In mijn gemeente, Brasschaat, heeft men onlangs een nieuwe doortocht gerealiseerd, maar in het centrale gedeelte is er geen fietspad maar alleen een fietssuggestie-strook. Wel heeft men langs beide kanten parkeergelegheid gemaakt. Toch heeft men de snelheid niet gereduceerd tot 30 km per uur.

De groenen zijn van oordeel dat als men de snelheid beperkt tot 30 km per uur en de doortochten integreert in de zone-30 men kan opteren voor gemengd verkeer. Als men niet kiest voor een snelheidsbeperking kan men ook niet kiezen voor gemengd verkeer. In zulk geval moet men een gescheiden fietspad aanleggen, ook als dit het aantal parkeerplaatsen doet verminderen.

In Antwerpen zijn er overigens heel wat klachten met betrekking tot het realiseren van de zone-30. Het gewest zou onvoldoende meewerken. Wat de concrete uitwerking betreft van een aantal fietspaden, stel ik vast dat er nog heel wat kleine maar toch voor fietsers heel belangrijke fouten worden begaan. Aan de kruispunten

Van Dienderen

laat men de fietser uitwijken zodat hij het oogcontact met de automobilist verliest. De overgang van het fietspad over de rijweg naar het vervolg van het fietspad is zelfs bij nieuw aangelegde fietspaden nog erg groot en er zijn grote niveauverschillen. Zoals bekend heeft de fiets nog steeds geen vering zodat deze onefheden als onaangenaam worden beschouwd.

Zulke problemen zouden kunnen worden besproken in de dienst fietszaken. Die zou ervoor kunnen zorgen dat fietspaden zowel in Vlaanderen als in de gemeenten met meer deskundigheid worden aangelegd.

Minister Sauwens, ik wil het verkeers- en vervoersplan nogmaals in de discussie betrekken. U schetst wel een mooi perspectief voor fietsroutewerken, die volgens u prioritair in Mechelen, Sint-Niklaas, Brugge, Kortrijk, Oostende en Roeselare moeten worden uitgevoerd. Hoever staat het met de realisatie hiervan? Hoe hebben de gemeenten ingespeeld op uw brief van 1991 om grensoverschrijdend aan fietspaden te werken?

Recent is er ook in Vlaanderen sprake van vervoerregio's over de gemeentegrenzen heen. Hebben die de uitdrukkelijke opdracht om werk te maken van grensoverschrijdende fietsroutes?

Ik lees ook dat u convenanten wil sluiten met de gemeenten met betrekking tot het stimuleren van het fietsgebruik. Ik heb in dat verband niet veel bijkomende concrete gegevens gevonden, Ik hoop dat die me zullen worden verstrekt in het antwoord van beide ministers.

Nederland geeft nationale middelen aan de gemeenten voor voorbeeldprojecten. Heeft men voor iets dergelijks geopteerd in het convenantsysteem?

Op sommige plaatsen denkt men aan een systeem van statiegeldfietsen. Door dit initiatief zou het aantal fietsdiefstallen kunnen worden afgeremd. Voor een vlugge verplaatsing zou een



VLD-Raadslid Marc Verwilghen nam in zijn interpellatie tot minister Norbert De Batselier (SP) het drinkwaterbeleid onder de loupe

fiets kunnen worden gebruikt die men in een middelgrote stad bijvoorbeeld op een 100-tal plaatsen tegen statiegeld zou kunnen gebruiken – naar het voorbeeld van de warenhuiswagentjes. Stimuleert de Vlaamse regering in het convenant een dergelijk initiatief van de gemeenten?

Het Nederlandse Masterplan heeft het niet alleen over de gemeenten, maar ook over de bedrijven. Volgens het plan moeten de bedrijven en instellingen met meer dan 50 werknemers een bedrijfsvervoersplan hebben tegen 1995. Ook in België wordt daarover gesproken. Ik vraag mij af of men in België, zoals in Nederland, een serieuze rol toebedeelt aan de fiets en of de bedrijven worden aangespoord om dienstfietsen in te schakelen.

Van de fiets stap ik even over naar het openbaar vervoer. In Nederland komt 35 percent van de gebruikers van de trein met de fiets. Is dat geen belangrijk gegeven om het gebruik van de fiets via routes naar het station of halteplaatsen van De Lijn aantrekkelijker te maken? In België

loopt het aantal fietsers in het zoneverkeer niet erg hoog op. De juiste cijfers zijn evenwel niet gekend. Wordt daaraan gedacht? Ik heb hier een brochure van de Nederlandse Spoorwegen, naar men het uitsluitend heeft over die combinatie fiets-trein. Vanaf einde mei kan men in 60 Belgische stations de fiets niet meer mee op de trein nemen. Ik weet dat dit een federale bevoegdheid is, maar kan er in het interministerieel comité Infrastructuur niet worden op aangedrongen deze combinatie mogelijkheid te behouden of beter uit te breiden? Is dat ook niet de geschikte instantie om te pleiten voor maatregelen ten einde de fietsdiefstallen tegen te gaan. Uit een Nederlands onderzoek, meer bepaald over Amsterdam, blijkt dat één op drie eigenaars van een fiets er geen gebruik van maken uit angst voor een diefstal.

De fietsersbeweging dringt aan op gestructureerd overleg met het gewest, de provincie en gemeente, ook met het Vlaamse niveau. Welke mogelijkheden bestaan er daarvoor? Hoe zal de Vlaamse regering dat organiseren?

Van Dienderen

Ik hoop dat uit de antwoorden die ik op mijn soms gedetailleerde vragen zal krijgen zal blijken dat de Vlaamse regering volop inspeelt op de positieve en wereldwijde tendens in het voordeel van het fietsgebruik.

De voorzitter : Minister Kelchtermans heeft het woord.

Minister T. Kelchtermans (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, ik zal op de uitvoerige interpellaties, met heel wat suggesties en informatie, die de heer Van Dienderen heeft gehouden, vooral antwoorden vanuit het oogpunt van de betrokkenheid van de ruimtelijke ordening en van openbare werken inzake de investeringsdossiers. De ruimtelijke ordening bepaalt voor een groot deel hoe het gebruik van de fiets en de woon- en werkfunctie zich ten overstaan van elkaar verhouden. Het is bijgevolg goed deze problemen in een globaal kader te plaatsen en op een geïntegreerde manier te beoordelen.

Ik heb in de beleidsverklaring Vlaanderen in Beweging uitdrukkelijk gepleit voor een verhoging van de inspanningen voor de aanleg van fietspaden, conform het fietspadenplan dat door mijn voorganger werd voorgesteld, en dat deze bij voorkeur zouden worden gericht op steden en gemeenten met een hoge concentratie, niet alleen van bewoners, maar van onderwijsinstellingen omdat het fietsgebruik zich sterk concentreert in deze buurt.

Het veiligheidsplan 2002 heeft als objectief tegen het begin van de 21ste eeuw een duurzame, verkeersveilige en leefbare Vlaamse weginfrastructuur te realiseren. Bijzondere aandacht gaat naar de bescherming van de zwakke weggebruikers, de voetgangers en de fietsers, en naar de verbetering van de mobiliteit en het rijcomfort.

Een consultatieve commissie die is samengesteld uit vertegenwoordigers van de lokale besturen, de administratie weginfrastructuur, ruimtelijke ordening, stedenbouwkunde en verkeersinfrastructuur zou de proble-

matiek inzake de verbetering van de verkeersveiligheid van de zwakke weggebruikers — de voetganger, fietser en bromfietser — kunnen bespreken. Er wordt bijvoorbeeld gedacht aan normen inzake obstakelvrije loopruimte voor voetgangers, overstekbaarheid, beveiliging van opstapplaatsen voor openbaar vervoer, enzovoort.

De heer Van Dienderen heeft er op gewezen dat meer dan 60 percent van de verplaatsingen in ons land verplaatsingen op korte afstand betreffen. Ik neem trouwens aan dat de heer Sauwens ter zake meer exacte gegevens heeft. Dit betekent dat een groot gedeelte van de investeringen binnen steden en gemeenten moet gebeuren. De idee van het statiegeld-fietsen past trouwens in deze context en moet bijgevolg vooral op gemeentelijk vlak worden georganiseerd.

Het Investeringsfonds heeft de kredieten verzameld die in het verleden op het gemeentelijk vlak aan fietspaden werden gespendeerd en geeft aan de gemeenten de mogelijkheid om zelf hun prioriteiten betreffende deze investeringen aan te duiden.

