

Plenaire 23

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2006-2007

31 januari 2007

HANDELINGEN

PLENAIRE VERGADERING

INHOUD

OPENING VAN DE VERGADERING	1
BERICHTEN VAN VERHINDERING	1
INGEKOMEN STUKKEN EN MEDEDELINGEN	1
ACTUALITEITSDEBAT over de spreiding in de tijd van het vrachtverkeer	1
Motie van aanbeveling	15
Actualiteitsmotie	15
ACTUELE VRAAG van de heer Eric Van Rompuy tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de tariefpolitiek van de federale energieregulator CREG en de weerslag op de dividendenstroom naar de Vlaamse gemeenten	15
ACTUELE VRAAG van de heer Jos Stassen tot de heer Bert Anciaux, Vlaams minister van Cultuur, Jeugd, Sport en Brussel, over de verhoging van de billijke vergoeding en eventuele compensaties voor jeugdverenigingen	
ACTUELE VRAAG van mevrouw Anissa Tamsamani tot de heer Bert Anciaux, Vlaams minister van Cultuur, Jeugd, Sport en Brussel, over de verhoging van de billijke vergoeding en eventuele compensaties voor jeugdverenigingen	19
ACTUELE VRAAG van de heer Filip Dewinter tot de heer Yves Leterme, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de verklaring van een regeringspartij dat haar Vlaamse ministers die deelnemen aan de federale verkiezingen van 10 juni 2007 hun mandaat in de Vlaamse Regering zullen uitdoen	23
ACTUELE VRAAG van mevrouw Patricia Ceysens tot de heer Frank Vandenbroucke, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Werk, Onderwijs en Vorming, over het activeringsbeleid voor werklozen en de rol ter zake van de VDAB	25
VOORSTEL VAN RESOLUTIE van de heren Frans Peeters, Jos De Meyer, Jan Peumans, Joris Vandenbroucke, Jul Van Aperen en Bart Martens betreffende het optimaal gebruik van de vrije busbaan langs gewestwegen – 923 (2005-2006) – Nrs. 1 en 2 Bespreking	28
HULDE	28
VOORSTEL VAN RESOLUTIE van de heren Frans Peeters, Jos De Meyer, Jan Peumans, Joris Vandenbroucke, Jul Van Aperen en Bart Martens betreffende het optimaal gebruik van de vrije busbaan langs gewestwegen – 923 (2005-2006) – Nrs. 1 en 2 Hoofdelijke stemming	29
MET REDENEN OMKLEDE MOTIE van de dames Marleen Van den Eynde en Katleen Martens en de heren Frans Wymeersch, Pieter Huybrechts en Stefaan Sintobin tot besluit van de op 11 januari 2007 door mevrouw Marleen Van den Eynde in commissie gehouden interpellatie tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de resultaten van het biomonitoringonderzoek bij volwassenen en het gevoerde beleid van de Vlaamse Regering inzake milieuverontreiniging – 1061 (2006-2007) – Nr. 1 Hoofdelijke stemming	29

MET REDENEN OMKLEDE MOTIE van de heren Rudi Daems, Eloi Glorieux, Jos Stassen en Jef Tavernier en de dames Vera Dua en Mieke Vogels tot besluit van de op 11 januari 2007 door de heer Rudi Daems in commissie gehouden interpellatie tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over lopende procedures inzake oppervlaktedelfstoffenplannen in Vlaanderen

– 1062 (2006-2007) – Nr. 1

Hoofdelijke stemming

29

MET REDENEN OMKLEDE MOTIE van de dames Greet Van Linter, Gerda Van Steenberge en Marijke Dillen en de heren Erik Tack en Felix Strackx tot besluit van de op 16 januari 2007 door mevrouw Greet Van Linter in commissie gehouden interpellatie tot mevrouw Inge Vervotte, Vlaams minister van Welzijn, Volksgezondheid en Gezin, over geestelijke gezondheidszorg voor ouderen in de residentiële sector

– 1064 (2006-2007) – Nr. 1

Hoofdelijke stemming

30

MET REDENEN OMKLEDE MOTIE van de dames Mieke Vogels en Vera Dua en de heren Eloi Glorieux, Rudi Daems, Jos Stassen en Jef Tavernier tot besluit van de op 17 januari 2007

1° door de heer Eloi Glorieux in plenaire vergadering gehouden interpellatie tot de heer Yves Leterme, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over het regeringsstandpunt inzake het verlengen van de levensduur van de kerncentrales, naar aanleiding van de uitspraken ter zake van minister Kris Peeters;

2° door de heer Bart Martens in plenaire vergadering gehouden actuele interpellatie tot de heer Yves Leterme, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de uitstap uit kernenergie en de uitlatingen hierover van Vlaams minister van Energie Kris Peeters

– 1066 (2006-2007) – Nr. 1

Hoofdelijke stemming

31

MET REDENEN OMKLEDE MOTIE van de heren Bart Martens, Jos Bex, Carl Decaluwe, Jan Peumans en Marc van den Abeelen tot besluit van de op 17 januari 2007

1° door de heer Eloi Glorieux in plenaire vergadering gehouden interpellatie tot de heer Yves Leterme, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over het regeringsstandpunt inzake het verlengen van de levensduur van de kerncentrales, naar aanleiding van de uitspraken ter zake van minister Kris Peeters;

2° door de heer Bart Martens in plenaire vergadering gehouden actuele interpellatie tot de heer Yves Leterme, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de uitstap uit kernenergie en de uitlatingen hierover van Vlaams minister van Energie Kris Peeters

– 1073 (2006-2007) – Nr. 1

Hoofdelijke stemming

32

MET REDENEN OMKLEDE MOTIE van de heren Jan Penris, Freddy Van Gaever, Filip Dewinter en Pieter Huybrechts tot besluit van de op 17 januari 2007

1° door de heer Eloi Glorieux in plenaire vergadering gehouden interpellatie tot de heer Yves Leterme, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over het regeringsstandpunt inzake het verlengen van de levensduur van de kerncentrales, naar aanleiding van de uitspraken ter zake van minister Kris Peeters;

2° door de heer Bart Martens in plenaire vergadering gehouden actuele interpellatie tot de heer Yves Leterme, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de uitstap uit kernenergie en de uitlatingen hierover van Vlaams minister van Energie Kris Peeters

– 1072 (2006-2007) – Nr. 1

Hoofdelijke stemming

32

<p>MET REDENEN OMKLEDE MOTIE van mevrouw Joke Schauvliege, de heren Dirk De Cock, Sven Gatz en Kris Van Dijck en mevrouw Cathy Berx tot besluit van de op 16 januari 2007 door mevrouw Joke Schauvliege in commissie gehouden interpellatie tot de heer Geert Bourgeois, Vlaams minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme, over de evaluatie en bijstellingen van de reguleringsimpactanalyse (RIA) – 1071 (2006-2007) – Nr. 1 Hoofdelijke stemming</p>	32
<p>ACTUALITEITSMOTIE van de dames Mieke Vogels en Vera Dua en de heren Jos Stassen, Jef Tavernier, Eloi Glorieux en Rudi Daems tot besluit van het op 31 januari 2007 in plenaire vergadering gehouden actualiteitsdebat over de spreiding in de tijd van het vrachtverkeer – 1087 (2006-2007) – Nr. 1 Hoofdelijke stemming</p>	33
<p>REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN</p>	33
<p>BIJLAGEN</p>	
<p>Aanwezigheden</p>	37
<p>Individuele stemmen Vlaamse Volksvertegenwoordigers</p>	37

OPENING VAN DE VERGADERING

Voorzitter: mevrouw Marleen Vanderpoorten

– *De vergadering wordt geopend om 14.04 uur.*

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

BERICHTEN VAN VERHINDERING

De voorzitter: Ik deel aan de vergadering mee dat er berichten van verhindering zijn ingekomen van volgende leden:

Paul Wille: buitenslands;

Margriet Hermans, Jacky Maes, Luc Van den Brande: ambtverplichtingen.

INGEKOMEN STUKKEN EN MEDEDELINGEN

De voorzitter: Dames en heren, de lijst met ingekomen stukken en mededelingen werd op de banken rondgedeeld. (Zie *Parl. St. VI. Parl. Decreetgeving – Ingekomen stukken en mededelingen 2006-2007, nr. 60/14*)

ACTUALITEITSDEBAT over de spreiding in de tijd van het vrachtverkeer

De voorzitter: Dames en heren, het debat is geopend. De spreektijd bedraagt 5 minuten per fractie.

De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de minister, u verklaarde in de pers dat u de files wil aanpakken. Als minister van Openbare Werken is dat uw plicht. Ik hoop dat uw collega van Mobiliteit die stelling mee onderschrijft. Wanneer we willen dat Vlaanderen het distributieland bij uitstek blijft, moeten we er alles aan doen om onze wegen filevrij te houden. Derhalve steunen we uw ambitie om de files aan te pakken door ook laatavondtransporten aan te moedigen.

Elke maatregel die er toe bijdraagt om de bereikbaarheid van de distributiecentra te bevorderen, kan onze steun genieten. De minister stelt voor om de files in Vlaande-

ren in te korten door het vrachtverkeer naar de late avond te verplaatsen en om de vrachtwagens hun laaden losverrichtingen te kunnen laten doen tot 10 uur 's avonds, terwijl dat nu gewoonlijk tot 4 uur het geval is.

Bij de minister is het niet altijd duidelijk wanneer hij in eigen naam dan wel in naam van de regering spreekt. Ik ben geneigd te geloven dat hij in dit dossier wel degelijk namens de regering spreekt, al was het maar omdat in de brochure 'Vlaanderen in actie', die voor het reces met zoveel poeha was aangekondigd, op pagina 123 dit ballonnetje reeds werd opgelaten.

Mijnheer de minister, het is niet omdat wij sympathie hebben voor het proefproject dat u nu aankondigt, dat we niet kritisch bezorgd mogen zijn. Ik heb vastgesteld dat een deel van de maatschappij het project met enthousiasme steunt. Het havenpatronaat heeft laten weten te geloven in dit denkspoor en een deel van de havenvakbonden heeft dat ook al laten weten. De tak van de dokwerkers van de BTB was enthousiast, de tak van de transporteurs was dat minder. Dat zal binnen de BTB allicht nog tot interessante debatten aanleiding geven. Ook de SAV, de Vlaamse vervoerders, en Febetra, de federale beroepsvereniging die zich met het wegvervoer bezighoudt, zijn enthousiast. Stel u voor, ook UNIZO – waarom verbaast ons dat niet? – is enthousiast, samen met Fedis, de organisatie die de distributeurs in ons land vertegenwoordigt. Er zijn kritische geluiden van, hoe kan het anders, Groen!, maar ook van de tak wegtransport van de BTB. Dat moet ons aan het denken zetten.

Mijnheer de minister, uw project is niet nieuw, u hebt het warme water niet uitgevonden. In het jaar 2000-2001 heeft er bij HesseNoordNatie in de Antwerpse haven, reeds een gelijkaardig project gelopen. Aan de poorten van de kaaien 730 en de Europaterminal werden al late ontvangsten toegestaan gedurende meer dan 6 maanden. Die stouwer is daar echter mee gestopt, mijnheer de minister, bij gebrek aan belangstelling vanwege de transportsector. De havens zijn en blijven bereid om in gelijk welk laatavondlijk project van u mee te stappen, maar de ander zijde moet ook volgen.

Bij transport is er altijd sprake van twee partijen: een zender, maar ook een ontvanger. De ontvanger in het binnenland moet mee willen doen aan het experiment. Daar ligt het probleem: 5 à 6 jaar geleden hebben die mensen beslist daar niet aan mee te doen, omdat het niet interessant en zelfs fiscaal duur was. De sociale lasten die ze moesten torsen om met succes te kunnen meedoen aan het experiment, waren zo hoog dat de kosten niet opwogen tegen de baten.

Deze argumenten die destijds door de mensen in het hinterland werden aangehaald, lijken me vandaag nog

steeds even geldig. Mijnheer de minister, u zult dus eerst moeten antwoorden op de vraag hoe u de sociale kostprijs van heel dit experiment zult financieren.

Groen! heeft een punt als ze haar bekommernis over het milieu tot uitdrukking brengt. Mevrouw Vogels, ik woon niet ver van een autosnelweg. Ik heb dus begrip voor die mensen die bekommerd zijn over de nachtelijke of laatavondlijke geluidshinder die dit transport met zich zou kunnen meebrengen.

De voorzitter: Mevrouw Vogels heeft het woord.

Mevrouw Mieke Vogels: Men moet opletten voor mensen die verklaren bekommerd te zijn. Meestal komt dat erop neer dat het wel mag worden gezegd, maar voor het overige terzijde wordt geschoven.

U verwees daarnet naar UNIZO. U weet toch ook dat UNIZO tevreden is omdat deze organisatie het laatavondvervoer en het lossen en laden wil uitbreiden tot, bijvoorbeeld, winkelstraten. Bent u het ermee eens dat er ook in winkelstraten's avonds en 's nachts zou worden geladen en gelost? Daarmee gaat u immers heel wat problemen krijgen wat de nachtrust betreft. Misschien zal dit wel de welvaart in Vlaanderen doen stijgen, maar het bruto nationaal geluk en het welzijn zullen er sterk door verminderen.

De heer Jan Penris: Ik probeer mijn bekommernis ter zake te uiten. Ik vind dat we iets moeten doen aan het fileprobleem in Vlaanderen, dat een distributieland is. Elke maatregel die daartoe bijdraagt, zullen we op zijn merites beoordelen. Ik stel vast dat er aan één kant van de transportketen alvast bereidheid en zelfs enthousiasme is om daaraan mee te werken. Ik stel echter ook vast dat experimenten uit het verleden geen gunstige oplossing boden. Het experiment bij Hessen-Noordnatie is niet herhaald of veralgemeend, net omdat er kritische vragen waren van verschillende aard. Ze waren onder meer van fiscale aard. Het ging over de sociale bijdragen. U hebt inderdaad allicht een punt met uw milieubezwaren.