Ook hier moeten wij van in den beginne de combinatie met de gemeenten plannen. Een Fietspadenplan situeert zich niet noodzakelijk alleen op gewestwegen. Wanneer het gewest ter zake wenst te investeren, kan vaak gebruik worden gemaakt van logischer tracés binnen het gemeentelijke wegennet. Wanneer dit leidt tot een logisch fietspadennet in een regio moeten de financiële lasten desnoods worden gedeeld met de gemeenten. We denken er trouwens aan om dergelijke bepalingen op te nemen in het convenant dat momenteel met de gemeenten wordt voorbereid. Aan de gemeenten zouden een aantal voorwaarden worden gesteld inzake financiering : ik denk bijvoorbeeld aan het ter beschikking stellen van de bedding of aan een directe financiering. Eigenlijk zou er per gemeente — maar weliswaar bovengemeentelijk gecoördineerd — een verkeersplan moeten zijn dat gericht is op het verlagen van de snelheid van het verkeer in de bebouwde kom. Met andere woorden, elke gemeente

wou een soort verkeersveiligheidsplan moeten hebben. Ook in een structuurplan zou uitdrukkelijk rekening moeten worden gehouden met het aspect verkeersveiligheid. Bovendien moeten de eigen diensten voldoende inspanningen doen op het gebied van bijscholing en — via de verkeerstech-nische diensten — op het gebied van onderwijsinstellingen, organisaties en algemene sensibilisering.

De investeringen van het Vlaamse Gewest zijn in 1993 in belangrijke mate toegenomen. Dit vloeit voort uit de inspanningen die in het verleden zijn gestart en die in vijfjarige investeringen zijn voorgesteld.

In het Vlaams Infrastructuurfonds is 192 miljoen frank uitgetrokken voor specifieke projecten, fietspaden. Voorts zijn fietspaden ook betrokken bij de doortochtenprogramma's en de leefbaarheidsprogramma's.

Mijnheer Van Dienderen, u concentreert zich op het bedrag van 600 miljoen frank. Dat is geen juiste referentie. Ik verwijs liever naar het aantal kilometers fietspaden dat wordt aangelegd op basis van de goedgekeurde fysieke programma's. In 1993 werden in totaal 243 kilometer fietspaden aangelegd, wat ongeveer 60 kilometer meer is dan in 1992 en 130 kilometer meer dan 1991. Indien wij deze inspanning volhouden — wat onze bedoeling is — worden er meer dan 1.000 kilometer fietspaden in 5 jaar aangelegd. Dit moet een haalbaar objectief zijn.

Er moeten echter nog verdere inspanningen worden geleverd, zeker als we ervan uitgaan dat we om en bij de 8.000 kilometer gewestwegen hebben, om nog niet te spreken van de vele kilometers gemeentewegen die het gewest mee kan helpen financieren. De overige, vaak gedetailleerde vragen laat ik over aan mijn collega Sauwens.

Er is dus wel degelijk sprake van een meerjarig investeringsprogramma inzake fietspaden. Wij noemen dit echter geen masterplan, maar het pikt in op de studies die daaromtrent in het verleden zijn gebeurd. Een fundamentele discussie is de opmaak van

Kelchtermans

het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen, waar wij structurele oplossingen — voor zover mogelijk — zullen moeten formuleren voor de problemen van mobiliteit en de zwakke weggebruiker.

Wij kunnen echter niet alles met Nederland vergelijken, onze Ruimtelijke Ordening geeft ons niet die mogelijkheden waarover onze noorderburen wel beschikken. Gelukkig voor ons land hebben zij lange tijd aan goede Ruimtelijke Ordening gedaan, en heel wat van deze investeringen worden uiteindelijk sterk gehinderd in snelheid van uitvoering en het aantal aan te leggen kilometers door de budgettaire beperkingen. Dit budget is daarenboven ook nog van toepassing op de zeer dure onteigeningen van voortuintjes en dergelijke.

Daarom streven wij ook naar overeenkomsten met gemeenten die op dat vlak veel beter zijn geplaatst om met de plaatselijke bewoners tot haalbare overeenkomsten te komen.

Een leefbaar en toegankelijk Vlaanderen krijgt in het project Vlaanderen-Europa 2002 zeer veel aandacht. De zwakke weggebruiker wordt helemaal niet op een stiefmoederlijke wijze behandeld, maar er zullen in die globale aanpak inspanningen worden geleverd op het vlak van investeringen.

De voorzitter : Minister Sauwens heeft het woord.

Minister J. Sauwens (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, ik zal op een aantal van de gestelde vragen antwoorden.

Mijnheer Van Dienderen, ik heb vastgesteld dat de geschreven tekst niet minder dan 36 vragen, suggesties en voorstellen bevatte, en daarom kan ik in het korte tijdsbestek van deze interpellatie niet overal even diep op ingaan. Ik zal wel de belangrijkste elementen behandelen en uitdiepen in aanvulling op het antwoord van collega Kelchtermans.

In het Vlaamse regeerakkoord en in het project Vlaanderen-Europa

2002 hebben wij gesteld dat de fiets voorrang moet krijgen. Die voorrang mag hier echter niet worden beschouwd als de voorrang zoals die staat omschreven in het verkeersreglement. Voorrang impliceert hier dat er meer aandacht moet worden geschonken aan de belangen van de fietser dan vanuit het oogpunt van zijn feitelijke huidige verkeersdeelname zou blijken. Dat is absoluut nodig om op termijn meer mensen op de fiets te krijgen, en de historisch opgelopen relatieve achterstand terug in te lopen.

De voorrang die in de toespraken werd bedoeld betreft een voorrang in het beleid : extra aandacht voor de problemen, extra middelen en extra prioriteit.

Deze voorrang is echter een relatieve voorrang. Er zijn immers ook de wensen van de overige deelnemers aan het verkeer zoals tram, trein, bus, metro, voetganger, en ook ten aanzien van de auto is de voorrang niet onbeperkt. De systeemkenmerken van de fiets — het overbruggen van korte en middellange afstanden tot ongeveer zeven kilometer impliceren dat de fiets zeker op korte en middellange termijn voor elke verplaatsingsbehoefte een valabel antwoord kan bieden. Binnen die actieradius van zeven kilometer fungeren fiets en bus vaak als wederzijdse overloopvaten.

De vraag waar die voorrang dan concreet ruimtelijk vorm moet krijgen, kan dus niet enkel worden gedefinieerd in termen van woonwijken, maar geldt ook voor verbindingswegen, dus gewestwegen. Het hele netwerk waar de fietser potentieel gebruik van kan maken, valt hieronder. Fietsers redeneren immers niet in onderdeeljes van een verplaatsingsketen, maar in termen van de fietskwaliteit op hun volledige traject.

Een dergelijk beleid moet, zoals de interpellant heeft opgemerkt, planmatig worden voorbereid binnen een perspectief op langere termijn. Dit houdt ook in dat het plan de hele vervoerskwestie moet omvatten en binnen een ruimtelijke economische, sociale en ecologische context

moet worden behandeld. Het Nederlands Masterplan Fiets lijkt mij net iets te éénzijdig wat ook blijkt uit de afwijkingen ten aanzien van de taakstelling in de meer integrale beleidsnota's, zoals bijvoorbeeld de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra, de Milieunota en het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. Ook in Nederland kent men soms dit soort moeilijkheden wat daar dan uitmondt in een overdreven planningsdrift om de plannen te kunnen integreren.

U vroeg mij ook naar de beschikbare cijfergegevens. Momenteel beschikken wij over cijfers betreffende het fietsgebruik en de evolutie ervan in een aantal binnensteden en wij hebben ook een degelijk overzicht wat de evolutie op de hoofdwegen buiten de bebouwde kom betreft. Er zijn ook aanwijzingen over fietsgebruik voor specifieke verplaatsingen. Een representatieve enquête die op dit ogenblik wordt verwerkt, moet de huidige hiaten invullen en dan moet een lopende haalbaarheidsstudie om het verplaatsingsgedrag van personen doorlopend te meten ons ook nog meer inzicht verschaffen.

Op dit ogenblik bestaat er geen dienst fietszaken die onderzoek verricht, gemeentelijk personeel opleidt en voorlichting verstrekt. Is zo een dienst wel noodzakelijk of zelfs gewenst ? Om tot waardevolle, kwalitatief interessante oplossingen te komen moet men immers de verschillende vervoersalternatieven belichten op een veelzijdige manier. De Vlaamse regering steunt al vele jaren de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, die nu op decretaale basis opereert en die verschillende initiatieven op verschillende niveaus en in het kader van de verschillende doelgroepen ontwikkelt. Aan de hand daarvan wordt op zowel gemeentelijk als provinciaal niveau op vrijwillige basis bijgeschoold. Er worden ook aanvullende initiatieven onderzocht waarmee nog beter kan worden voorzien in de behoefte aan interne vorming bij de gewestelijke administratie.

Tot nu toe blijven de doelstellingen die werden geformuleerd binnen het Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen gehandhaafd. Nederland koestert

Sauwens

vrij ambitieuze plannen met betrekking tot de taakstelling inzake fietsgebruik, maar die zijn niet altijd terug te vinden in de uitgebreidere integrale plannen. Vlaanderen kent trouwens ook een andere fietstraditie dan Nederland en zal zodoende het midden moeten houden tussen het Duitse en het Nederlandse verkeersbeeld. De concrete taakstellingen om dit te verwezenlijken, zullen bijgevolg de Vlaamse eigenheid moeten weerspiegelen. U verwees hierbij terecht naar Denemarken waar een aantal voorbeelden zeker suggesties inhouden, maar zoals minister Kelchtermans al zei, de bestaande ruimtelijke ordening bepaalt in belangrijke mate de mogelijkheden en de kosten van vooropgestelde ingrepen. Men kan de situatie van een ander land niet klakkeloos overnemen.

Omdat het utilitair fietsverkeer zich hoofdzakelijk afspeelt over relatief korte afstanden, moet het plangebied aangepast blijven aan de actieradius van de fiets. Daarom meent de Vlaamse regering dat de provinciale schaalgrootte als uitgangspunt voor de concretisering van het fietsbeleid onontbeerlijk is. In dit verband kan ik de recent opgestarte multimodale verkeers- en vervoersstudie voor de provincie Antwerpen aanhalen, die uitgebreid werd tot de linkeroever. Nog dit jaar gaat een gelijkaardige studie voor Vlaams-Brabant van start en ook de drie resterende provincies komen volgend jaar aan de beurt. In elke studie zal het fietsgebruik centraal staan, dat verzeker ik u.

De heer Van Dienderen heeft bedelingen geuit met betrekking tot het principe van het scheiden van het fiets- en het snelverkeer. Het bieden van een eigen infrastructuur binnen de verkeersruimte lijkt op het eerste gezicht inderdaad een erg aantrekkelijke oplossing. Dit geeft de fietser een gevoel van eigenwaarde, het bevordert zijn comfort, leidt tot minder stress en bevordert zijn veiligheidsgevoel. Een dergelijke strategie is evenwel niet haalbaar, zelfs niet wenselijk.

In een aantal stadsgebieden is deze

strategie vaak niet haalbaar omwille van het plaatselijke ruimtegebrek, waardoor meerdere soorten verkeersdeelnemers gezamenlijk dezelfde verkeersruimte moeten gebruiken. Het is ook niet steeds wenselijk omdat de verkeersveiligheid bij een scheiding op apart, vrijliggende of verhoogde fietspaden niet steeds wordt bevorderd.

Op wegvakken, tussen de kruispunten neemt het aantal ongevallen tussen fietsers en autobestuurders weliswaar af, maar het aantal ongevallen met overstekende voetgangers, naar privé-terreinen afslaannde autobestuurders en bromfietzers neemt toe. De rekening wordt de fietser in belangrijke mate gepresenteerd aan de kruispunten omdat, zelfs indien de fietspaden er naar de rijweg worden afgebogen, hij toch gedeeltelijk uit het aandachtsveld van de autobestuurder verdwijnt.

In Zweden werd zowel in landelijk als in stedelijk gebied een vrij uitgebreid onderzoek uitgevoerd.

De voorzitter : De heer Van Dienderen heeft het woord.

De heer H. Van Dienderen : Mijnheer de voorzitter, veilig verkeer in woongebieden zonder een aparte infrastructuur uitsluitend voor fietsers is inderdaad mogelijk. De absolute voorwaarde hiertoe is de realisatie van de zone-30, de begrenzing van de snelheid voor de auto tot 30 kilometer per uur. Is de minister het hiermee eens ?

De voorzitter : Minister Sauwens heeft het woord.

Minister J. Sauwens : Mijnheer de voorzitter, hiermee ben ik het volkomen eens. De vraag met betrekking tot de zone-30 zal ik straks beantwoorden.

Uit een onderzoek in Zweden, waarbij de impact van enkele honderden kilometer fietspad zowel in stedelijk als in landelijk gebied werd geanalyseerd, kon geen positief effect op de globale veiligheid worden aangetoond.

Het fietsgebruik neemt toe. Hierdoor

rijst ook het bijzondere probleem van de fietser die op het vrijliggende fietspad uit het aandachtsveld van de automobilist is verdwenen, wat op de kruispunten tot zeer gevaarlijke situaties leidt.

Bij de aanleg van fietspaden moet aan dit probleem zeer veel aandacht worden besteed. Via de lintbebouwing zijn er in België op een vrijliggend fietspad veel meer in- en uitrijdende manoeuvres dan in Zweden en in Nederland.

De Vlaamse Executieve acht het uitbreiden van de zone 30 wenselijk, maar dit behoort tot de bevoegdheid van de gemeenten en het federale ministerie van Verkeer. Via het Investeringsfonds verstrekt zij de gemeenten wel de nodige financiële middelen voor dit infrastructuurbeleid, maar de gemeenten beslissen zelf waarvoor deze sommen worden aangewend.

In de verkeersconvenanten die vanuit het oogpunt van de mobiliteit, de openbare werken, het wegdepartement en het openbaar vervoer in samenwerking met De Lijn worden voorbereid, moet de zone 30 een zeer belangrijk element zijn. Het invoeren ervan moet zelfs niet beperkt blijven tot de woongebieden.

De doelmatigheid van het infrastructuurbeleid van het Vlaamse Gewest en ook van het beleid van de gemeentebesturen en andere instanties die erbij moeten worden betrokken, kan worden verhoogd indien bij de bestekken voor de verschillende herinrichtingen een financiële budgettraming en een beleidsimpacttraming zou worden gevoegd. Hieruit moet blijken of en in welke mate de beleidsdoelstellingen van de Vlaamse regering kunnen worden gerealiseerd, wat de impact van het project op het fietsgebruik en de fietsveiligheid is, welke ongevallen worden vermeden, welke bij komende ongevallen er dreigen te gebeuren enzovoort.

De budgettaire controle zal het gemakkelijker maken om na te gaan of ook de mobiliteitsdoelstellingen van de Vlaamse regering gerealiseerd kunnen worden, meer bepaald die

Sauwens

doelstellingen die in het plan 2002 concreet zijn opgenomen. Aansluitend op de vervoersstudies Antwerpen en Brabant worden momenteel de bedrijfsvervoersplannen concreet aangepakt. Voor de weg Keiberg-Zaventem zijn er bijvoorbeeld aan de eigen mobiliteitscel en aan een aantal externe bureaus opdrachten gegeven om de plannen voor te bereiden in overleg met de betrokken bedrijven. In het Verkeer- en Vervoersplan Vlaanderen werd de uitwerking van een aantal fietsroutes in middelgrote steden vooropgesteld. Ook de gemeenten hebben al heel wat inspanningen gedaan. Dit jaar zal met hen en met enkele andere grotere gemeenten worden nagegaan hoe de inspanningen van gewest en gemeente beter op elkaar kunnen worden afgestemd. De afspraken met deze gemeenten zullen dan in convenanten worden vastgelegd.

U hebt een vraag gesteld over de spoorwegen. Van een aantal stations weet men welke rol de fiets speelt in het voor- en natransport van de trein. De cijfers variëren enorm van station tot station : van 6 procent tot 36 procent. Vooral de ruimtelijke ligging van het station en de bediening door het openbaar vervoer ervan beïnvloeden deze cijfers. Juist omwille van deze uiteenlopende cijfers is de taakstelling hier vrij moeilijk te omschrijven en is die in feite soms zinloos. Denk bijvoorbeeld aan het sterke aanbod van openbaar vervoer in Antwerpen, waardoor het voor- en natransport per fiets heel laag is.