Er is ook de vraag naar het maatschappelijke draagvlak: in welke mate gaan de werknemers aan beide kanten van de transportketen hiermee kunnen leven? Ik verzeker u: in de haven is men het gewoon om voortdurend te werken. Daar zal het probleem niet rijzen. Ik weet echter niet of de bereidheid in het hinterland, bij de ontvangers, even groot is.

Mijnheer de minister, als u ons kunt antwoorden dat op de kritische bedenkingen die we hadden, een positief antwoord is gegeven, dan steunen we u wat dit betreft. U moet trouwens ook nog eens duidelijk maken dat u ook in dit dossier hebt gesproken namens de héle regering. *(Applaus bij het Vlaams Belang)*

De voorzitter: De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens: Mevrouw de voorzitter, geachte leden, mijnheer de minister, ik had namens mijn fractie ook een vraag ingediend om verduidelijking, niet zozeer over uw standpunt, maar wel over de indruk die het bericht heeft gewekt. Het wekte de indruk dat Vlaanderen plots, door de vrachtwagens 's nachts te laten rijden, het ei van Columbus had gevonden voor het fileprobleem. De wegen liggen daar toch en iedereen kan er gebruik van maken.

Het is duidelijk dat het plan 'Vlaanderen in actie' ter zake heel nadrukkelijk overeenstemt met uw woorden: "Om dichtslibbing van het wegennet te vermijden, wordt een experiment opgezet. In eerste instantie dient een verbreding van de laad- en lostijden voor binnenvaart en spoor te worden bekomen. Vervolgens zal worden nagegaan hoe vrachtwagens meer kunnen rijden. Er dient dus een verruiming te komen van de laad- en lostijden in de havengebieden. Daarbij moet ook de volledige transport- en logistieke keten worden afgestemd op die laad- en lostijden.

Ook een betere spreiding van de laad- en losmomenten over de gebruikelijke shifts is van belang. Een eerste aanzet kan gegeven worden tussen de haven en de inlandterminals. Het fijnmazige netwerk kan nadien volgen." Dit is een van de belangrijke paragrafen uit 'Vlaanderen in actie'.

Onze fractie steunt u ten volle, mijnheer de minister, wanneer u – en de hele regering, want dit document werd door de regering goedgekeurd – zegt dat zal er zal worden geïnvesteerd in het logistieke gebeuren. U stelt dat onze havens speerpunten zijn die mee de economische toekomst van Vlaanderen bepalen. Onze heel centrale ligging in het dichtbevolkte West-Europa is inderdaad een troef die we moeten uitspelen. U hebt gelijk dat we de meerwaarde ervan moeten genereren zowel op financieel-economisch vlak als op het vlak van de tewerkstelling.

We zijn het daarover met u eens. We beschikken nog steeds over een heel goed wegen- en spoorwegennet, maar er zijn ook een aantal knelpunten. We zijn bereid om samen met u uit te zoeken hoe die weggewerkt kunnen worden. Denken we maar aan de missing links, aan een aantal aansluitingen op het primaire hoofdwegennet die aangepakt moeten worden. U bent daar nu volop mee bezig, na tien jaar stilstand onder de socialistische ministers van Openbare Werken. We moeten dat durven vaststellen. Ik ben blij dat u er eindelijk werk van maakt. We vinden het ook goed dat u de bestaande infrastructuur van de havens meer tracht te gebruiken en dat u probeert om investeringen uit het verleden op een meer oordeelkundige manier in te zetten.

We hebben het echter moeilijk met het beeld dat werd geschetst in De Standaard: 's nachts rijden als de op-

lossing voor de transport- en verkeersproblemen in Vlaanderen en België. De veralgemening van het 's nachts rijden kan geen oplossing zijn voor een aantal knelpunten. Rond halftwaalf, twaalf uur zakt het verkeer onder 200 voertuigen per uur en in de zogenaamde 'randen van de nacht' zakt dat aantal verder tot ongeveer 100 voertuigen per uur op de autosnelwegen. Er is een constante stroom, ook van transitvervoer, precies vanwege onze centrale ligging. In de toekomst zullen we bijzonder behoedzaam moeten zijn in de maatregelen die we samen met de privésector nemen om onze economische troefkaarten te kunnen blijven uitspelen en om bovendien een aantal voorwaarden op het vlak van veiligheid en leefbaarheid te kunnen waarborgen.

Jaar na jaar klinken de tremolo's van het havenbestuur over weer een nieuw record. Zo is er sprake van 100, 110 of 130 miljoen ton meer dan het jaar ervoor. Iederen juicht en denkt dat dat een goede zaak is.

De heer Jan Penris: Ondertussen gaat het al om 160 miljoen ton extra.

De heer Johan Sauwens: Mijnheer Penris, dat wou ik nog zeggen, maar u onderbrak me.

Dit is geen wedstrijd waarbij we altijd meer moeten halen. Het is duidelijk dat bepaalde grenzen al bereikt zijn. Vlaanderen telt 460 inwoners per vierkante kilometer. We zijn daarmee een van de meest dichtbevolkte gebieden van de wereld. De toenemende verkeersstromen door onze woongebieden brengen steeds meer mensen in de problemen. Geluidsoverlast, voornamelijk veroorzaakt door het wegvervoer, is een gekend fenomeen, met gevolgen zoals slaapstoornissen, psychosomatische aandoeningen en hart- en vaatziekten. Het is bewezen dat een langdurige blootstelling aan te veel geluid problemen veroorzaakt, niet bij iedereen, want veel hangt af van het gestel, maar wel bij heel veel mensen.

Mijnheer de minister, u bent hiervan op de hoogte, want uw administratie heeft hierover studies gemaakt en ik had in feite aan de minister van Leefmilieu een vraag willen stellen over het initiatief van de minister van Openbare Werken. De cijfers staan in uw eigen milieunatuurrapport. De gevolgen zijn dubbel zo groot als in onze buurlanden wegens de dichte bewoning, de verspreide bewoning, de lintbebouwing en de autosnelwegen die dwars door woongebieden lopen. Als u ooit Vlaanderen vanuit de lucht kunt bekijken, zult u merken hoe het opvalt dat wij half Europa bevoorraden. Dat gebeurt dwars door onze leefruimte, onze woonkamer. Zes miljoen Vlamingen eisen echter dag na dag meer kwaliteit van de leefruimte.

En dat is de uiterst moeilijke oefening waar wij in 2007 voor staan: hoe kunnen wij die economische groei koppelen aan verhoogde levenskwaliteit voor onze bevolking?

Uit berekeningen, terug te vinden in het Milieurapport 2005, blijkt dat 600.000 Vlamingen vandaag ernstige hinder ondervinden van geluidsoverlast, onder meer door het toenemende wegvervoer. Het transport is daar een belangrijke factor in.

De voorzitter: De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen: Mijnheer Sauwens, u stelt de juiste, pertinente vraag. Hoe kan het groeimodel dat deze regering voorstelt, verzoend worden met de levenskwaliteit en de nachtrust van duizenden en duizenden mensen?

U kent zelf het antwoord op deze vraag. Er zijn namelijk grenzen aan de groei van het verkeer. Ik woon zelf vlakbij de E17, aan het drukste punt tussen Gent en Antwerpen. En ik stel vast dat daar gewoon geen groei meer mogelijk is. Er is maar één antwoord op uw vraag. Ook uw partij moet dat antwoord durven geven. Er zijn grenzen aan de groei van de mobiliteit in en rond de havens.

De heer Johan Sauwens: De regering neemt initiatieven om het economische potentieel te vergroten vanuit de bestaande infrastructuur, zonder nieuwe wegen aan te leggen. Wij staan volledig achter het maximaliseren van de economische groei binnen de bestaande infrastructuur door het nemen van een aantal maatregelen.

De CD&V-fractie pleit voor leefbaarheid. Daarom zeggen wij dat het onbeperkt promoten van het nachtvervoer geen oplossing is. Dat staat trouwens ook in het plan 'Vlaanderen in actie'. De milieucapitaal is daarin zeer nadrukkelijk aanwezig, maar was niet aanwezig in het krantenartikel dat ons hier vandaag samenbrengt.

Mijnheer Stassen, ik ben het met u eens dat er grenzen zijn aan de groei, net zoals wij de Schelde niet onbeperkt kunnen blijven uitdiepen voor nog grotere zeeschepen. De goederenstroom in de haven van Antwerpen is op 15 jaar tijd van 100 miljoen ton naar 160 miljoen ton gegroeid.

Wij zullen veel selectiever moeten zijn bij het zoeken naar economische meerwaarde, eerder dan voor meer volume te kiezen. Dat is de stelling die ik vandaag wil poneren. Maar ik ben ervan overtuigd dat de minister ter zake de juiste accenten zal plaatsen.

De voorzitter: De heer Van Aperen heeft het woord.

De heer Jul Van Aperen: Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, we hebben via de pers vernomen dat de minister een initiatief wil nemen in de havens van Zeebrugge en Antwerpen om de openingstijden uit te breiden.

Wij van VLD kunnen dat voorstel alleen maar steunen. In ons congres van juni 1996 over mobiliteit en verkeersveiligheid hebben wij dat voorstel reeds naar voren gebracht. Wij kunnen dus alleen maar blij zijn dat het nu opnieuw op tafel ligt en dat het besproken kan worden.

Natuurlijk zijn er een aantal reacties op het voorstel. De havenarbeiders zijn voor. Zij zeggen dat ze klaar staan om dit te doen. Fedis is voor. De transportsector is uiteraard ook voor, want de files kosten de sector jaarlijks miljoenen euro's, niet alleen door verloren tijd, maar ook door het extra brandstofverbruik.

Daarom ben ik verrast dat Groen! tegen dit voorstel is. De uitbreiding van de openingstijden bevordert immers de mobiliteit en de doorstroming, waardoor er minder wordt verbruikt en er dus minder schade zal zijn aan het milieu.

Mijnheer Penris, u zegt dat Groen! daar een punt heeft. Ook dat verwondert mij, want lawaaihinder en milieuhinder zijn zaken die je sowieso moet meenemen.

Mevrouw Mieke Vogels: Het zou mooi zijn mocht dit plan er zijn om het volume aan vrachtwagens dat er nu is, beter te spreiden in de tijd. Maar eigenlijk past dit in een groeiscenario. Men gaat het aantal vrachtwagens nog verhogen. Men gaat de capaciteit van onze wegen 24 uur per dag optimaal maken.

Mijnheer Van Aperen, dat heeft nogal wat consequenties. Ik heb het dan niet alleen over de overlast voor de omwonenden. De heer Sauwens heeft gezegd dat de bestaande wegen moeten worden geoptimaliseerd en dat het dus niet de bedoeling is bijkomende wegen aan te leggen. Dat betekent echter dat er meer vrachtvervoer komt en dus ook meer uitstoot. Minister Peeters zal dan wellicht zeggen dat vrachtwagens in een file meer uitstoten dan wanneer ze kunnen doorrijden, en dat klopt. Wanneer meer vrachtwagens 's nachts zullen rijden, betekent dat nog altijd niet dat er geen files meer zullen zijn.

Mijnheer Van Aperen, heeft de VLD dan geen oren voor de steeds toenemende overlast? Er zijn mensen die niet meer kunnen slapen als gevolg van de permanente geluidsoverlast. Dat maakt mensen ziek. We zijn de grenzen voorbij op dat vlak, ze hoeven niet meer te worden verlegd. We moeten nu denken aan alternatieven en niet op het moment, mijnheer Sauwens, dat alle wegen echt helemaal vol zitten.

De heer Jan Penris: Mijnheer Van Aperen, voor alle duidelijkheid, mijn fractie steunt de grondfilosofie van de idee van minister Peeters. Wij formuleren er wel kritische bedenkingen bij. Wanneer mevrouw Vogels zegt dat het precies aan de andere kant van de transportketen is dat zich de problemen zullen voordoen, dan sluit ik me daar gedeeltelijk bij aan. In de haven zal er geen probleem zijn. De havens zijn gewend om 24 uur

op 24 te werken en zullen dat blijven doen. Het probleem zal zich stellen bij de ontvanger, aan de andere kant van de transportketen.

Wanneer die ontvanger zich situeert in een groter distributiecentrum buiten de stad, dan zal er voor de omwonenden weinig of geen overlast zijn. Mevrouw Vogels heeft misschien wel een punt wanneer de eindbestemming gelegen is in stedelijke commerciële centra. Wanneer een vrachtwagen zijn lading komt lossen in stedelijke centra waar veel mensen wonen, zullen we een oplossing moeten zoeken. Tot zover steun ik de nuance die mevrouw Vogels heeft aangebracht.

Verder wil ik duidelijk zijn: het grondidee van minister Peeters wordt al leidraad genomen door mijn fractie.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Ik heb de indruk dat een aantal mensen weet hoe het project in elkaar zit, ik echter niet. Ik heb wel begrepen dat de vrachtwagens eventueel tot 22 uur zouden rijden. Over welke vrachtwagens gaat het dan? Ik veronderstel dat minister Peeters straks zal antwoorden wat nu eigenlijk de bedoeling is van het experiment.

Mevrouw Mieke Vogels: Mijnheer Peumans, dit is de uitvoering van 'Vlaanderen in actie', een plan dat de Vlaamse Regering heeft goedgekeurd. U zit mee in de meerderheid, dus u moet het ook kennen.

De heer Jan Peumans: Dat besef ik, mevrouw Vogels. Mag ik u er overigens op wijzen dat minister Peeters daar in maart 2006 ook al een mededeling over gedaan heeft? Dat plan heette toen Flanders Logistics.

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mevrouw Vogels, u maakt een karikatuur van de situatie. U stelt het voor alsof vrachtwagens nu reeds dag en nacht aan het rijden zijn. U moet de zaken herleiden tot de juiste proporties. Het gaat hier over een experiment op twee plaatsen. Op basis van die experimenten moeten conclusies worden getrokken, samen met de vakbonden, op het vlak van ecologie en mobiliteit. U wilt de economische groei in Vlaanderen echter stoppen. U zegt dat er niet wordt gewerkt aan alternatieven. Het is echter onder impuls van deze regering dat ook op het vlak van de binnenvaart enorme stappen voorwaarts worden gezet.

We mogen er geen karikatuur van maken.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Ik geef straks nog verduidelijkingen bij het debat, maar om te voorkomen dat

Groen! het in een verkeerde richting stuurt, wil ik zeggen dat het niet over meer transport, maar over het spreiden van transport over een ruimere periode gaat. Als Groen! dat meteen op een andere manier wil invullen, dan vertekenen ze het beeld.

Mevrouw Mieke Vogels: Mijnheer de minister, u moet de waarheid haar rechten geven. Dit past in het plan 'Vlaanderen in actie' van de Vlaamse Regering. Dat actieplan wil van Vlaanderen de logistieke poort van Europa maken, om meer vervoer naar Zeebrugge en Antwerpen te halen en het via het hinterland verder te vervoeren. Dat genereert dus meer vervoer en mobiliteit. Dat is het verschil tussen een ecologische partij die een ander soort groei wil, en een partij die een milieuhoofdstuk in haar programma heeft, zoals CD&V en de sp.a.

Minister Kris Peeters: Mevrouw Vogels, ik heb u de nieuwste tendensen en de huidige logistiek willen bijbrengen. Als ook de andere projecten die in 'Vlaanderen in actie' zijn opgesomd, zoals leegtransport, doorgang vinden, dan kunnen we tot een duurzame toekomstgerichte logistiek komen, vanuit een ecologische achtergrond. Jullie lezen en horen niet of wensen niet te horen. *(Applaus bij CD&V en VLD)*

Mevrouw Mieke Vogels: We voelen wat er bij de bevolking leeft. Het gaat over de toenemende geluids- en andere overlast.

De heer Jul Van Aperen: Deze discussie is toch interessant, want er leeft blijkbaar iets. De discussie wordt wel uit haar context getrokken. De minister kondigt twee proefprojecten aan in de havens van Zeebrugge en Antwerpen. In plaats van te lossen tussen 8 en 16 uur, wil hij dat tussen 6 en 22 uur laten gebeuren. Eigenlijk gaat het om een heel klein gedeelte van de haven van Antwerpen. Alle containerkaaien zijn open vanaf 6 uur 's morgens tot 22 uur 's avonds, en een aantal is reeds 24 uur open.

In de haven van Zeebrugge is het ro-roverkeer 24 op 24 uur en 7 dagen op 7 open. Het gaat dus over een klein gedeelte in de stukgoedsector, waar tussen 6 en 22 uur kan worden gelost in plaats van tussen 8 en 15 of 16 uur. Daarom vrees ik dat de kleinschaligheid van het project het succes ervan in de weg kan staan.

Transport is natuurlijk meer dan enkel de havens. Er is ook veel transport naar de industriegebieden. Dat moet ook worden opgenomen in die actie om ze tot een succes te maken.

Noch in de havens, noch in de industriezones is er veel bewoning. Tussen 6 en 22 uur is het normaal dat er bedrijvigheid plaatsvindt. De nachtrust 22 tot 6 uur 's morgens is een normale nachtrust.

De voorzitter: De heer Boutsen heeft het woord.

De heer Thieu Boutsen: Mevrouw Vogels, de meeste handelscentra zijn al niet meer bereikbaar voor vrachtvervoer. De normale winkelstraten worden voor 9 uur 's morgens bediend. Bijkomende overlast is niet aan de orde vermits die al verplaatst is naar een verkeersluw moment.

De voorzitter: De heer Koninckx heeft het woord.

De heer Flor Koninckx: Ik sluit me aan bij de vraag van de heer Peumans. Ik weet ook niet precies waarover het gaat en waarmee wordt geëxperimenteerd. Mijnheer de minister, ik zou daar graag een antwoord op hebben. Het zou ook interessant zijn te weten of er gelijkaardige experimenten in vergelijkbare regio's in Europa zijn gevoerd en wat daar eventueel de resultaten van zijn.

De heer Jos Stassen: Mijnheer Van Aperen, er wonen misschien weinig mensen aan de haven of langs de industrieterreinen. De vrachtwagens moeten echter wel van de havens naar de industrieterreinen. Of denkt u alles via e-mail te versturen?

De heer Jul Van Aperen: Ik kom terug op hetzelfde punt. Tussen 6 uur 's morgens en 22 uur 's avonds spreekt men over geluidshinder. Denkt u er dan aan om de treinen in Berchem af te schaffen omdat ze door woonzones rijden? *(Opmerkingen van mevrouw Mieke Vogels)*

Ook dat leidt tot geluidshinder. In de omgeving van Zaventem wordt ook gesproken over geluidshinder. Daar worden initiatieven genomen om de isolatie van die huizen te verbeteren. Langs de autosnelwegen zou dat eventueel ook kunnen. Ik denk dan aan geluidsschermen. Er zijn een aantal maatregelen mogelijk die de kwaliteit van het leven in de buurt van de autosnelwegen zouden kunnen verbeteren.

Nu gaat het over een zeer klein gedeelte, omdat er heel wat vervoer is waar we geen vat op hebben, zoals het transitvervoer. Het experiment loont zeker en vast de moeite. Ik vrees alleen dat het te minimalistisch is om succes te kennen. Er zijn natuurlijk ook nog andere actoren die erbij moeten worden betrokken.

Mijnheer de minister, hebt u het voorstel al besproken met, bijvoorbeeld, de douanediensten? In de haven lossen zonder die diensten daarbij te betrekken, zal niet lukken. Hebt u al geprobeerd om tot een vergelijk te komen met de industrie? Een paar dagen geleden hebben we in de krant gelezen over het busongeval. Is het niet wenselijk om een Europese studie te wijden aan de invloed van nachtwerk en het rijden tijdens de nacht op het menselijk lichaam? Op dat niveau zou ook moeten worden onderzocht welke oplossingen er zijn om de verkeersveiligheid te bevorderen tijdens het nachtelijk rijden.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke: Mevrouw de voorzitter, beste collega's, mijnheer de minister, gisteren pakte de krant De Standaard uit met uw voornemen om bij wijze van proefproject de laad- en lostijden voor vrachtwagens in de havens van Antwerpen en Zeebrugge te verruimen. Mijnheer de minister, zoals een andere krant vandaag terecht opmerkte, recycleert u hiermee een idee dat reeds opgenomen is in het plan 'Vlaanderen in actie'. Dat is u, als minister van Leefmilieu, echter vergeven.

De sp.a-spiritfractie is voorstander van recyclage. We willen uw project dan ook niet onmiddellijk afbranden. Wel willen we er enkele vraagtekens bij plaatsen. Zo zijn we bekommerd om de verkeersveiligheid. Het bericht in de krant stond een beetje ongelukkig geplaatst. Op de voorpagina stond: "Nachtelijk vrachtverkeer om files te vermijden". Op pagina 2 wordt dan bericht over de lessen die we moeten trekken uit het busongeluk in Duitsland en de grote veiligheidsrisico's van nachtritten. We vragen ons dan ook af of het wel verstandig is om vrachtwagenchauffeurs 's nachts de baan op te sturen. Vandaag benadrukt u echter in De Morgen dat het niet de bedoeling is dat er meer vrachtwagens na 22 uur rijden.

Mijnheer de minister, ik wil u wel geloven. Ik vraag me echter af of het nachtelijk vrachtverkeer niet automatisch het gevolg zal zijn van verruimde laad- en lostijden. Zullen vrachtwagens die later op de avond goederen lossen in de haven, ter plaatse blijven of leeg terug rijden? Natuurlijk niet. Die vrachtwagens moeten renderen en rijden terug weg, en liefst geladen met goederen voor een klant of een distributiecentrum. Er zijn daar echter geen voorzieningen op een avondlijke of nachtelijke intake van goederen.

In 'Vlaanderen in actie' staat niet toevallig dat de volledige transport- en logistieke keten moet worden afgestemd op die verruimde laad- en lostijden in de havengebieden.

De heer Penris verwees er al naar: die noodzaak is al gebleken uit eerdere experimenten van de HesseNoord-Natie met verruiming van de bediening aan landzijde. Daar noemt men de betrokkenheid en het engagement van de hele keten zelfs essentieel voor een efficiënte uitbreiding van de bedieningstijden.

Het lijkt niet onaannemelijk dat het verruimen van de laad- en lostijden in de havengebieden de aanzet kan geven tot een domino-effect of kettingreactie in de richting van de zogenaamde 'vierentwintiguurseconomie'. En daar zijn uiteraard nachtelijke transporten mee gemeid. In dat geval zijn er naast de verkeersveiligheid nog tal van andere aspecten om ons zorgen over te maken. Ik denk aan de gevolgen op sociaal vlak voor de betrokken werknemers, aan de gevolgen voor de leef-

baarheid door de geluidshinder en aan de negatieve effecten op het milieu.

Wie a zegt, moet ook b zeggen, mijnheer de minister. We vragen u dan ook om zo snel mogelijk duidelijk te maken wat de finaliteit van dit soort projecten is. Is het inderdaad uw bedoeling om de hele logistieke keten mee in het bad te trekken en hebt u daartoe al initiatieven genomen? Een tweede element waarover wij ook graag meer duidelijkheid hadden gehad, is de plaats van de andere transportmodi. U gaat ervan uit dat 70 procent van het transport over de weg verloopt. Als we in de jaren negentig niet waren gestart met het kaaimurenprogramma waarmee we bedrijven naar de bevaarbare waterwegen hebben gelokt, een programma dat zo succesvol is gebleken, dan hadden we daar nu gerust nog enkele percenten kunnen bijtellen. En dus moeten we ervoor zorgen dat de toekomstige toename van de transportbehoefte zoveel mogelijk gekanaliseerd wordt naar de binnenvaart en het spoor alvorens nog meer vrachtwagens op de weg worden gezet.

Dat is ook duidelijk de optie die in 'Vlaanderen in actie' wordt genomen. In het hoofdstuk 'Capaciteitsbenutting van de multimodale infrastructuur' lees ik letterlijk (de heer Sauwens gaf ook al het citaat maar ik wil het hier graag nog eens herhalen): "In eerste instantie dient een verbreding van de laad- en lostijden voor binnenvaart en spoor te worden bekomen. Vervolgens zal nagegaan worden hoe vrachtwagens meer kunnen rijden." Wat het spoor betreft, weten we in dit Vlaams Parlement dat de verantwoordelijkheid meer aan de overkant van de straat ligt, maar als promotor van het logistieke beleid willen we graag ook uw visie op de inzet van andere modi kennen, en willen we weten welke maatregelen u denkt te kunnen nemen om aan de 'timeshift' ook een 'modal shift' te koppelen.

De heer Jos Stassen: Mijnheer Vandenbroucke, u bent de vis aan het verzuipen. U bent hier een aantal beschouwingen aan het geven, maar ik zou eigenlijk willen weten wat uw mening is over dit project. U geeft beschouwingen over wat er allemaal nog zou moeten en kunnen gebeuren, maar ik vraag u of het project waarover we het vandaag hebben, voor u een project is dat past in het economische model dat u verdedigt.

De heer Joris Vandenbroucke: Ik wilde net besluiten en zeggen dat voor ons dit project verdedigbaar is. Wij zijn voor een 'timeshift'. Wij denken dat daar valabele argumenten voor te vinden zijn. Maar we moeten oppletten voor ongewenste domino-effecten richting vierentwintiguurseconomie. Een dergelijke 'timeshift' kan voor ons enkel als ze wordt gekoppeld aan een 'modal shift'. (*Applaus bij CD&V, sp.a-spirit en N-VA*)

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, deze regering kiest volop voor de uitbouw van 'Vlaanderen Transitland'. Dat komt neer op een grote havenuitbreiding, meer containerterminals en, als logisch gevolg, veel meer transport van containers, in de eerste plaats, jammer genoeg, over de weg. Je moet niet echt een Einstein te zijn om te beseffen dat een dergelijke evolutie niet duurzaam is en vroeg of laat zal botsen op de grenzen van het sociale en ecologische draagvlak, zoals ook de heer Sauwens terecht aangaf.

In Vlaanderen hebben wij op dit ogenblik al het dichtste treinnet van Europa. Wij hebben, na Nederland, het tweede dichtste autosnelwegennet van Europa. Wij staan als vestigingsregio voor Europese logistiek al aan de top. Maar we moeten nóg groeien. Wij willen nóg meer. Stilstaan, zegt men, is eigenlijk achteruitgaan.

Ik wou dat deze regering op het vlak van de milieudoelstellingen dezelfde steile ambities had als voor de realisatie van de economische groei.

Minister Peeters erkent dat er problemen zijn en dat het wegtransport verzadigd is. Dat is goed, want erkenning is een eerste stap naar het zoeken van een oplossing. De oplossing die de minister voorstelt, is echter niet direct de oplossing waarvan we vinden dat ze binnen een ecologisch kader aanvaardbaar is. De minister wil de logistiek laten groeien zonder nieuwe wegen aan te leggen. Hij is wel de eerste pleitbezorger voor de realisatie van de missing links. Daar bovenop wil hij het vrachtvervoer tijdens de avond en nacht uitbreiden.