Op andere plaatsen is de situatie net andersom. Daarom moet de taakstelling station per station worden gedefinieerd. Op het ogenblik wordt de problematiek van voor- en natransport in een aantal Vlaamse stations onderzocht door de v.z.w. Langzaam Verkeer in opdracht van de Vlaamse regering.

De vraag over de samenwerking met de spoorwegen moet inderdaad in het federale parlement worden gesteld. Ook op de interministeriële conferentie van volgende week zal de problematiek van het afschaffen van een

aantal stations en de klantvriendelijkheid worden besproken. Wij bereiden daarover momenteel samenwerkingsverbanden tussen de NMBS en De Lijn voor. Het is belangrijk dat wij vanuit de gewestelijke bevoegdheid de dialoog met de NMBS structureel uitbouwen.

Tot slot wil ik ook wijzen op de inspanningen die de Vlaamse Vervoermaatschappij en wij zelf ook op ons investeringsbudget doen voor de uitbouw van fietsstallingen aan de haltes van het openbaar vervoer, met succes. We hopen dan ook in het budget van 1994 meer geld vrij te kunnen maken voor de uitbouw van fietsstallingen.

De problematiek van de risico-aansprakelijkheid werd reeds op de agenda geplaatst bij de interministeriële conferentie van Verkeer en Infrastructuur. U hebt gelijk. De plaag van de fietsdiefstallen vergt zowel preventieve als repressieve maatregelen.

Bij de preventieve maatregelen reken ik de fietskluisen. Die idee wint meer en meer veld. Het graveren van de fiets en het installeren van een databank voor geregistreerde fietsen wordt overwogen. Wij streven er naar om tot een uniforme fietsregistratie te komen over heel Vlaanderen.

Ik ga ermee akkoord dat een structureel overleg met de fietsers nodig is. Er is een zeer sterke vraag daartoe vanuit verschillende fietsgroepen. Wij nemen ons voor om dit overleg samen met onze collega van Openbare Werken binnen de kortste termijn te installeren op het gewestelijke niveau ook al ontbreekt momenteel een overkoepelende en representatieve organisatie. Wij menen ook niet dat elke groep van verkeersdeelnemers een aparte benadering verdient. Zoals er momenteel een adviesraad jeugd en verkeer bestaat voor de jonge weggebruikers met de hele specifieke problemen die hier rijzen, is een samenwerking tussen de verschillende weggebruikers nuttig. Iedereen is wel eens fietser, voetganger of automobilist.

Ik wil tot slot wijzen op het overrom-

pelende succes van de derde week van de fiets. Die kende een veel grotere respons dan verwacht. Dat geeft ook aan dat de bevolking een samenhangend fietsbeleid vraagt. Ik meen dat de antwoorden van minister Kelchtermans en van mezelf een eerste aanzet daartoe betekenen.

De voorzitter : De heer Van Dienderen heeft het woord.

De heer H. Van Dienderen : Mijnheer de voorzitter, ik dank beide ministers voor hun uitvoerig antwoord op de verschillende vragen. Ik stel vast dat Vlaanderen zich, misschien wat aarzelend, inschrijft in die wereldwijde trend om het fietsgebruik te vermeerderen. Dat de ruimtelijke ordening daarbij specifiek wordt betrokken, is goed.

Ik vraag mij echter af of het niet nuttig is om naast de comprehensieve plannen ook deelplannen te ontwikkelen die met de verschillende transportmodi te maken hebben en dus ook met het fietsen. Ik stel toch vast, minister Sauwens, dat u een speciale studie laat maken over onze regionale luchthavens, dat de havencommissie een specifieke planning maakt voor de ontwikkeling van de havens. Kan er, rekening houdend met geheel, geen stimulans worden gegeven aan het beleid door een Vlaamse versie van het Nederlandse Masterplan voor de fiets ?

Ik betreur natuurlijk dat het budget dat werd uitgetrokken voor de fietspaden nog altijd onder de maat blijft. Ik erken dat er daar in vergelijking met het verleden inspanningen werden gedaan. Het duurt echter nog een hele tijd vooraleer wij overal waar nodig veilige fietspaden krijgen. Belangrijk is dat men oog blijft hebben voor de kwaliteit. Daarom betreur ik dat men niet ingaat op de suggestie van de dienst fietszaken. Uit de praktijk blijkt immers dat een aantal ingenieurs niet de gewoonte hebben om te fietsen en het aanleggen van fietspaden blijven benaderen vanuit hun positie van automobilist. Zou zo'n dienst fietszaken daarin geen goede impuls kunnen geven ?

Minister Sauwens, op het vlak van de

Van Dienderen

samenhang tussen fiets en openbaar vervoer zijn fietsstallingen een goede zaak. U zegt dat Vlaanderen zowat het midden moet houden tussen Nederland en Duitsland. Ik wil erop wijzen dat in het stads- en streekvervoer in Duitsland men in sommige regio's de fiets op de S-Bahn, de metro en de bus kan meenemen. In Vlaanderen is dat op dit ogenblik nérgens het geval.

Het is niet alleen belangrijk om goede fietsstallingen aan de haltes te hebben maar bovendien moet het mogelijk zijn om buiten de piekuren de fiets mee te nemen op trein, tram en bus. Trouwens, ook in de Verenigde Staten is zoiets bij een aantal busbedrijven heel courant. Op die manier kan men zich naar een interessante plek voor een fietstocht begeven, maar ook fietsers met een lekke band of geplaagd door een onweer kunnen dat probleem op die manier omzeilen. Ik vraag mij af waarom men daar bij de vernieuwing van rollend materieel niet systematisch rekening mee houdt. Als men het rollend materieel voor de fiets geschikt maakt, is het meteen ook geschikt voor rolstoelen, kinderwagens en boodschappenwagens.

Ten slotte, wat de fietsregistratie betreft apprecieer ik dat u daar positief op inspeelt. Ik vraag me alleen af of dit niet beter op nationaal niveau zou worden georganiseerd.

De voorzitter : De minister heeft het woord.

Minister J. Sauwens : Mijnheer Van Dienderen, ik denk dat de dienst fietszaken en de aparte fietsbenadering waar u sterk op aandringt wel kan en inderdaad een bijzondere bekommernis moet blijven. Er is volgens mij echter vooral nood aan een geïntegreerde verkeersbenadering. Ik denk dat de pas opgerichte mobiliteitscel vier tot vijf mensen die op het hoogste niveau binnen het departement Leefmilieu en Infrastructuur werken — een voortdurende input kan geven naar kwaliteitsverhoging in ons verkeersbeleid en in de realisatie van een aantal infrastructuurwerken.

In Nederland zijn er een aantal gemeenten en steden waar de fiets zo nadrukkelijk in het stadsbeeld aanwezig is dat hij een permanente bedreiging vormt voor de voetganger. Een geïntegreerde en globale benadering van het mobiliteitsbeleid is nodig. Volgens mij moeten wij deze taak overlaten aan de mobiliteitscel en onze eigen administratie zonder dat er weer eens een nieuwe dienst wordt gecreëerd. Dat is ons standpunt op dit ogenblik, wat niet wegneemt dat het probleem zelf in de loop van de volgende maanden misschien kan evolueren in de richting zoals u zelf suggereert.

Wat uw concrete vraag betreft naar de fiets op trein, tram en bus zou ik toch willen zeggen dat wij dit hebben gedaan daar waar de vraag reëel was. Ik verwijs naar de fietsbus die heel wat maanden geleden tussen Lillo en Doel heeft gereden. Bij het afschaffen van de veerdienst ontbrak ten noorden van Antwerpen voor fietsers plots iedere mogelijkheid om over te steken omdat de Liefkenshoektunnel niet is toegelaten voor fietsverkeer. Die busverbinding is intussen geschrapt en we zijn op dit ogenblik pogingen aan het ondernemen om in samenwerking met een aantal toeristische instanties dit veer in de zomermaanden opnieuw te laten functioneren.

Ik verwijs bovendien naar een initiatief in de recreatieve sfeer om de kusttram uit te rusten met enkele voertuigen die fietsen kunnen vervoeren. Dit komt volledig tegemoet aan een reële vraag van heel wat fietstoeristen aan de kust in de zomermaanden. De vragen zijn op dit ogenblik in het utilitair verkeer echter te klein om alle voertuigen op die manier uit te rusten. Het kwaliteitsverlies en de zitplaatsen die men daarvoor zou moeten opofferen, laten dit niet toe. Zeker in de piekuren, u kent de capaciteitsproblemen die we onder meer in Gent en Antwerpen hebben, is zoiets niet haalbaar. Ik sluit niet uit dat bij een toenemend fietsgebruik in het woon-school verkeer en woon-werkverkeer de fiets toch wordt meegenomen.