Er zijn drie belangrijke redenen waarom wij als ecologen vinden dat dit geen goed idee is. Ten eerste is er het aspect van de veiligheid. Er zijn argumenten pro en contra in te brengen. Daarom is het belangrijk om vooraf een heel goede kosten-batenanalyse te maken. Het is natuurlijk een feit dat tijdens de spitsuren in de file heel wat kop-staartaanrijdingen gebeuren waarbij vaak vrachtwagens zijn betrokken. Die kunnen eventueel worden vermeden door de vrachtwagens uit de spitsuren te halen. Dit impliceert wel dat vrachtwagens sneller zullen gaan rijden en dat de remafstand korter wordt waardoor er meer ongevallen zullen voorkomen.

Uiteraard is er ook het element van de vermoeidheid. Als vrachtwagens tot 22 uur kunnen worden geladen in de haven van Zeebrugge, dan zal het twee uur 's nachts zijn als die in Hasselt aankomen. Europarlementslid, de heer Staes, klaagde onlangs nog het systeem aan van vrachtwagenchauffeurs die via vormen van moderne slavernij onredelijk veel uren moeten kloppen en die rusttijden moeten overslaan. Dit zal natuurlijk tot meer ongevallen leiden.

De heer Jul Van Aperen: Mijnheer Glorieux, u moet juiste dingen vertellen. Als een vrachtwagen om 22 uur

in Zeebrugge vertrekt, dan zal die rond één uur 's nachts in Hasselt zijn. Er is een wetgeving op rij- en rusttijden die stelt dat een chauffeur maximaal 4,5 uur aan een stuk mag rijden. Daarna moet die minstens 45 minuten rusten. Daarna mag hij opnieuw 4,5 uur rijden om dan minimaal een nachtrust van negen uur te moeten nemen. Binnen 24 uur moet hij altijd minimaal 9 uur rusten. Als een chauffeur 's morgens vroeger kan lossen, betekent dat dat hij vroeger kan vertrekken, maar dus vroeger zal moeten stoppen om binnen de wetgeving van rij- en rusttijden te blijven. Daar heeft het niets mee te maken. Het internationaal vervoer over grote afstanden gebeurt al voor een deel 's nachts. Er rijden op alle uren van de dag en nacht voertuigen over onze wegen. Met veiligheid als dusdanig heeft dit niet rechtstreeks iets te maken. Ik heb wel de vraag gesteld of niet moet worden nagegaan wat de invloed is van nachtwerk op het menselijk lichaam, en of de rij- en rusttijden niet moeten worden aangepast met kortere ritten aan een stuk door. Op het vlak van de wetgeving met betrekking tot rij- en rusttijden verandert er niets. Integendeel, vanaf 11 april wordt die nog strenger doordat de nachtrust wordt uitgebreid van acht naar negen uur.

De heer Eloi Glorieux: U hebt natuurlijk gelijk dat er wettelijke maatregelen zijn, maar we merken in de praktijk in een aantal gevallen dat werknemers onder sterke druk staan om de rusttijden te omzeilen als gevolg van de concurrentie. Naar aanleiding van het busongeval hebben we kunnen lezen welke trucs er worden toegepast om de wettelijke rij- en rusttijden te omzeilen. We kunnen ervan uitgaan dat als chauffeurs na 22 uur moeten rijden, de druk in sommige gevallen zal worden verhoogd opdat ze effectief veel meer uren zouden kloppen.

De heer Jul Van Aperen: Mijnheer Glorieux, u bewandelt hier een zeer gevaarlijke weg. U zegt dat de transportsector fraudeert en dat neem ik niet. (*Applaus bij de VLD-Vivant*)

Als u dat kunt bewijzen, doe dat dan.

De heer Eloi Glorieux: Ik heb in de kranten de commentaren van chauffeurs gelezen, en die zijn erg duidelijk.

De heer Jul Van Aperen: Ik werk al dertig jaar in de sector: ik weet hoe het er daar aan toegaat.

De heer Eloi Glorieux: U zou dan toch een andere toon moeten aanslaan.

Het tweede belangrijke element is de werkdruk. De chauffeurs, maar ook de arbeiders die moeten laden en lossen, de douaniers en de magazijniers zullen langer moeten werken. In de transportsector bestaat al een

grote flexibiliteit. Voor al deze categorieën zal die flexibiliteit nog toenemen. De minister stelt voor om in de haven ook na acht uur 's avonds te laten laden en lossen. Als die arbeiders thuis zullen komen, liggen hun kinderen al lang in bed. Het verwondert me bijgevolg dat een minister die beweert tot een gezinspartij te behoren... *(Opmerkingen bij CD&V)*

De heer Jan Penris: De heer Glorieux kent blijkbaar het ploegenstelsel niet dat vandaag in de haven bestaat. In de haven zijn vier ploegen werkzaam. De eerste ploeg werkt van 6 tot 14 uur; de tweede van 8 tot 16 uur; de derde van 14 tot 22 uur en de vierde van 22 uur tot 6 uur 's ochtends. Die mensen leven daarmee. Ze hebben daarvoor gekozen en richten hun gezinsleven daarnaar in. Ze vragen van de politici maar één zaak: dat de beloning die ze voor die extra inspanningen krijgen, niet wordt afgeroomd door de fiscus.

Mevrouw Mieke Vogels: De heer Penris gaat iets te kort door de bocht. Er bestaat nog zoiets als een gezinsleven. Die mensen kiezen voor dat werk, maar vaak hebben ze geen andere keuze. Als dit systeem wordt uitgebreid en veralgemeend, dan rijzen er enorme problemen. Er is op dit ogenblik al een schrijnend tekort aan aangepaste kinderopvang. Hoe lost u dat probleem op? Het is allemaal niet zo eenvoudig als u doet uitschijnen. We evolueren meer en meer naar een 'doorholeconomie'. Meer en meer mensen lijden onder de stress. Hoe komt het, denkt u, dat er meer en meer Vlamingen depressief zijn? Dat heeft daar allemaal mee te maken.

De kloof tussen de stijgende welvaart en het dalende welzijn is nog nooit zo groot geweest als vandaag. U moet dat onder ogen zien. Minister Vervotte is meer en meer de dweil van de samenleving. Ze moet zorgen voor alsmaar meer opvang. De wachtlijsten in de psychiatrische sector worden langer en langer. Dat heeft er allemaal mee maken.

De heer Flor Koninckx: De heer Van Aperen heeft dertig jaar ervaring in de transportsector. Ik heb ook dertig jaar ervaring op de weg, maar dan in een andere functie. Ik beweer helemaal niet dat transporteurs fraudeurs zijn. U zult evenwel met mij akkoord moeten gaan dat de cijfers over het aantal mensen dat knoeit, voor zich spreken. Er wordt geknoeid met de tachograaf. Er wordt geknoeid met de rij- en rusttijden, en dat is een probleem voor de verkeersveiligheid.

Ik ben het evenwel niet met de heer Glorieux eens dat de uitbreiding van de rijtijden tot 22 uur een extra stimulans zal zijn om te frauderen. Ik ben onder voorwaarden een voorstander van die uitbreiding. Als men vroeger begint te rijden, dan zal men ook vroeger stoppen. Als de rij- en rusttijden worden gerespecteerd, dan ben ik

een voorstander van die uitbreiding. Het is echter niet juist dat men niet fraudeert.

De heer Jul Van Aperen: Ik zeg niet dat er niet wordt gefraudeerd. Als men de heer Glorieux bezig hoort, dan lijkt het wel alsof iedereen fraudeert. Dat is niet correct.

De heer Eloi Glorieux: Deze meerderheid zet een nieuwe stap naar de vierentwintiguurse 'doorholeconomie'. Men kan daar voor of tegen zijn. De heer Decaluwe zegt wel dat het maar om een experiment gaat. We kennen de salamitactiek: men voert beetje bij beetje, in schijfjes, iets in wat men in zijn geheel en in een keer er nooit door zou krijgen. Zo belandt men waar men wil belanden, zonder dat op voorhand duidelijk te zeggen. Veel mensen zullen niet kunnen kiezen. Ze zullen gedwongen worden om in zo'n systeem te werken. Sociale bescherming moet wijken voor de dwang van de economische groei en het concurrentievoordeel. Het bruto nationaal product zal misschien toenemen, maar het bruto nationaal geluk zeker niet.

Dan kom ik tot mijn laatste punt, namelijk de milieupact. Ook hier heeft collega Van Aperen een punt. Hij stelt dat de vrachtwagens in de files veel meer schadelijke stoffen uitstoten dan wanneer ze kunnen doorrijden. Dat is ook zo. We weten echter dat de belangrijkste doelstelling van deze maatregel erin bestaat meer vrachtvervoer mogelijk te maken in het licht van het toenemende containertransport. De winst die men realiseert door vrachtwagens uit de files te halen, zal heel snel ongedaan gemaakt worden.

De heer Carl Decaluwe: Ik heb aandachtig naar de heer Glorieux geluisterd. Over de meeste punten zijn we het niet eens. Ik stel vast dat men er alweer iets van maakt wat oorspronkelijk de bedoeling niet was. Ik wilde graag eens van jullie horen hoe het wel moet, met een concrete visie en een voorstel om deze problematiek op te lossen. Al wat ik tot nu toe heb gehoord, waren negatieve argumenten.

De voorzitter: De heer Sannen heeft het woord.

De heer Ludo Sannen: Het gaat hier inderdaad om experimenten. De heer Glorieux geeft er de risico's van aan. Maar het gaat hier ook om de veiligheid, de druk en de stress die zich in het vrachtverkeer voordoen. Er gebeuren heel wat ongevallen. Als men de druk van het just-in-timerijden wat kan verlichten, zou dat een goede zaak zijn. Tezelfdertijd bestaat het gevaar, zoals de heer Glorieux stelt, dat door meer ruimte op de weg te creëren het vrachtverkeer op termijn nog zal toenemen. Het gaat om een heikel probleem. Door meer te kiezen voor binnenscheepvaart en treinvervoer, komt er ook meer ruimte vrij op de weg en met het gevolg dat er ruimte is voor nieuw vrachtverkeer. Er zijn andere

maatregelen nodig om dit verkeer te beheren en te beheersen. Het creëren van ruimte op de weg is niet het probleem. De vraag is hoe men ervoor kan zorgen dat het transport met andere juridische of andere maatregelen kan worden ingeperkt. Het creëren van extra ruimte brengt meer veiligheid op de weg met zich mee en de stress zal erdoor wat afnemen. (*Applaus bij CD&V, s.pa en VLD*)

De heer Eloi Glorieux: Het probleem is te vergelijken met het bouwen van extra wegen. Binnen de kortste keren slijbt het verkeer weer dicht. Dat is geen oplossing.

Ik lees vandaag in Metro dat men in de universiteit van Utrecht tot de bevinding komt dat het meest efficiënte middel om het fileprobleem op te lossen erin bestaat een slimmekilometerheffing in te voeren waardoor het aantal automobilisten met 15 procent zou dalen. Het gaat erom de filedruk te verminderen. Dit is een efficiënt middel. Daarvan zijn jullie inderdaad geen voorstander. Wij wel. Ik ben er nochtans van overtuigd dat we binnen enkele jaren samen met Nederland tot een dergelijke oplossing zullen komen.

De voorzitter: De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé: De mensen, waar mevrouw Vogels het over heeft, die op hun tijd hun kinderen moeten ophalen zullen dan meer moeten betalen want zij zitten in de file van de spits.

De heer Jul Van Aperen: Voor de slimmekilometerheffing is wel iets te zeggen. U stelde dat er 15 procent mensen minder in de file zullen staan. Over welke mensen gaat het dan? Het zijn de mensen die met een personenwagen rijden. De vrachtwagens hebben geen andere keuze. De personenwagens zullen via een aangepast openbaar vervoer misschien over een alternatief kunnen beschikken. Eigenlijk springt u van de hak op de tak. Van de problematiek van de vrachtwagens belandt u bij de gewone personenwagens. Wat wilt u eigenlijk?

De heer Ludo Sannen: Mijnheer Glorieux, met het laatste element dat u aantrekt toont u aan dat men naar andere instrumenten moet zoeken om het verkeer over de weg niet te laten toenemen. Het creëren van ruimte op de weg is niet het probleem. Ik verwacht hier een consistent verhaal. Aan de ene kant verwijt u de overheid dat zij ruimte op de weg creëert, aan de andere kant oppert u, terecht overigens, de bedenking dat het wegverkeer moet worden ingeperkt. Maar dat zijn twee verschillende verhalen.