Ik ben van mening dat men beter

kleine, goedkope en overdekte fietsstallingen bouwt dan voortdurend de fiets mee te zeulen op het openbaar vervoer. Ik ben het wel eens dat men de fiets makkelijker en aan een goedkoper tarief op de trein moet kunnen meenemen.

Met redenen omklede motie

De voorzitter : Door de heer Van Dienderen werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet uiterlijk 24 uur na de sluiting van de vergadering zijn ingediend. Ze zal worden gedrukt en rondgedeeld. De Raad zal zich daarover tijdens een volgende plenaire vergadering moeten uitspreken.

Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer S. Platteau tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over de gemeentelijke opcentiemen op de vennootschapsbelastingen

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Platteau tot de heer Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over de gemeentelijke opcentiemen op de vennootschapsbelastingen.

De heer Platteau heeft het woord.

De heer S. Platteau (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het gaat slecht met onze Belgische en — a fortiori — ook met onze Vlaamse economie. Het bedrijfsleven, motor van de economie, sputtert tegen en dreigt stil te vallen.

Men kan nauwelijks nog spreken van groei, de werkloosheid springt uit de band, bedrijven slanken af, sluiten hun deuren en verhuizen naar economisch vriendelijker oorden. De re-

Platteau

cessie woedt volop. Het is crisis. Ik deel u een paar cijfers mee. In 1992 bedroeg de economische groei — in tegenstelling tot het geraamde 1,6 — slechts 1,1 procent. Voor 1993 zal de groei beperkt blijven tussen 0 en 0,5 procent. Men had 1,9 procent verwacht. Het aantal werklozen steeg dit jaar met 55.438 eenheden (14,5 procent). Op nationaal vlak zoeken momenteel 513.108 mensen werk. Het niveau van de investeringen daalt en men heeft in 1992 5.115 faillissementen genoteerd tegenover 4.415 in 1991.

Verbetering zit er niet in. Langs alle kanten predikt men maatregelen om de economie aan te zwengelen, de bedrijfslasten te verlichten, nieuwe bedrijven aan te trekken en banen te sprokkelen. Ik leg de nadruk op het woordje prediken vermits er geen sprake is van harde, gestructureerde bedrijfs-economisch verantwoorde maatregelen. Iedereen onderkent de ziekte, iedereen heeft wel een mening over hoe het zou moeten gaan maar niemand — ook de Vlaamse Executieve niet — neemt dringende maatregelen om de recessie tegen te gaan. Integendeel. Precies op dit ogenblik van zware crisis en terwijl men roept dat de bedrijven geholpen moeten worden, neemt minister Kelchtermans een initiatief dat lineair in de omgekeerde richting gaat.

In een persbericht dat op 18 mei 1993 in de Financieel Economische Tijd verscheen, wordt melding gemaakt van een vraag vanwege de Vlaamse minister Theo Kelchtermans aan de nationale minister van Financiën, de heer Maystadt, met het verzoek de mogelijkheid te willen onderzoeken om in de toekomst de gemeenten toe te laten opcentiemen te heffen op de vennootschapsbelasting.

De heer Kelchtermans vindt de motivering voor zijn vraag in het feit dat heel wat zelfstandigen opteren voor de oprichting van een vennootschap, waardoor hun winsten niet langer in de personenbelasting maar wel in de vennootschapsbelasting worden belast. Volgens de minister heeft dit aanzienlijke financiële repercussies

voor de lokale besturen aangezien op die manier heel wat inkomsten ontsnappen aan de aanvullende personenbelasting.

De Vlaamse minister heeft zelf reeds verklaard niet te zullen optreden tegen gemeenteraadsbesluiten die een afzonderlijke gemeentebelasting op vennootschappen invoeren.

Als reactie op dit initiatief van de minister zou ik het volgende willen zeggen. Het is nu niet het moment om dergelijke nefaste maatregelen te nemen ten overstaan van onze bedrijven, en dit om de financiën van de gemeenten op te krikken.

Ten eerste, het moment is gekomen om de bedrijven te steunen, niet om ze nog meer te belasten.

Ten tweede, de fiscale inkomsten van de gemeenten van 1989 tot 1992 zijn reeds met 25 procent gestegen. Ik heb hier een studie van het Vlaams Economisch Verbond, ik stel ze ter beschikking van de minister maar ik vermoed dat hij ze zal kennen, waarin duidelijk staat dat van 1989 tot 1992 de gemeentebelastingen met 24,5 procent zijn gestegen.

Ten derde, op federaal vlak belooft men een nieuwe Maribel-operatie en andere steunmaatregelen voor de ondernemingen. Waarom moeten wij dan op gewestelijk vlak het omgekeerde doen. Ik verwijs hier opnieuw naar de spookrijder.

Bovendien worden de bedrijven, de vennootschappen reeds ruimschoots door de gemeenten aangesproken. In dezelfde studie van het Vlaams Economisch Verbond lezen wij dat de gemeenten, van 1989 tot 1992, de belastingen voor de bedrijven met meer dan 20 procent hebben opgetrokken. De bedrijven worden dus nu reeds door de gemeenten zwaarder belast. Dus precies op een ogenblik waarop de nood het hoogst is, wil de minister de bedrijven nog een duwtje bijgeven om ze definitief in de afgrond te storten. Op die wijze leert de minister aan de gemeenten lelijke manieren.

Eerst en vooral worden ook vennootschappen aan de gemeentelijke opcentiemen op de onroerende voor-

heffing onderworpen. Er bestaat dus reeds een belasting aan die kant.

Ik herinner u eraan dat het Vlaamse Gewest op 1 januari 1991 de aanslagvoet van de onroerende voorheffing verdubbelde van 1,25 naar 2,50 procent, waardoor ook de basis voor heffing van de opcentiemen verdubbelde. Wij hebben dat trouwens nu ook meegemaakt. Minister Demeester heeft hetzelfde aangekondigd, maar ze heeft daarna de maatregel ingetrokken. Na een paar maanden bleek dat niet meer nodig te zijn.

De omzendbrief die in 1991 door het Vlaamse Gewest naar de gemeenten werd verstuurd met de aanbeveling de opcentiemen te halveren, dus om die verdubbeling teniet te doen, werd door de meeste gemeentebesturen slechts gedeeltelijk opgevolgd.

Daarnaast heeft ook de door de nationale overheid besliste indexatie van de kadastrale inkomens een belangrijke inkomstenverhoging voor de gemeenten tot gevolg gehad. Het ging hier om 5,03 procent in 1991 en om 3,1 procent in 1992.

De opcentiemen op de onroerende voorheffing leverden in 1992 27,7 miljard frank op en vertegenwoordigden samen met de aanvullende personenbelasting, 25,9 miljard frank in 1992, 77 procent van de totale ontvangsten uit de gemeentebelastingen.

Wanneer de onroerende voorheffing met de opcentiemen wordt verhoogd, mag inderdaad worden gezegd dat men werkelijk voor een groot gedeelte de gemeentebelastingen daarstelt.

Naast de opcentiemen op de onroerende voorheffing, heffen de meeste gemeenten ook wel één of andere vorm van bedrijfsbelasting.

De door de bedrijven te betalen belastingen aan gemeenten, provincies en het Vlaamse Gewest zijn in de periode 1989-1992, steeds volgens dezelfde studie, met niet minder dan 21,4 procent gestegen, wat uitsluitend te wijten is aan een wijziging van de belastingreglementering en dus niet aan een spontane uitbreiding van de belastbare grondslag.

Zo blijkt dat de verzwaring van de

Platteau

gemeentebelastingen voor 15,6 percent, de provinciebelastingen voor 2,2 percent en de verdubbeling van de onroerende voorheffing voor 3,6 percent hebben bijgedragen tot de gemiddelde groei van 21,4 percent.

Onder de bedrijfsbelastingen is er eerst en vooral de belasting op de drijfkracht. Bedrijven betaalden in 1992 2,5 miljard frank belasting op drijfkracht aan 149 Vlaamse gemeenten, die deze belasting heffen. De jongste twee jaar is de opbrengst van de belasting op drijfkracht met maar liefst 540 miljoen frank toegenomen. Bovenop de gemeentebelasting heft de provincie Brabant nog een belasting op drijfkracht voor bedrijven die in Brabant zijn gevestigd, wat voor 1992 nogmaals 93 miljoen frank opleverde.

In 1992 belastten nog steeds 65 Vlaamse gemeenten het aantal tewerkgestelde personeelsleden. Dit leverde hen 211 miljoen frank op, tegenover 161 miljoen frank in 1990. Dus nog steeds belastingen op het personeel, daar waar wij toch in een ernstige crisis meemaken !

Met uitzondering van Brabant heffen ook alle provincies een provinciebelasting op gezinnen en bedrijven, wat in 1992 nog eens 2,7 miljard frank opleverde.

Ten slotte heffen de gemeenten ook belastingen in de milieusfeer en op bedrijfsruimten, alsook op bank- en financieringsinstellingen, op uithangborden en lichtreclames en op reclameborden.

Uit wat voorafgaat, blijkt voldoende dat de bedrijven door de gemeentelijke heffingen reeds aanzienlijk worden getroffen, en dat de gemeenten zich helemaal geen zorgen hoeven te maken over het verlies aan opbrengsten van de aanvullende gemeentebelasting, wanneer wordt geopteerd voor de creatie van vennootschapsstructuren door middenstanders en vrije beroepen.

De federale regering levert via de fiscale wetgeving reeds geruime tijd strijd tegen het oneigenlijk gebruik

van sommige vennootschapsvormen. Op die manier tracht de federale overheid dus zo goed als mogelijk de inkomsten te onderwerpen aan de belasting die daarop normaal van toepassing moet zijn. Voorbeelden hiervan zijn de invoering van strenge maatregelen om voortaan te kunnen genieten van het verlaagde tarief van 28 percent van de vennootschapsbelasting ingevolge de programmawet van 28 december 1992, de invoering van het begrip economische werkelijkheid in onze fiscale wetgeving en de aangekondigde maatregelen tegen het oneigenlijk gebruik van patrimoniumvennootschappen.

Iedereen kent de miljoenen-regel. Wanneer sinds 1992 een vennootschap personen wil vergoeden vanuit de vennootschap, moet de vergoeding minimum één miljoen frank bedragen, wil de vennootschap genieten van het speciaal tarief van 28 percent.

Ik ben in het bezit van een fiscale documentatie waaruit blijkt, en ik citeer : Het is een publiek geheim dat het verlaagd tarief van 28 percent één van de belangrijkste redenen was om zijn toevlucht te nemen tot de vennootschapsconstructie — precies hetgeen de minister wil bestrijden. Verder, ik citeer : Velen beschouwen de nieuwe maatregel dan ook als een sluitstuk in de strijd van de administratie tegen het oneigenlijk gebruik van een vennootschap. Einde citaat.

Waarom zouden wij nog andere maatregelen treffen ?

Ten slotte dient de voorgenomen belastingverhoging voor vennootschappen te worden geplaatst tegen de achtergrond van de maatregelen die reeds door de regering Dehaene werden getroffen ten laste van het bedrijfsleven. De globale weerslag van deze maatregelen kan worden geraamd op 93,5 miljard frank voor 1992, op 214,3 miljard frank voor 1993 en op 113 miljard frank voor 1994, dit laatste op basis van de aangekondigde maatregelen in het kader van de begrotingscontrole 1993.

Het is een algemeen gegeven dat belastingen het economisch draagvlak

aantasten. Zo steeg tijdens de periode 1980-1985 de globale belastingdruk in België van 42,6 percent tot 45 percent van het BNP. Deze periode van stijgende belastingdruk ging gepaard met een daling van de investeringen en een stijging van de werkloosheid.

In 1985 werd het roer omgegooid en de situatie verbeterde aanzienlijk. Mijnheer de minister, ik waarschuw u voor de negatieve economische gevolgen van een beslissing die de gemeenten ertoe aanzet de politiek van lastenverhogingen, die door de regering-Dehaene wordt gevoerd, in te volgen door zelf ook de belastingdruk op de bedrijven te verhogen. De gemeente, provincie- en persoonlijke belastingen van het Vlaams Gewest bedroegen 102,9 miljard frank in 1992 tegenover 81,4 miljard frank in 1989, zijnde een stijging met 26,4 percent. De gemeentebelastingen zijn van 1989 tot 1992 toegenomen met 13,6 miljard frank of 24,5 percent, de provinciebelastingen met 1,5 miljard frank of 19 percent en de persoonlijke belastingen van het Vlaams Gewest met 6,4 miljard frank of 36,2 percent.

De conclusie is dat op alle bestuurlijke niveaus een ware belastingrage heerst, waarbij dreigende begrotingstekorten per definitie worden weggewerkt door toenemende belastingen. Blijkbaar wordt er niet eens gedacht aan een mogelijke bezuiniging op de uitgaven. Dat geldt ook voor de gemeenten. De economische gevolgen van een dergelijk beleid schetste ik hiervoor reeds.

In het kader van deze interpellatie pleit ik dan ook voor de dringende invoering van een fiscale stop op alle niveaus, dus ook op gemeentelijk niveau. Er bestaan immers andere en betere middelen om de lokale financiën gezond te maken. In dat verband verwijs ik naar de gemeente Dilbeek, waar de opcentiemen op de personenbelastingen beperkt blijven tot 4,5 percent. Het is dus mogelijk, maar men moet durven remmen aan de uitgavenzijde. Bovendien moet de gemeente zich ook niet met alles bezighouden ; heel wat domeinen zijn immers weggelegd voor de particuliere ondernemingen.

Platteau

Er bestaan voldoende maatregelen om de gemeentekassen te spijzen en hun financiële toestand te verbeteren. Denk maar eens aan de duizenden Nederlanders en Duitsers die een tweede verblijf hebben in België, maar in hun eigen land gedomicilieerd blijven om alzo te ontsnappen aan de personenbelastingen van de gemeenten.

Mijnheer de minister, tot slot van mijn interpellatie had ik graag vernomen of u blijft bij uw beslissing om niet op te treden tegen de gemeenteraadsbesluiten die een afzonderlijke gemeentelijke belasting op vennootschappen invoeren. Het lijkt mij immers onverdedigbaar om als voogdijminister van de Vlaamse gemeenten een dergelijk standpunt te verkondigen alvorens de beslissing van de nationale minister van Financiën werd bekomen.

Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik zal een met reden omklede motie neerleggen om mijn standpunt en mijn uiteenzetting kracht bij te zetten.

De voorzitter : De heer Van der Poorten heeft het woord.

De heer M. Van der Poorten (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, het bericht dat minister Kelchtermans aan de federale minister van Financiën de vraag heeft voorgelegd te willen nagaan of de gemeenten in de toekomst ook opcentiemen zouden kunnen heffen op de vennootschapsbelasting, heeft mij toch enigszins verbaasd, al kan ik ook begrijpen dat men de vraag op zich stelt.

Waar hier de situatie zou worden bedoeld waarbij particulieren naar de vennootschapsvorm grijpen om te ontsnappen aan de aanvullende personenbelasting, kan ik mij erbij aansluiten. Tal van gemeenten zien immers hun inkomsten relatief afnemen, onder meer doordat veel van hun inwoners wegvluchten in een of andere vennootschapsvorm, meer specifiek nog in de éénmansvennootschap. Op die manier pogen zij te

ontsnappen aan de aanvullende personenbelasting, die – wij moeten dat durven toegeven – voor het merendeel van de gemeenten de belangrijkste bron van inkomsten vormt. In die zin is dit dus wel degelijk een probleem en dient alleszins te worden onderzocht hoe het rechtvaardigheidsprincipe kan worden nagestreefd en het gelijkheidsbeginsel voor alle belastingplichtigen kan worden gerespecteerd.

Gezien er ter zake een lacune is vast te stellen, kan de vraagstelling de druk op de federale regering doen toenemen om ter zake maatregelen te treffen. Ik meen echter dat het probleem van de patrimoniumvennootschappen aan de orde is in de fiscale programmawet en ik erken ten volle het principe dat elke maatschappelijke groep ertoe zou worden gebracht een gelijkmatige bijdrage te leveren aan de financiële draagkracht, ook van de gemeente.