Mevrouw Mieke Vogels: Niet zo heel lang geleden voerden we hier een debat over het invoeren van ofwel een wegeenvignet of een slimme kilometerheffing. Ik dacht gehoord te hebben dat iedereen, behalve s.p.a., voor die slimme kilometerheffing was. Een slimme kilome-

terheffing kan men moduleren, zodat men die voor het gewone woonwerkverkeer of voor mensen die in het spitsuur hun kinderen per auto moeten gaan halen, goedkoper kan maken. De heer Glorieux wil eigenlijk zeggen dat we naar een andere economie moeten gaan en dat we moeten stoppen met het zinloos over en weer sleuren van goederen van de ene kant van de wereld naar de andere. Ik heb hierover al een aantal voorbeelden gegeven die niet alleen enorm veel overlast veroorzaken, maar bovendien tewerkstelling schrappen. Het kledingstuk dat u aanhebt, heeft waarschijnlijk al meer van de wereld gezien dan uzelf. De stof wordt gemaakt in India, het wordt gestikt in Zuid-Amerika, de knopen worden er aangezet in Maleisië. Over dit soort economie moeten we durven nadenken. We zijn bezig met alle grondstoffen op te morsen en we moeten absoluut naar een groene, ecologische economie. Maar dat vraagt een beetje moed en een beetje doordenken, en om daarover te discussiëren, zitten we hier in dit parlement.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de minister, hoe verantwoordt u uw voorstel als daardoor de verkeersveiligheid in het gedrang dreigt te komen? Is de afweging van baten en kosten op het vlak van verkeersveiligheid gemaakt? De werkdruk zal verhogen. Zal dat weer geen stap dichterbij zijn bij die vierentwintiguurse 'doorholeconomie'? Hoe verantwoordt u het dat het gezinsleven van heel veel mensen zal geschaad worden? En hoe verantwoordt u het dat de nachtrust van de omwonenden, logistieke centra en verbindingswegen gestoord zal worden? We moeten de Europese richtlijn over omgevingslawaaï naleven. Hoe zal dit gerealiseerd worden als er meer vrachtwagens 's avonds en 's nachts op de baan zijn? Ik wil ook vragen of er in de zwakte-sterkteanalyse die u hebt laten maken, naast de economische parameters, ook sociale en ecologische parameters werden opgenomen. Wat is de impact van het voorstel op het omgevingslawaaï? Hoe zal de Europese richtlijn geïmplementeerd worden als er 's avonds vrachtwagens door de woonkernen rijden? Ik hoop dat ook daarover nagedacht werd, alvorens dit experiment wordt doorgevoerd. (*Applaus bij Groen!*)

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de voorzitter, heren ministers, geachte collega's, ik val hier van de ene verbazing in de andere. Als trouw lid van de commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken, weet ik niet waarover de discussie eigenlijk gaat. Gaat het over de vrachtwagen die in een winkelcentrum moet zijn of gaat het over de vrachtwagens van het Deurganckdok die sneller op een andere plaats moeten zijn?

Ik heb even de standpunten van de minister herlezen. In maart 2006 heeft de minister een persmededeling gedaan over zijn zeven actiepunten in het kader van

Flanders Logistics. Ik citeer: “In het verlengde van het Deurganckdok in de haven van Antwerpen, wordt een logistieke keten uitgewerkt die de infrastructuur beter benut. Zo zouden de laad- en lostijden voor vrachtwagens uitgebouwd worden naar pakweg 22 uur. Ook de zogenaamde hinterlandterminals worden ingeschakeld. De congestie vandaag is een piekcongestie, de rest van de tijd ligt de infrastructuur er werkloos bij. Vakbonden, douane, expeditiebedrijven en andere betrokkenen, moeten meestappen in dit project. Zeebrugge is vragende partij voor een vergelijkbaar experiment.”

Mijnheer de minister, u deelt mee dat u dat gaat invoeren in het zogenaamde businessplan, wat nadien Vlaanderen in actie is geworden. Daarin staan een aantal algemeenheden – en dat is niet negatief bedoeld – over wat u wilt, met name dat u het verkeer beter in de tijd wilt spreiden. Ik veronderstel dat u daarmee het bestaande verkeer bedoelt. U benadrukt dat ook door te stellen dat we bijkomende investeringen moeten doen in de binnenvaart en het spoorverkeer, denk maar aan de Liefkenshoekspoortunnel enzovoort.

Mijnheer Van Aperen, u vraagt een internationale of Europese studie. Ik wil u er toch op wijzen dat wij een schitterende instelling hebben, met name het Steunpunt Verkeersveiligheid, dat een internationale literatuurstudie heeft gemaakt over vermoeidheid in het verkeer. Ik nodig u uit om die te lezen. In de studie spreekt men bijvoorbeeld over vermoeidheidsmanagement. Het ongeval met de bus van Lauwers heeft iedereen doen inzien dat de mens niet gemaakt is om 's nachts te werken. Niet ik, maar een aantal slaapspsychologen brengen dat duidelijk naar voren. De nacht is er om te rusten of voor andere, vrij in te vullen activiteiten, maar niet om te werken. Als we problemen hebben met vliegtuiglawaaï, zullen we ongetwijfeld ook problemen hebben met nachtlawaai van vrachtwagens.

Mijnheer de minister, ik ben echt benieuwd wat u gaat antwoorden. Ik zou graag willen weten of de hele problematiek van het rijden in de nachtelijke uren in kaart is gebracht. Ik heb daar heel weinig over gevonden. Over het aspect van de verkeersveiligheid wijst het steunpunt er ook op dat in literatuurstudies wordt gesuggereerd om 's nachts met twee chauffeurs te werken. Ik moet u niet zeggen wat dat betekent voor de kostprijs, maar het maakt alles veel duurder.

In De Tijd staat vandaag een artikel over de rol van de douane in de havensector. Daaruit blijkt dat het probleem met de douane niet zo simpel op te lossen is. Weet men, op basis van statistische gegevens, wat op dit moment het aandeel van het vrachtverkeer is in het wegverkeer, op verschillende punten? Ik denk dat het aandeel van het vrachtverkeer op een ringweg rond een stad anders is dan op de E17. Iedereen weet dat er op de E17 's nachts heel veel transitverkeer van Antwerpen naar

het buitenland rijdt. Hebben we het over die doelgroep, of over de doelgroep die binnenlands verkeer doet en zorgt voor containervervoer vanuit de haven van Antwerpen? Over wie hebben we het eigenlijk?

Mijnheer de minister, als Fedis zegt dat ze achter uw standpunt staat, heeft de federatie het in feite over de bevoorrading van handels- en winkelcentra. Dat is natuurlijk een heel ander verhaal. Ik ga niet elke dag winkelen, maar ik denk dat de Aldi 's avonds om 20 uur sluit. Wat is dan de visie van Fedis, want dat is een heel andere vraag dan de vraag uit de havenkringen?

Ik zou wel eens willen weten hoe het zit met milieuvergunningen. Als 's nachts lawaai wordt gemaakt in centra die wel bewoond zijn, denk ik dat binnen de kortste keren een aantal bureaus bij de burgemeesters staan met de vraag om het te stoppen.

Mijnheer de minister, ik denk niet dat u daarop vandaag kunt antwoorden, maar kan mij nu eindelijk eens iemand een definitie geven van wat een file is? Wat bedoelen we nu eigenlijk met een file? Hebben we het over iemand die tien minuten in de rij staat of over iemand die drie uur in de rij staat? Over welke soort file hebben we het? Ik zou daar graag een antwoord op hebben.

Mijnheer de minister, wat is de invloed op het slaapgedrag van chauffeurs? Ik hoorde gisteren een afgevaardigde van de christelijke vakbond uit de bussector en zelf chauffeur, die zei dat het puur uit commerciële overwegingen is dat 's nachts moet worden gereden, want dan kunnen de mensen een dag langer skiën.

De meeste zware ongevallen met bussen gebeuren 's nachts. Hoe vertaalt zich dat naar de autosector?

Mijnheer de minister, ik kijk vol verlangen uit naar uw antwoord.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mevrouw de voorzitter, geachte leden, ik heb vooraf twee opmerkingen. Ten eerste is wat hier ter discussie wordt gesteld, iets dat ik al maanden geleden heb gezegd en het is ook in ‘Vlaanderen in actie’ opgenomen. Misschien is de verrassing dat wanneer ik iets zeg, ik dat ook doe. Als er staat dat bepaalde proefprojecten worden uitgevoerd, dan gebeurt dat ook. U moet niet wachten tot iets de frontpagina van een krant haalt. Lees goed wat ik zeg en luister naar wat ik verklaar in het parlement, want ik doe dat ook. *(Opmerkingen van de heer Jos Stassen)*

Ik heb dat toen wel gezegd. Het is verschillende malen in de commissie aan bod gekomen en het staat in het plan ‘Vlaanderen in actie’.

Ten tweede hebben we in vergelijking met andere landen – ik verwijs naar Nederland – nog veel te leren in de aanpak van hoe we een beleid opbouwen. In zeer delicate dossiers, en mobiliteit is daar een van, moeten we bepaalde maatregelen die we denken te kunnen nemen, eerst uitproberen in een proefproject. In Nederland doet men dat regelmatig. Met zet een project op poten, men geeft er een academische omkadering aan en men trekt op basis van een proefperiode een aantal lessen en concludeert of men het al dan niet veralgemeent. Ik vind dat we dat in Vlaanderen te weinig doen. In de toekomst, zeker als het gaat over zeer delicate dossiers, moeten we dat toepassen. Ik doe dat hier. Ook mijn andere collega's vinden dat een beleid goed onderbouwd moet zijn en dat een en ander eerst moet worden uitgetoetst.

Ten gronde gaat het over logistiek. Ik ga ervan uit dat iedereen goed kan inschatten hoe belangrijk logistiek is voor Vlaanderen en hoe belangrijke de logistieke dynamiek in Vlaanderen is. Voor diegene die dat nog niet voldoende inschatten, heb ik wat cijfers over de tewerkstelling. In de vier havens en Zaventem gaat het over een tewerkstelling van 73.000 mensen en voor de indirecte tewerkstelling over 177.000 mensen. De toegevoegde waarde wordt geschat op 7 miljard euro. We hebben meer dan 400 Europese distributiecentra in Vlaanderen. Het is een zeer belangrijke sector.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de minister, beweert u nu dat, wanneer er 's nachts niet meer mag gereden worden, al die mensen werkloos zullen worden?

Minister Kris Peeters: Mijnheer Glorieux, ik kom daar toe. Ik zeg alleen maar dat onze logistieke sector heel hoog gerangschikt staat op bepaalde rangschikkingen die niet door ons maar door anderen zijn gemaakt en dat die sector heel wat toegevoegde waarde heeft en er heel wat mensen in tewerkgesteld worden.

In dit parlement zijn er nog een aantal mensen die een erg verouderd idee hebben van wat logistiek op dit moment is en zeker in de toekomst nog meer zal zijn. Zij denken dat logistiek niet meer is dan het transport van punt a naar punt b. Ik wil nog eens onderstrepen dat logistiek op dit moment duurzame en slimme logistiek is. In de praktijk gaat het natuurlijk over 'value added logistics'. Vlaanderen is natuurlijk niet de transportcorridor van Europa waar men zo snel mogelijk moet doorrijden en waarbij we weinig toegevoegde waarde en werkgelegenheid aan overhouden.

De voorzitter: De heer Tavernier heeft het woord.

De heer Jef Tavernier: Mijnheer de minister, u hebt natuurlijk gelijk dat er ook zoiets bestaat als logistiek waarbij men waarde toevoegt.

Met het grootste deel van wat via containers of auto's aankomt in onze havens, gebeurt er echter vrij-

wel niets. Daar wordt geen waarde aan toegevoegd. Een voorbeeld is dat van de Toyota's die aankomen in Zeebrugge. Dan gaat het over 41 hectare en 207 banen, of dus over vijf personen die er zijn tewerkgesteld per hectare. Er wordt vrijwel geen waarde toegevoegd.

De heer Ludwig Caluwé: Mijnheer Tavernier, ik wil u erop wijzen dat de gemiddelde afstand die een container aflegt meteen nadat hij is gelost in de Antwerpse haven, 100 kilometer bedraagt. Na 100 kilometer bevindt die zich nog altijd in Vlaanderen. Dat betekent dat er gemiddeld binnen die 100 kilometer iets mee gebeurt.

De heer Jan Penris: Ik wil de vaststelling van de heer Tavernier nuanceren. Er is heel wat toegevoegde waarde bij de goederen die aankomen in onze havens. We kennen een aantal grote voorbeelden, zoals Katoenatie-Seaport. Dat is een voorbeeld van hoe Vlaanderen omgaat met de toegevoegde waarde van transport.

Mijnheer Tavernier, is het omdat er aan de transporthandeling geen waarde kan worden toegevoegd, dat we die transporten niet mogen ontvangen? Wilt u dat die allemaal naar Le Havre of Rotterdam gaan? Of bent u een klein beetje blij dat Vlaanderen Distributieland ook dat soort goederen nog mag verzenden en ontvangen?

De heer Jef Tavernier: Dan zult u minstens de benaming moeten veranderen, van 'Vlaanderen Distributieland' in 'Vlaanderen Logistiek Land'. Ik vind dat we inderdaad selectief moeten zijn en moeten mikken op die goederen waarbij we tewerkstelling en waarde kunnen toevoegen. We moeten niet zomaar klakkeloos stellen dat, hoe meer containers er zijn, des te beter dat is. Een klein beetje selectiviteit kan helemaal geen kwaad.

Minister Kris Peeters: Mijnheer Tavernier, ik weet niet wie 'Vlaanderen Distributieland' heeft gelanceerd, naast uzelf. Ik heb die benaming zelf nog niet gebruikt. Het gaat hier over slimme logistiek, over logistiek met toegevoegde waarde, over ordergestuurde productie. Dat is wat steeds meer gebeurt in Antwerpen, Gent en Zeebrugge. Daar moeten we meer op inzetten. Ook ICT speelt daarbij een rol, net als nieuwe elementen, zoals de retourlogistiek. Dit zijn dingen die nu al worden verwezenlijkt in Vlaanderen. In 'Vlaanderen in actie' hebben we verklaard die kaart te willen trekken. Slimme en duurzame logistiek: daar gaat het over. Ik ga ervan uit dat sommigen dat nog niet begrepen hebben, maar ik ben graag bereid om het nadien nog eens te herhalen.

Ik wil benadrukken dat het project van de laad- en lostijden een van de projecten is. We hebben erg veel ingezet op de binnenvaart. We investeren enorm veel geld in de kaaimuren en in de verdere verwezenlijking

van de Seine-Scheldeverbinding. We investeren ook voort wat de problematiek van het leegtransport betreft. Dat is ook een heel belangrijk element. Als dat in de kranten komt, zult u zich moeten voorbereiden.