Het idee dat de minister hiermee heeft gelanceerd, heeft tot op heden nergens het voorwerp van een meer diepgaande gedachtenwisseling uitgemaakt. In het Vlaams regeerakkoord evenmin als in de beleidsnota is van deze optie enig spoor terug te vinden. Ik vraag mij af in hoever het de taak van de gemeenten moet zijn of worden om specifieke doelgroepen te gaan belasten. Ik verheug er mij trouwens over dat in het jaarlijks rapport van het Gemeentekrediet over de gemeentelijke financiën ook werd gewezen op de merkelijke verbetering van de financiële toestand van de gemeenten en dat het aantal gemeenten met een tekort afneemt.

Meer dan mij louter af te vragen of dit de taak van de gemeenten moet zijn, vraag ik mij verder ook af of de invoering van een nieuw soort van belastingheffing moet worden overwogen in een tijd van volle recessie, zoals reeds gezegd door de heer Platteau. Kan dit in een tijd van werkloosheid, waar in de huidige conjunctuur ondernemingen en bedrijven alle mogelijke inspanningen moeten leveren om concurrentieel te blijven en hun rendabiliteit te handhaven? Zij moeten thans zeker niet worden ontmoedigd, laat staan dat hun

rechtszekerheid telkens weer in vraag moet worden gesteld. Het lijkt mij eerder aangewezen de vele verschillende soorten gemeentebelasting aan een grondig onderzoek te onderwerpen en een zekere rationalisatie of vereenvoudiging door te voeren.

De vraagstelling die thans voorligt, kan een en ander openbreken en een ander licht werpen op reeds gekende vormen van bedrijfsbelasting als bijvoorbeeld de belasting op drijfkracht en op het tewerkgestelde personeel. Voor onze fractie mag er daarbij slechts een enkele maatstaf worden gehanteerd, namelijk een rechtvaardige spreiding van de belastingsdruk over de verschillende maatschappelijke geledingen. Wellicht zal men mij antwoorden dat, bij een eventuele invoering hiervan, de gemeenten hier toe niet verplicht zullen zijn en over hun eigen autonomie blijven beschikken. Ik wil er dan toch op wijzen dat al evenzeer bekend is dat, waar men de gemeenten een mogelijkheid biedt, sommige of vele deze zullen aanwenden, ofwel onmiddellijk ofwel in de toekomst, wanneer hun financiële middelen krapper dreigen te worden. Ik dring er daarom op aan dit niet partieel te bekijken, maar een wezenlijk onderscheid in acht te nemen tussen de vennootschappen op zich en de specifieke vennootschapsvormen die sommigen opzoeken om te ontsnappen aan de fiscale druk. Beter zou men in overleg met de federale regering tot een afbakening komen van de bevoegdheden en de terreinen waarop men heffingen kan toepassen en hierover eenduidige afspraken maken wie op welk terrein belastingen en/of opcentiemen kan heffen. Ik ga er dan volledig mee akkoord dat elk oneigenlijk gebruik van de vennootschapsvorm moet worden geweerd.

Mijnheer de minister, ik ben mij ervan bewust dat dit precies het knelpunt is. Ik ben er echter evenzeer van overtuigd dat de invoering van opcentiemen op de vennootschapsbelasting door de gemeenten niet de aangewezen weg is om het rechtvaardigheidsbeginsel te bereiken.

De voorzitter : De heer Lisabeth heeft het woord.

De heer C. Lisabeth (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik was eigenlijk niet van plan hierover te spreken, hoewel dit onderwerp mij interesseert. Ik doe het toch omdat het verhaal van de heer Platteau nogal demagogisch klinkt.

Mijnheer Platteau, wij hebben uw goed gestoffeerde verhaal over economische crisis en werkloosheid niet nodig. Zelfs in andere omstandigheden had u hier ongetwijfeld hetzelfde verhaal gebracht. Het verwondert mij trouwens dat u uw gegevens over de gemeentelijke fiscaliteit uit slechts een bron haalt. Die ene bron is het VEV, dat toch lichtelijk gekleurd is.

Ik wil twee bedenkingen maken bij deze problematiek.

Mijnheer Platteau, ik ken u uit commissievergaderingen en ik weet dat u beschikt over een zekere zin voor objectiviteit. Kan het gerechtvaardigd zijn dat een gemeente ook voor vennootschappen een belasting of opcentiemen heft? We moeten uitgaan van het principe dat elke inwoner van een gemeente op een gelijkwaardige manier bijdraagt tot de inkomsten van de gemeente. Als men in vergelijking met het verleden vaststelt dat een aantal inwoners, meer bepaald zelfstandigen en vrije beroepen, door omschakeling naar de vennootschapsvorm overgaan van bijdragende inwoner naar niet meer bijdragende inwoner, weet men dat dit gevolgen heeft voor de inkomsten van de gemeenten. Indien men het principe van een gelijkwaardige bijdrage van elke inwoner huldigt, moet men durven stellen dat we een manier moeten vinden om de verloren gegane bijdragen terug te winnen.

Mijn tweede bedenking is van een andere aard. Men moet ook eens de verhouding bekijken tussen wat een categorie belastingplichtigen die aan de belastingen trachten te ontsnappen niet meer bijdraagt op gemeentelijk vlak en dat wat diezelfde categorie krijgt van een gemeente. Heel wat investeringen op gemeentelijk vlak, zoals openbare werken, uitgaven op cultureel en sportief vlak enzovoort komen dikwijls in de eerste plaats de-

ze categorie ten goede. Als er een wanverhouding dreigt te ontstaan tussen wat men zelf niet meer bijdraagt en wat men van de gemeente krijgt, moet de situatie worden rechtgetrokken. In die optiek wil ik de problematiek van de opcentiemen op de vennootschapsbelasting ten gunste van de gemeente en de eigen heffingen van de gemeenten benaderen. Mijnheer Platteau, dat is een objectievere benadering dan diegene in uw interpellatie.

Minister T. Kelchtermans (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, dames en heren, de hoofdinterpellant en degenen die zich voor de bespreking hebben ingeschreven, halen een probleem aan van recente datum, namelijk dat van de gemeentelijke belastingheffing. Het zou meteen de aanleiding kunnen zijn voor een debat ten gronde over de vraag waar de gemeentelijke autonomie inzake fiscale bevoegdheid begint en ophoudt en in hoever wij die autonomie respecteren.

Deze discussie zou eigenlijk moeten worden gevoerd in de gemeenteraden. Uiteindelijk zijn het de inwoners die door de gemeenteraadsleden worden vertegenwoordigd, die het effect van beslissingen in dat verband onmiddellijk voelen en die hen kunnen steunen of sanctioneren bij verkiezingen. Dat is nu eenmaal onze democratie.

Wij voeren hier een debat alsof wij geen voorstander zijn van de gemeentelijke autonomie, alsof wij niet ieder centralisme afwijzen, alsof wij de gemeenten de interpretatie van wat gemeentelijke fiscale autonomie is, van bovenop moeten opleggen.

Ik heb mij, geconfronteerd met beslissingen van een aantal gemeenten om een afzonderlijke belasting op economische entiteiten met rechtspersoonlijkheid te heffen, inderdaad de vraag gesteld of ik hun argument van financiële verantwoordelijkheid voor hun grondgebied niet moest aanvaarden en of zij niet het recht hadden om een evenwichtiger verdeling van de lasten tussen hun burgers die inderdaad niet, zoals de heer Lisabeth terecht opmerkte, aan de-

zelfde dijk staan, en deze die via allerhande trucs aan de personenbelasting die nochtans billijk en rechtvaardig verdelend probeert te zijn, trachten te ontsnappen, te verwezenlijken. Sommige gemeenten hebben een belasting ingevoerd, precies omdat zij hadden ervaren dat sommige van hun inwoners niet de mogelijkheid hadden om bijvoorbeeld een n.v., die een veel geringere, en soms zelfs geen bijdrage hoeft te betalen — dan zwijg ik nog over de sociale voordelen die het ruimschoots geniet, zoals studiebeurzen, maar dat is voer voor een ander debat —, op te richten en zo op een legale manier de personenbelasting te ontduiken. Met die poging wordt de billijkheid enigszins hersteld.

Ik kan niet anders dan die gemeenten bijtreden en heb de administratie ertoe verplicht om in te gaan op de door de gemeenten aangebrachte argumentatie en dus hun autonomie te respecteren. Trouwens, mijnheer Platteau, ik meende dat u tot degenen behoorde die elke beslissing die als centralistisch kan worden beschouwd in het document Vlaanderen 2002, hebben gehekelde. U bent, net als ik overigens, altijd groot pleitbezorger van de autonomie van de gemeenten geweest. Wij moeten dus ook in dit verband die lijn consequent doortrekken.

Wel ga ik akkoord met de heer Van der Poorten dat er een inventaris zou moeten worden opgemaakt van allerhande gemeentelijke belastingen — dat is intussen gebeurd : daaruit blijkt dat er nu meer dan 160 verschillende belastingreglementen zijn die vaak geen enkel verband houden met het beoogde beleid — om toch te komen tot enige coherentie inzake de materies waarop gemeenten belastingen kunnen heffen.

Er zullen inderdaad afspraken moeten worden gemaakt vooral wat de belasting betreft die het onderwerp was van deze interpellatie, namelijk de belasting op economische entiteiten met rechtspersoonlijkheid die vaak werden opgericht om te ontsnappen aan de hoge personenbelastingen.

Vanuit mijn standpunt dat de ge-

Kelchtermans

meentelijke autonomie moet worden geëerbiedigd, meen ik dat de gemeenten moeten worden verzocht om vooral in het kader van het overleg met de federale regering in dit verband, mee te werken aan één algemene, eenvoudige aanslag op de bedrijven en dus andere belastingen, bijvoorbeeld op het tewerkgesteld personeel, of op de drijfkracht enzovoort, niet te innen. De keuze van een gemeente voor de eenvoudige opcentiem impliceert dus dat zij allereerst kleinere en partiële belastingen moet afbouwen.

Mijnheer de voorzitter, de discussie op zich is zeer interessant. Over de problematiek van de gemeentelijke belasting op de rechtspersonen heb ik een brief geschreven aan de federale minister van Financiën. Ik wacht op zijn antwoord vooraleer een debat met de minister aan te gaan en overleg te plegen met de gemeenten.

Mijn belangrijkste drijfveer is het respect voor de zelfstandige gemeentelijke besluitvorming. De minister van Binnenlandse Aangelegenheden moet bij de uitoefening van zijn administratieve toezichtsfunctie toch dubbel goed nadenken vooraleer sommige gemeenten in de financiële problemen te brengen door autonoom genomen beslissingen uit hoofde van zijn voogdij te vernietigen. Het gaat eerst en vooral om een gemeentelijke beslissing, die desgevallend ook door de gemeenteraad wordt gesanctioneerd. Het is mijn overtuiging dat hierover geen beslissing moet worden genomen door het Vlaamse parlement.

De heer S. Platteau : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw duidelijk antwoord. U hebt de problematiek echt opengetrokken.

Mijnheer de voorzitter, ik ben gelukkig met de toespraken van andere collega's, die de discussie met interessante gegevens hebben verrijkt. Collega's, om het triviaal te zeggen, het is wellicht de bedoeling van de minister om de fraudeurs te pakken. Als het gaat om personen die een vennootschap oprichten met de be-

doeling de personenbelasting te ontduiken, dan sta ik daar volledig achter.

Vanuit gemeentelijk standpunt echter kan de onroerende voorheffing toch een corrigerende belasting zijn.

Minister T. Kelchtermans : Het gaat om het ontwijken van de inkomensbelasting, mijnheer Platteau.

De heer S. Platteau : Alle bedrijven die een vennootschapsvorm hebben, hebben ook bedrijfsgebouwen die onroerende voorheffing opbrengen.

Minister T. Kelchtermans : Dat weegt niet tegen elkaar op.

De heer S. Platteau : Mijnheer de minister, ik verwijs verder naar de één-miljoenregel die ingesteld werd op 28 december 1992. Uit alle commentaren blijkt dat hij het sluitstuk is van de maatregelen tegen de fiscale fraude.

De maatregel die u overweegt, is dus overbodig.

Mijnheer Lisabeth, met de algemeen gekende in het oog springende percentages heb ik geen lofzang willen afsteken, veeleer een treurzang. Daarmee geef ik geen blijk van demagogie, het getuigt eerder van mijn wil om de waarheid in de ogen te zien.

Ik dank u dat u mijn objectiviteit waardeert.

De gemeenten moeten de bedrijven die genieten van een reeks gemeentelijke diensten, kunnen taxeren bijvoorbeeld door het heffen van opcentiemen op de onroerende voorheffing. Daardoor zullen de bedrijven altijd als eerste getroffen worden.

Ik concludeer dus dat de maatregel overbodig is. Op een ogenblik dat de economie naar de kelder gaat en we de bedrijven broodnodig hebben voor de tewerkstelling, is het totaal misplaatst de bedrijven nogmaals te sanctioneren.

De heer C. Lisabeth : Mijnheer Platteau, met uw laatste opmerking gaat u weer de minder objectieve toer op.

Het is niet de taak van de gemeenten

om de fraude te bestrijden. Belastingplichtigen die overgaan naar de vennootschapsvorm met al dan niet frauduleuze bedoelingen, ontsnappen in belangrijke mate aan de gemeentelijke bijdragen die van hen konden worden verwacht.

De heer S. Platteau : Sinds december vorig jaar niet meer.

De heer C. Lisabeth : Mijnheer Platteau, de wetgeving zelf nuanceert de één-miljoenmaatregel ; er zijn nog andere ontwijkingsmechanismen die niet worden gecounterd door de verplichting om een inkomen van minstens één miljoen voor één vennoot aan te geven, mits de vennootschapswinst minstens één miljoen bedraagt.

De gemeenten derven inkomsten doordat een bepaalde categorie belastingplichtigen overstapt naar een andere vorm van belastingaangifte. U beweert dat dit kan gecorrigeerd door het optrekken van de onroerende voorheffing. Met die correctie treft u echter alle burgers. Ik weet niet of dat uw bedoeling is, maar ik heb dat genoteerd.

De heer S. Platteau : De bedrijven zullen alleszins het meest getroffen worden door de onroerende voorheffing.

De heer C. Lisabeth : Ik meen niet dat de opbrengst van de onroerende verheffing het bedrag dat men derft door de omschakeling naar de vennootschapsvorm zal compenseren.

Het zou interessant zijn van eens na te gaan wat zij die door de vennootschapsvorm te kiezen en zo te ontsnappen aan gemeentelijke belastingen, eigenlijk opstrijken in de gemeente via investeringen in de culturele sector, in de sportsector enzovoort. Als zij daar baat bij hebben, dan vind ik het maar normaal dat zij bijdragen tot de gemeentelijke financiën

De heer S. Platteau : Die bedrijven hebben daar geen baat bij. Zoals ik al zei, moeten de gemeenten zich niet met alles willen bezighouden. De gemeenten moeten zich houden aan hun gemeentelijke taken en die moeten worden ingeperkt. Aangezien de

Platteau

gemeenten het moeilijk hebben op fiscaal en financieel gebied, moeten zij snoeien in de uitgaven, en niet de inkomsten steeds maar verhogen.

De één-miljoenregel geeft de mogelijkheid fraudeurs te snappen en het is alleszins nefast van de bedrijven die het al zo moeilijk hebben, nog meer te gaan belasten.

De voorzitter : Minister Kelchtermans heeft het woord.

Minister T. Kelchtermans : Mijnheer de voorzitter, eigenlijk hoort dit debat thuis in de gemeenteraden. In tegenstelling tot wat de heer Platteau op sommige ogenblikken laat vermoeden, ben ik het niet die deze beslissing heb genomen. Het zijn de gemeenten die deze beslissing hebben genomen. Het is dan ook de vraag of een democratisch genomen beslis-

sing, na een uitgebreid debat in de gemeenteraad waarbij men goed wist wat men op het oog had, door de toezichhoudende overheid ongedaan moet worden gemaakt. Bovendien is er ook het principe van de gemeentelijke autonomie dat de heer Platteau al bij herhaling verdedigd heeft.

Met redenen omklede motie

De voorzitter : Door de heer Platteau werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet uiterlijk 24 uur na de sluiting van de vergadering zijn ingediend.

Ze zal worden gedrukt en rondgedeeld.

De Raad zal zich daarover tijdens een volgende plenaire vergadering moeten uitspreken.

Het incident is gesloten.

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

De voorzitter : Hiermede zijn wij aan het einde gekomen van onze werkzaamheden voor vandaag.

We komen morgen om 14 uur opnieuw bijeen om onze agenda verder af te handelen.

De vergadering is gesloten.

— **De vergadering wordt gesloten om 15.59 uur.**