Al die elementen moeten ervoor zorgen dat we tot die slimme, duurzame logistiek komen. Iedereen kan het daarmee eens zijn, denk ik. Dit gebeurt niet door dit te veralgemenen, nee, we proberen het eerst uit in pilootprojecten, om er vervolgens lessen uit te trekken.

Ik kom nu tot de verscheidene vragen. Mijnheer Penris, ik ga ervan uit dat het antwoord op uw vraag al is gegeven. U vroeg ook nog of ik namens mezelf spreek, of namens de hele regering. Dit staat in 'Vlaanderen in actie'. Het is een van de pilootprojecten ter zake. Het project is besproken door de regering. Misschien heeft het sommige leden hier verbaasd dat ik dat dan ook daadwerkelijk uitvoer.

De heer Sauwens verwees terecht naar de passage uit 'Vlaanderen in actie'. Ik zal zo meteen het project toelichten. We zijn geen transportcorridor voor heel Europa. We moeten maximaal die slimme en duurzame logistiek realiseren.

We hebben maanden geleden verscheidene malen met heel wat experts vergaderd over dit project. Dan ging het over mensen van de haven van Antwerpen, mensen van de haven van Zeebrugge, mensen die actief zijn in de transportsector.

Het klopt dat dit op zich geen nieuw project is, maar ik heb nooit beweerd dat ik het warm water heb uitgevonden. Jaren geleden werd hetzelfde al eens uitgeprobeerd door de Hessenatie. Toen werd vastgesteld dat het natuurlijk niet volstaat om de vrachtwagens in de haven te laden en te lossen, maar dat er ook in het hinterland een containerterminal moet zijn waar de vrachtwagens terecht kunnen. Toentertijd werd dat over het hoofd gezien.

Nu hebben we opdracht gegeven om in het proefproject een hele keten te organiseren vanuit de haven, zodat de vrachtwagens ergens naartoe kunnen rijden en er ontvangen kunnen worden. Een aantal bedrijven uit Zeebrugge en uit Antwerpen zijn bereid om mee te werken aan het project. Heel de keten, dus ook de expeditiekantoren en de douane, moeten zich in het project inschrijven.

Het project zal nu heel concreet worden opgestart vanuit diverse bedrijven. Ik laat me bovendien academisch ondersteunen door de Universiteit Antwerpen, zodat ik er zeker van kan zijn dat alle facetten worden opgenomen in het proefproject en dat we er lessen uit kunnen trekken.

Er werden opmerkingen gemaakt over het vrachtverkeer gedurende de hele nacht en over de vierentwintiguurs-

economie, maar u moet lezen wat er staat. Als u niet kunt lezen wat er staat, dan wordt de discussie natuurlijk wat vervelend, want dan moet ik elke keer weer vertellen wat er wel staat.

Het is niet de bedoeling om de vrachtwagens de hele nacht, 24 uur op 24 uur, te laten rijden. Zelfs het proefproject loopt maar tot 22 uur. De heer Van Gaever wees erop dat er nu al terminals open zijn tot 22 uur. Dat klopt voor de haven, maar we merken dat heel veel toch stilvalt rond 18 uur of zelfs al eerder, omdat de wagens die geladen worden, nergens meer terecht kunnen. Via het pilootproject zullen we bekijken of we de dalperiode die zich nu vanaf 18 uur voordoet, kunnen verplaatsen naar 22 uur.

Mobiliteit is een heel belangrijk dossier waarvoor er geen wonderoplossingen zijn, maar dit is misschien een van de oplossingen. Er zullen niet meer vrachtwagens komen. Het project is er in eerste instantie op gericht om de vrachtwagens te spreiden, om ze uit de piekperiode te halen en te verplaatsen naar momenten waarop de infrastructuur geen piekgebruik kent waardoor de vrachtwagens sneller kunnen doorrijden en bijgevolg ook sneller op hun bestemming aankomen. Ik herhaal nogmaals dat de periode loopt tot 22 uur en niet gedurende heel de nacht.

Een aantal collega's stelden vragen over de veiligheid. Dat is een heel belangrijk element, zeker ook 's nachts. Ik citeer Werner De Dobbeleer van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid: "Vanuit het standpunt van verkeersveiligheid is er niets in te brengen tegen het voorstel om meer trucks 's avonds te laten rijden. De risicomomenten voor verslachte aandacht achter het stuur doen zich voor tussen 2 en 4 uur 's nachts en in mindere mate tussen 14 en 16 uur 's middags. Alleen als je het vrachtvervoer naar het holst van de nacht zou verschuiven, loop je een hoger risico op ongevallen, maar dat was niet de bedoeling." Hij heeft de tekst dus heel goed gelezen. Anderen hier aanwezig menen om een of andere reden dat we tot 3 of 4 uur 's nachts zouden doorgaan, maar dat klopt dus niet. Uiteraard is de veiligheid heel belangrijk en moeten we er de nodige aandacht aan besteden, ook in het proefproject.

Het proefproject loopt dus van de haven naar een containerterminal of dergelijke in het hinterland. Ik heb samen met u vastgesteld dat er ook andere vragen worden gesteld, bijvoorbeeld over de bevoorrading van de binnensteden, maar het proefproject gaat daar niet over. Na afloop van het proefproject kunnen we bekijken of we al dan niet kunnen ingaan op die vragen.

Er is ook het probleem van het nachtlawaai. Bij onze keuze van projecten zullen we uitdrukkelijk rekening houden met dat probleem. Er wordt gezegd dat we vrachtwagens door heel dichtbewoonde straten zullen

sturen. We zullen natuurlijk bekijken welke trajecten we kunnen behouden en waar er sprake is van nachtlawaai. De heer Glorieux heeft gelijk dat de geluidsproblematiek sterk is toegenomen. We merken dat ook vanuit Openbare Werken.

De vraag om geluidsschermen en geluidswallen te plaatsen is de laatste jaren sterk gestegen. Er bestaan normen om die schermen te kunnen plaatsen. Maar dat staat los van de problematiek om vrachtwagens tot tien uur te laten rijden.

Mevrouw Mieke Vogels: Mijnheer de minister, ik ben blij dat u dat aankaat, want ik lig daar zelf al een tijdje wakker van. In de ons omringende landen zie je geluidsschermen op alle autosnelwegen die dicht bij woonwijken liggen. Op dat vlak staan wij in Vlaanderen nog nergens.

Ik heb u daarover al enkele vragen gesteld, bijvoorbeeld met betrekking tot de Antwerpse ring. Daar worden in de omliggende woonwijken geregeld overschrijdingen vastgesteld van de norm van 65 decibel.

Dat probleem wordt altijd op de lange baan geschoven. Deze keer antwoordt u dat dat in het kader van het Masterplan opgelost zal worden. De mensen ter plaatse zijn dat meer dan beu. De overlast wordt alsmaar groter. U mag dat niet onderschatten. Er moet dringend geïnvesteerd worden in geluidsmuren in de buurt van de Antwerpse ring.

Minister Kris Peeters: Mevrouw Vogels, ik ben op plaatsen geweest waar men zei: "Ze hebben hier een geluidsscherm gezet voor de dieren, maar niet voor ons. Wanneer komt er een geluidsscherm voor de mensen?" *(Applaus bij het Vlaams Belang, CD&V, VLD-Vivant en de N-VA)*

Ik wil alleen zeggen dat dat een terechte problematiek is. *(Rumoer)*

De heer Jan Penris: Mevrouw Vogels, u hebt met uw ploeg vijf jaar de kans gehad om geluidsschermen aan te brengen waar het nodig was. U hebt dat niet gedaan. En daarom hebben we vandaag deze problemen. *(Applaus bij het Vlaams Belang)*

De voorzitter: De heer Bossuyt heeft het woord.

De heer Gilbert Bossuyt: Ik wil de minister zijn gratuite bewering vergeven. Maar er is een bepaalde procedure voor het plaatsen van geluidsschermen. In het verleden is daar altijd op ingegaan en zijn daar altijd kredieten voor voorzien.

Minister Kris Peeters: Mijnheer Bossuyt, dit is geen gratuite bewering. Er staan geluidsmuren op de plaatsen

waar mensen erom vragen. Zij zien dat er geluidsmuren gezet zijn in het kader van de natuur, en niet voor henzelf.

De heer Eloi Glorieux: U bent al twee jaar minister. Waarom doet u het dan niet?

De heer Johan Sauwens: Sinds de regionalisering van Openbare Werken in 1998 is er in Vlaanderen enorm veel geïnvesteerd in het geluidsarm maken van onze infrastructuur. Er zijn kilometers fluisterasfalt aangelegd. In Wetteren is er een vast meetpunt waar de geluidshinder zeven dagen op zeven gemeten wordt. Daar wordt duidelijk een afname van het geluid vastgesteld, ondanks de toename van het verkeer.

Daarnaast is er een enorm effect door het gebruik van nieuwe, moderne motoren. Op die manier worden de twee soorten geluidshinder van het wegvervoer aangepakt: het rolgeluid van de banden, dat onder meer verminderd wordt door het fluisterasfalt, en het geluid van de motoren.

Er zijn ook maatregelen die ongewild een enorm gunstig effect hebben, zoals de snelheidsverlaging. Het bizarre van deze redenering is dus dat de files helpen om de geluidsoverlast terug te dringen.

Vlaanderen en minister Peeters verrichten dus heel veel werk. Het moet wel op een objectieve wijze gebeuren, vandaar dat ik de normen voor het plaatsen van geluidsschermen goed vind. De geluidsoverlast is een probleem waar veel meer mensen mee zitten dan wij soms denken. Dat is een sluipend gif dat we onder controle moeten krijgen, als we de economische groei op termijn willen handhaven.

Minister Kris Peeters: Wat de geluidsschermen betreft, doe ik alles wat kan om aan de problemen tegemoet te komen.

De geluidsproblematiek bestaat al een tijdje en we moeten daar een antwoord op geven. Dat gaat ruimer dan de problematiek die hier aangebracht wordt, met name wat de bijkomende geluidshinder is die zou ontstaan indien vrachtwagens tot tien uur zouden rijden.

Ik hoop dat we kunnen ingaan op alle terechte vragen voor de plaatsing van geluidsschermen.

Het project wordt uitgewerkt met een aantal bedrijven en andere actoren, zoals de douane in Zeebrugge en Antwerpen. Zodra het plan is uitgewerkt, kan ik u de namen van de bedrijven doorgeven die daaraan meewerken en zich daarvoor inzetten. Aan dit project is een bepaalde kost verbonden. Deze kost kan gedeeltelijk worden terugverdiend door sneller ter plaatse te zijn. Uit het proefproject zal moeten blijken hoeveel

deze kost precies bedraagt en welke baten daartegenover staan. We kunnen het project veralgemenen tenzij blijkt dat het te beperkt is om een antwoord te bieden op de mobiliteit en op de logistiek. Ik heb ook nog andere proefprojecten, er zijn er acht in totaal. Deze projecten zullen effectief worden uitgevoerd. Ik hoop op die manier niet alleen de problematiek van de mobiliteit op te lossen maar ook de duurzame toekomst van de logistiek te kunnen garanderen. *(Applaus bij de meerderheid)*

De heer Jan Penris: We hebben een leerrijk debat gevoerd. Het debat is heel wat breder gevoerd dan het initiële uitgangspunt, namelijk het opstarten van een proefproject. Vanwege de historische realiteit en de geografische ligging van ons land zijn wij een distributieland bij uitstek. We zijn geen transitland zoals de heer Glorieux aangaf. We zijn ook meer dan een doorgangscorridor zoals de heer Sauwens aangaf. Wij zijn in feite een handels- en verkeersknooppunt, dat een belangrijke meerwaarde kan betekenen voor onze lokale economie. We moeten die troeven blijven uitspelen. Dat is ook de reden waarom we meestappen in de filosofie van de minister.

Mijnheer de minister, u hebt nu een afspraak met de havens van Zeebrugge en Antwerpen. Is dat dan een afspraak met de verladers of de autoriteiten over alle soorten trafiek? Wanneer het uitsluitend over containervervoer gaat, dan moesten we deze denkoefening niet meer maken. Dat is immers al gebeurd in 2000-2001.

Mijnheer de minister, is die afspraak ook gemaakt met de andere sectoren die in de haven aanwezig zijn? De grootindustrie en de chemie en petrochemie hebben op het vlak van transport ook wel wat te verzetten.

Mijnheer de minister, ik heb vernomen dat UNIZO en Fedis vandaag positief hebben gereageerd op uw experiment. Ik hoop dat zij van hun kant mee hun verantwoordelijkheid zullen nemen.

Ik kondig bij deze een motie aan.

De voorzitter: De heer Koninckx heeft het woord.

De heer Flor Koninckx: Mijnheer de minister, ik dank u voor de aandacht die u hebt besteed aan de verkeersveiligheid. U weet heel goed dat verkeersveiligheid staat of valt met de handhaving. Mag ik dan ook vragen om de Vlaamse inspecteurs te betrekken bij het project zodat zij tijdens die avondritten de rij- en rusttijden van de vrachtwagenchauffeurs kunnen controleren en er geen extra ongevallen zouden gebeuren tijdens het proefproject?

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de minister, dit debat heeft duidelijk gemaakt dat er een groot verschil inzake benadering is tussen ecologen en niet-ecologen. U gaat ervan uit dat de economische groei maximaal gega-

randeerd moet worden. Binnen die context moeten we trachten te werken aan ecologie. De economische parameters bepalen dus de grenzen waarbinnen wordt gewerkt.

Wij willen eerst de grenzen van wat maatschappelijk en ecologisch kan worden gedragen, afbakenen en daarbinnen de economie organiseren. Dat is heel fundamenteel. Onze fractie zal een motie van aanbeveling aankondigen.

De voorzitter: De heer Van Aperen heeft het woord.

De heer Jul Van Aperen: Het verrast me dat dit beperkt blijft tot het containertransport. De stukgoedsector is toch ook belangrijk in de haven. Wat zal dan de meerwaarde zijn? De meeste containerterminals zijn al open van 6 tot 22 uur, ook de containerdepots en -herstelbedrijven. We kunnen het hinterland enkel maar bevoorraden met containers vanuit de havens als ook de industrie meegaat in het lossen van die containers.

Als het gaat over het traject van de haven van Antwerpen naar de containerterminal, dan heeft de binnenvaart daarin een heel belangrijk aandeel. Dat wordt ook steeds meer gepromoot. Mijnheer de minister, hoe ziet u dat precies?

Groen! moet toch met zijn twee voeten op de grond gaan staan en ernstig nadenken. Om een sociaal en ecologisch weefsel te realiseren, moet ook een economische realiteit voorhanden zijn.

Minister Kris Peeters: Ik heb met heel wat mensen gesproken. Een aantal academici heeft de opdracht gekregen om twee proefprojecten op te zetten over de vraag of we dit wel of niet kunnen veralgemenen. Als we daarin enkel de containers opnemen, is dat misschien te beperkt. Het is belangrijk dat die proefprojecten goed in elkaar zitten, dat we alle facetten beschouwen en er alle nodige conclusies uittrekken om na te gaan of we het wel of niet kunnen veralgemenen.

Alles staat of valt met een handhaving, zeker inzake verkeersveiligheid. Het inhaalverbod geldt nu bij neerslag en dat moet ook goed worden gehandhaafd. Dat zal de veiligheid verhogen.

Mijnheer Glorieux, economische groei is van essentieel belang om welvaart in Vlaanderen te realiseren. Als de ecologen daar niet voor pleiten, dan heb ik daar een groot probleem mee. Die economische groei moet natuurlijk duurzaam en ecologisch verantwoord zijn. Zonder die groei weet ik niet waar we terechtkomen. *(Applaus bij CD&V)*

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de minister, wij pleiten voor economische groei binnen de grenzen van

de ecologische en maatschappelijke draagkracht. Dat is het grote verschil tussen ons. U bepaalt eerst de grenzen van de economie en daarbinnen zit u wat te rommelen aan de duurzaamheid. Wij bepalen eerst wat volgens de ecologie en de maatschappelijke draagkracht aanvaardbaar is, en willen de economie daarbinnen uitbouwen. Dat is een fundamenteel verschil in aanpak.

Minister Kris Peeters: Het is een groot geluk dat u niet meer in de regering zit, want zo'n standpunt is toch wel problematisch. (*Applaus bij CD&V en het Vlaams Belang*)

De heer Eloi Glorieux: Zie dan maar dat u ons binnenkort niet nodig hebt.

Mevrouw Mieke Vogels: Mijnheer de minister, het is heel conservatief om te denken dat er enkel groei mogelijk is in de richting waarin we nu groeien.

U hebt daarnet een aantal tewerkstellingscijfers gegeven. Uiteraard is tewerkstelling ongelooflijk belangrijk. Een en ander moet echter ook in een groter perspectief worden geplaatst. 200 jaar geleden verdiende de helft van de Vlamingen de kost in de landbouw. 100 jaar geleden verdiende de helft van de Vlamingen de kost in de industrie. Vandaag verdient de helft van de Vlamingen de kost in de dienstverlening. Morgen zal de helft van de Vlamingen de kost verdienen in de ecologische economie, in de duurzame economie. Daar gaat het ons om.

U rijdt slechts verder op het spoor dat u gewoon bent: meer van hetzelfde. U weigert in te zien dat er grenzen zijn. Als morgen het aantal vrachtwagens vernegenvoudigt tijdens de daluren, zoals het ook staat opgenomen in de het plan 'Vlaanderen in actie', dan hebt u niet alleen een probleem om de Kyoto-normen te halen. Ons land heeft zo zijn begrenzingsen. Er zijn grenzen aan de ruimte. Andere collega's hebben daar ook op gewezen.

Mijnheer de minister, ik zou u willen vragen te stoppen met het debiteren van platitudes, alsof wij tegen economische groei zouden zijn. Wij zijn daar helemaal niet tegen. Bij die groei moet er wel respect zijn voor het welzijn van de mensen en voor de aarde waar we vandaag op wonen.

Minister Kris Peeters: Mevrouw Vogels, niet ik maar de heer Glorieux heeft over economische groei gesproken. Voor hem is er geen economische groei nodig. Daar heb ik op gereageerd.

De heer Eloi Glorieux: Dat heb ik niet gezegd. Lees het verslag.

Mevrouw Mieke Vogels: Dan hebt u dat verkeerd begrepen.

Minister Kris Peeters: Ik neem daar akte van.

Ik heb nog iets anders gezegd. We zijn voor slimme en duurzame logistiek om een ecologische en duurzaam verantwoorde economische groei mogelijk te maken. Dat is het uitgangspunt van 'Vlaanderen in actie'.

De voorzitter: Vraagt nog iemand het woord? (*Neen*)

Het debat is gesloten.

Motie van aanbeveling

De voorzitter: Door de heren Jan Penris, Pieter Huybrechts, Freddy Van Gaever en Thieu Boutsen werd tot besluit van dit actualiteitsdebat een motie van aanbeveling aangekondigd. Ze moet uiterlijk om 17 uur zijn ingediend. Het parlement zal zich daarover tijdens een volgende plenaire vergadering moeten uitspreken.

Actualiteitsmotie

Door de dames Mieke Vogels en Vera Dua en de heren Jos Stassen, Jef Tavernier, Eloi Glorieux en Rudi Daems werd tot besluit van dit actualiteitsdebat een actualiteitsmotie ingediend. Ze zal worden gedrukt en rondgedeeld. Het parlement zal zich daarover straks uitspreken.

Het incident is gesloten.

ACTUELE VRAAG van de heer Eric Van Rompuy tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de tariefpolitiek van de federale energieregulator CREG en de weerslag op de dividendenstroom naar de Vlaamse gemeenten

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer Eric Van Rompuy: Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, de gemengde intercommunales hebben vorige week aan de gemeentebesturen meegedeeld dat ze zich kunnen verwachten aan een forse terugval van de dividenden. Voor de elektriciteit zou het gaan over 75 percent minderinkomsten en voor gas 50 percent minderinkomsten. De afgelopen jaren waren die dividenden al serieus verminderd met 350 miljoen euro. Daar zou nog eens 100 miljoen euro bijkomen.

De beslissing van het controlecomité voor gas en elektriciteit om de distributenettarieven te drukken door een aantal kosten niet door te rekenen, maakt dat de marges van de distributienetbedrijven kleiner zijn. De dividenden voor de gemeenten liggen dan ook lager.

Minister van Staat en burgemeester van Leuven Tobback aanvaardt niet langer dat de gemeenten moe-

ten boeten voor de politiek die wordt gevoerd door het controlecomité, dat tracht de algemene stijging van de elektriciteitsprijzen af te remmen. Daardoor oefent het druk uit op de distributietarieven.

Hij stelt dat de gemeenten daardoor in financiële moeilijkheden komen. Hij haalt zeer zwaar uit. Hij kan niet aanvaarden dat sommige regeringsleden aan de verbruiker niet durven zeggen dat, ondanks de liberalisering, de energieprijzen stijgen. Hij roept de Vlaamse Regering dan ook op om er voor te zorgen dat de gemeenten geen financieel verlies lijden. Ze moet er ook op toezien dat de liberalisering niet leidt tot een mislukte vrijmaking omdat men niet meer weet wat de juiste tarieven zijn.

Ik was in een vroeger leven, in de vorige eeuw, een van uw voorgangers. Op het eind van de jaren negentig werd ik opgevolgd door de heer Stevaert. Die kwam hier zeggen dat de tarieven door de liberalisering zouden dalen. Wij hebben in het Vlaams Parlement zelfs een decreet goedgekeurd voor honderd kilowattuur gratis stroom. Wij hebben dus een periode meegemaakt waarin men een perspectief creëerde van dalende elektriciteitsprijzen en een gratispolitiek.

Vandaag moeten we vaststellen, als we de woorden van Louis Tobback horen, dat de elektriciteitsprijzen de jongste jaren helaas zeer zwaar zijn gestegen en dat ook de gemeenten daarvoor moeten bloeden. De gemeenten, dat zijn ook belastingbetalers. Wat Stevaert 'de mensen' noemde, dat zijn nu 'de verbruikers' en 'de gemeenten' en dus 'de belastingbetalers'. Zij betalen allen meer.

Ik had gehoopt dat de sp.a-fractie deze vraag zou stellen. Louis Tobback heeft de sp.a-fractie echt opgeroepen om de bezorgdheid voor de gestegen elektriciteitsprijzen hier te verwoorden. Omdat de federale politiek inzake liberalisering – en ik citeer hier Louis Tobback – 'totaal mislukt is', stel ik de vraag dan maar zelf, namens mijn fractie. De gemeenten mogen natuurlijk niet worden verplicht om hun belastingen te verhogen. Het kan niet zijn dat men op de een of andere manier een politiek moet voeren die de lasten zou verhogen. Men moet de waarheid zeggen. Tobback zegt dat de vrijmaking van de Belgische elektriciteitsmarkt een mislukking is.

Ik stel dus, mijnheer de minister, de vraag die Louis Tobback stelt: hij vindt het heel erg, zegt hij, dat niemand zich dit schijnt aan te trekken. Onze fractie trekt zich dit zeker aan. Ik ben ervan overtuigd dat de Vlaamse Regering het zich ook aantrekt. Wat denkt zij van die beslissing van de CREG en hoe kijkt zij aan tegen de tariefpolitiek die op dit ogenblik wordt gevoerd en die eigenlijk een soort camouflage is waardoor op de duur de lasten worden afgewenteld op de gemeenten en dus de belastingbetaler?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mevrouw de voorzitter, collega's, het dossier is hier in al zijn facetten al verschillende keren aan bod gekomen. Artikel 6 van een bijzondere wet van 8 augustus 1980 heeft duidelijk de bevoegdheden vastgelegd inzake elektriciteit en gas tussen het federale en het regionale niveau. Het komt er, in het kort gezegd, op neer dat het federale niveau bevoegd is voor de tarieven en wij onder meer voor openbaredienstverplichtingen, rationeel energiegebruik en -verbruik. Ik stel vast dat ook federale collega's daar zeer actief in zijn. Dat kan ons alleen maar ten goede komen.

Er is, ten eerste, een probleem van bevoegdheden. Het is hier al vaak gezegd: daar zouden we in het regeerakkoord en in mijn beleidsnota zo snel mogelijk een serieuze verandering in moeten aanbrengen. U geeft een van de problemen waartoe dit leidt aan: de beslissing van de CREG op 19 januari over het al of niet aanvaarden van bepaalde openbaredienstverplichtingen.

Ten tweede: de Pax Electrica 1 en 2 hebben voor de tweede keer aangetoond dat het door de ongelukkige verdeling van de bevoegdheden heel moeilijk is om ter zake een coherent beleid te voeren.

Ten derde, en heel concreet: de distributienetbeheerders hebben met betrekking tot een aantal openbaredienstverplichtingen een voorstel geformuleerd. U verwijst zelf naar de gratis kilowattuur. Waar voor 2007 door de distributienetbeheerders voor een bedrag van 77 miljoen euro is ingediend – plaatsen budgetmeters: 24 miljoen; rechtsmaatregelen: 25 miljoen; openbare verlichting: 10 miljoen en WKK-installaties van 8,4 miljoen – kwamen we op een totaal bedrag van 145.685.000 euro.

Op het federale niveau is beslist dat een aantal daarvan niet wordt aanvaard en dat een aantal dus niet kan worden doorgerekend in de tarieven. Ik heb gevraagd wat de argumentatie daarvoor is. Het wordt nog complexer omdat zowel de zuivere als de gemengde intercommunales een aantal elementen hebben ingebracht. Ik hoop dat ik snel gegevens zal krijgen over de argumenten waarom bepaalde kosten niet worden aanvaard. Het gevolg is dat de kosten op het niveau van de distributienetbeheerders blijven, met als gevolg dat de dividenden die aan de gemeenten moeten worden betaald, verdwijnen als sneeuw voor de zon.

Er stelt zich een belangrijke discussie op het vlak van de openbaredienstverplichting. U vraagt of de gratis 100 kilowattuur zin heeft en kan worden aangehouden. Als dit niet wordt opgenomen in de tarieven, dan stelt er zich een probleem bij de gemeenten.

Mijnheer Van Rompuy, u zegt dat de liberalisering van de elektriciteits- en gasmarkt een fiasco is en u verwijst

daarvoor naar de heer Tobback. Volgens mij heeft de heer Termont dat ook gezegd in bepaalde krantenartikels. Dat is hier ook al verschillende keren aan bod gekomen. Wat is er gerealiseerd? De klant kan wel een leverancier kiezen, maar de productiezijde is allesbehalve geliberaliseerd, met alle gevolgen van dien. We komen elke keer terug bij de kern van het debat. U verwijst naar dingen die voormalige ministers hebben aangekondigd, maar niet hebben gerealiseerd. De gemeenten worden nu met een nieuw feit geconfronteerd: de dividenden die ze menen te mogen ontvangen, verdwijnen als sneeuw voor de zon.

U vraagt naar het standpunt van de Vlaamse Regering. We zijn daar erg bezorgd over. Ik heb gegevens opgevraagd, maar de tarieven vallen onder de federale bevoegdheid. Met de gegevens in de hand zullen we bepalen welke acties we bij het federale niveau kunnen nemen.

De heer Eric Van Rompuy: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Er wordt een bepaalde politiek gevoerd, maar die is niet consequent. De heer Tobback zegt: "Als socialist vind ik het schitterende maatregelen, maar de kosten moeten wel doorgerekend worden in de elektriciteitsprijs". Dat is het omgekeerde van wat de heer Stevaert ons hier vroeger steeds heeft gezegd. Hij stelde dat gratis echt gratis was en dat niemand daarvoor betaalde. We staan achter de openbaringsverplichting, maar die heeft een kostprijs. Iemand betaalt het gelag. Als er geen consequente politiek wordt gevoerd door het federale niveau en de regio's, dan ontstaan er contradicties. Ik ben blij dat de Vlaamse Regering bekommerd is om dit probleem. De heer Tobback spreekt zelfs van "het koninkrijk Absurdië". Het is absurd dat op Vlaams vlak wordt geprobeerd om een sociale politiek te voeren, terwijl het federale niveau dit probeert af te schuiven op de belastingbetaler.

Dit is een enorm ingewikkelde problematiek. De tijd van de slogans die we hier hebben meegemaakt, is voorbij. Mevrouw Vogels, de heer Stevaert heeft hier gezegd dat de elektriciteitsprijzen zouden dalen en dat het gratis zou zijn. Dat is niet het geval. In de economie heeft alles een kostprijs.

Vroeg of laat komt dat naar boven, en vandaag gebeurt dat opnieuw. Het is echter pijnlijk dat de gemeenten en de belastingbetalers in dit geval twee keer zullen betalen: de gemeenten zullen middelen ontberen voor hun beleid, en op termijn zal men meer betalen voor elektriciteit. In elk geval ben ik blij dat de minister en de regering antwoorden geven op de bekommernissen van onze fractie.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mevrouw de voorzitter, heren ministers, collega's, ik heb met veel aandacht

geluisterd naar de uiteenzettingen, die samen nog geen debat kunnen worden genoemd. Namens mijn fractie wil ik enkele beschouwingen formuleren en de minister enkele vragen voorleggen.

Mijnheer Van Rompuy, laten we even ernstig blijven. U zei het al: koken kost geld. De afgelopen jaren zijn veel maatregelen genomen om de burger milieubewuster te laten leven. Die maatregelen hebben soms succes, soms niet. Het succes van de spaarlampen viel eerder tegen, maar het optrekken van de minimale ampèrelevering was goed. Dat kost geld. De CREG moet de prijzenevolutie op het federale niveau in het oog houden. De CREG heeft bepaald dat de prijs voor de consument dit jaar niet mag stijgen. Dat heeft zijn weerslag op de dividendenopbrengsten van de gemeenten. Dat is een onvermijdelijk gevolg. Men vindt het jammer dat de dividendenopbrengst daalt. Welke gevolgen verbindt de minister daaraan? Zegt u hier in de plenaire vergadering dat de burger voor deze hogere kost moet opdraaien?

In de beginselverklaring die is opgesteld naar aanleiding van het opstarten van Eandis staat de doelstelling om een schaalvergroting te realiseren via het bundelen van de krachten van de verschillende intercommunales. Dat moet de eindgebruiker ten goede komen, want lagere tarieven opleveren. Hier verneem ik dat Eandis bij de CREG aandringt op een sterke stijging van de tarieven. De minister was aanwezig toen de oorspronkelijke doelstelling is afgekondigd. Die lagere tarieven zijn er niet gekomen. Integendeel: Eandis dringt aan op hogere tarieven. Wat zult u daaraan doen? Dat behoort tot uw bevoegdheid.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Ik wil enkele kanttekeningen maken bij het tendentieuze verhaal van de heer Van Rompuy. Het is juist dat minister Stevaert destijds heeft gezorgd voor een versnelde liberalisering van de markt. De markt is vier jaar vlugger vrijgemaakt dan van Europa moest. Dat heeft niet geleid tot een stijging van de prijzen, maar volgens de VREG, de Vlaamse regulator, wel tot een stabilisering van de prijzen op het niveau van juli 2003. Verder is duidelijk dat diegenen die kiezen voor een nieuwe speler op de markt minder betalen dan voor de liberalisering, hoewel de grondstofprijzen voor de stroomproductie – de wereldmarktprijzen van aardgas en aardolie – zijn gestegen.

Zonder liberalisering zouden we nog steeds in de toestand zitten waarin Wallonië zich vandaag bevindt. Daar worden de prijzen nog altijd vastgelegd; pas dit jaar begint men er met een vrije leverancierskeuze. De prijzen zijn er gevoelig hoger dan in Vlaanderen. De

versnelde liberalisering heeft Vlaanderen dus zeker geen windeieren gelegd.

Het is juist dat de CREG vragen stelt over een aantal kosten die de netbeheerders maken om te voldoen aan hun verplichtingen als openbare dienstverleners. Die verplichtingen zijn nodig om de vrijgemaakte markt ecologisch en sociaal te corrigeren.

Maar wat stelt de CREG daarbij vast? De CREG snoeit niet in de billijke winsten, wel in onredelijke kosten die worden gemaakt om de openbaredienstverplichtingen na te komen. Openbaredienstverplichtingen bij de gemengde sector kosten driemaal meer dan in de zuivere sector. Ik stel daarbij de vraag of de gemengde sector niet beter moet worden gecontroleerd op de wijze waarop deze sector de openbaredienstverplichtingen financiert. Het is maar goed dat wij een federale regulator hebben die er op toeziet dat de openbaredienstverplichtingen op een zo goedkoop mogelijke manier worden volbracht.

Wat bepleit u, mijnheer Van Rompuy? Straks gouden budgetmeters plaatsen, er ook nog een billijke vergoeding voor vragen om op die manier de dividenden van de gemeenten op te pompen? Neen, het is nodig om de openbaredienstverplichtingen tegen een correcte prijs te vervullen. De zuivere sector bewijst dat zij deze diensten tegen een kostprijs, die driemaal lager ligt dan de kostprijs van de gemengde sector, kunnen leveren.

De heer Stevaert is dus niet verkeerd geweest met zijn versnelde vrijmaking van de markt. Alleen is het werk van de heer Stevaert nog niet af. Hij heeft met het decreet op de intergemeentelijke samenwerking de toekomst van volledig zuivere intercommunales geschetst. Daar moeten we naartoe. Dat decreet is nog altijd onveranderd gebleven. We moeten ervoor zorgen dat de stroomproducenten en -leveranciers, die vandaag nog een belangrijk aandeel in het beheer van de netten innemen, verder worden uitgekocht. Dan kan het beheer van de netten op een meer faire manier verlopen zodat we een eerlijke toegang voor alle leveranciers op die netten kunnen garanderen.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb u hierover op 16 januari 2007 in de commissie een vraag gesteld. Het is terecht, zoals ik toen ook heb gesteld, dat de CREG sommige kosten verwerpt. Ik kan het me voorstellen dat een burgemeester, samen met Electrabel, een of andere neef of vriend een plezier wil doen door te sponsoren, maar ik zie niet in waarom de CREG deze kosten dan naar de consument moet doorschuiven. Dat gebeurt jammer genoeg al eens.

Het is evenmin correct dat onkosten die worden gemaakt in het kader van de decretaal opgelegde dienstverplichtingen,

niet zouden worden doorgerekend. Het is niet meer dan correct dat deze kosten wel worden doorgerekend. Het is belangrijk dat u, mijnheer de minister, er bij de CREG op aandringt dat dit effectief ook zou gebeuren.

Men heeft het er dikwijls over dat de socialedienstverplichtingen de kilowattuurprijs duur zouden maken. Een belangrijk deel van de kosten en de lasten – in feite de taksen, die verplicht worden opgelegd, met het beheer van het radioactief afval hebben te maken. Het is een heel belangrijke kostenfactor die als taks extra bij de facturen wordt bijgeleverd. Het gaat dikwijls om leveranciers die nooit iets met kernenergie te maken hebben gehad en die nu verplicht worden om de taksen in de kilowattuurprijs door te rekenen. Electrabel, dat nog altijd een monopolievoordeel heeft, rekent nog altijd de duurste factuur aan haar klanten aan. Het aanpakken van het monopolievoordeel is een veel belangrijkere en dringendere aangelegenheid dan het onderuithalen van de socialedienstverplichting.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Niet alleen de heer Tobback maar zelfs de heer Vande Lanotte heeft vorig jaar in een interview in De Tijd duidelijk aangegeven dat de liberalisering zoals ze door de heer Stevaert is opgezet, slecht is en zou moeten worden herzien.

De inkomsten van de gemeenten worden serieus bedreigd. Dat aspect is nog niet aan bod gekomen. Hoe lager het dividend wordt, hoe minder de inkomsten van de gemeenten. Op tien jaar tijd is dat dividend op een vijfde van de vroegere waarde teruggevallen. De vraag is wat dat voor de burger betekent. Als men dat dividend niet via de elektriciteitsopbrengsten krijgt, wordt het vervangen door een lastenheffing, hoe het men ook draait of keert.

De bedreiging bestaat erin dat als de Eliaheffing in 2007 wegvalt, er voor de gemeenten in 2010 een heel belangrijke vorm van inkomsten verdwijnt. Hoe zal dat gecompenseerd worden?

Minister Kris Peeters: Mevrouw de voorzitter, het debat toont nog maar eens aan dat we maar verder kunnen praten wanneer we, zowel van de zuivere als de gemengde intercommunales, weten waarom men een aantal 'onredelijke' kosten heeft verworpen. Ik denk dat de heer Glorieux gelijk heeft als hij het heeft over het feit dat, wanneer wij beslissen om een aantal openbaredienstverplichtingen in te voeren waar een aantal kosten aan verbonden zijn, dat het nogal sterk overkomt – ik druk mij voorzichtig uit – dat het federale niveau zegt dat het niet kan. De vraag is waarop men zich baseert. De heer Van Rompuy heeft dan ook gelijk wanneer hij zegt dat we eens moeten bekijken welke openbaredienstverplichting we effectief invoeren. Er is

hier verwezen naar die 100 kilowattuur die zorgezegd gratis is. Die is niet gratis, omdat we bepaalde organisatiekosten hebben die mogelijk door de GREG als onredelijk zijn weerhouden.

Ik denk dat het heel belangrijk is dat we openbaardienstverplichtingen invoeren vanuit sociale en andere overwegingen. Het zou dan ook logisch zijn dat de federale regering die aanvaardt en ze niet afwijst waardoor de kosten doorgeschoven worden naar de gemeenten. Maar ik ga ervan uit, dat wanneer we de gegevens krijgen, we met meer kennis van zaken dit dossier verder kunnen bespreken.

De heer Eric Van Rompuy: Ik vind dat de heer Martens dringend contact moet opnemen met de heer Louis Tobback. De heer Tobback zegt dat hij “wanhoopt bij de absurde beslissingen die genomen zijn op het federale vlak bij het berekenen van die distributietarieven.” Absurde beslissingen noemt hij dat.

U mag aan de burger en de mensen veel wijsmaken, maar dat men de jongste jaren minder betaalt voor elektriciteit, is een brug te ver. Er is geen Stevaert meer om dit aan de mensen wijs te maken. Ik denk dat de heer Vande Lanotte vorig jaar gezegd heeft dat de liberalisering een totale mislukking is. Men verwijt CD&V dat ze het woord ‘paars wanbeleid’ misbruikt, maar in dit dossier zegt de heer Tobback letterlijk dat het een totale mislukking geweest is en dat de burger en nu ook de gemeenten hiervoor de rekening zullen betalen.

Het is natuurlijk makkelijker, mijnheer Martens, om over kernenergie een groot ideologisch debat te houden, maar over de concrete elektriciteitsprijs debatteren is erg ontvankelijk. (*Applaus bij CD&V en de N-VA*)

De voorzitter: Het incident is gesloten.

ACTUELE VRAAG van de heer Jos Stassen tot de heer Bert Anciaux, Vlaams minister van Cultuur, Jeugd, Sport en Brussel, over de verhoging van de billijke vergoeding en eventuele compensaties voor jeugdverenigingen

ACTUELE VRAAG van mevrouw Anissa Tamsamani tot de heer Bert Anciaux, Vlaams minister van Cultuur, Jeugd, Sport en Brussel, over de verhoging van de billijke vergoeding en eventuele compensaties voor jeugdverenigingen

De voorzitter: De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen: Mevrouw de voorzitter, geachte collega's, minister Anciaux, onze fractie is een voor-

stander van auteursrechten en vergoedingen voor uitvoerende artiesten. We vinden het normaal dat kunstenaars die iets maken, vergoed worden voor het werk dat ze gemaakt hebben en bij het kopiëren van dat werk een vergoeding krijgen. Hetzelfde geldt voor muzikanten, daar is geen discussie over.

Waar er wel discussie over is, is hoe de auteursrechten en de naburige rechten correct geïnd kunnen worden en hoe ze correct gegeven worden aan diegene aan wie het toekomt. Daar blijkt er wel een probleem te zijn.

Het is ook zo, ondanks alle berichten daarover in de pers, dat het grootste deel van de rechten wordt betaald door de grote sectoren, zoals de distributiesector en een aantal producenten. In dat verhaal zijn de sociaal-culturele sector en de jeugdsector eigenlijk vrij klein.

Het probleem is dat de auteurs- en naburige rechten beheerd worden op federaal niveau. Voor federaal paars – dat stellen we nu al een aantal jaren vast – is dat totaal bijzaak. In het verleden de minister van Justitie en nu de minister van Economie, is daar absoluut niet mee bezig. Het enige dat de minister van Economie doet, is een beetje luisteren naar de grote sectoren, de distributiesector en Agoria, maar er wordt niet geluisterd naar de sectoren sociaal-cultureel werk en jeugd, want blijkbaar zijn die economisch te weinig belangrijk.

Mijnheer de minister, dan intervenieert u als gemeenschapsminister, om na te gaan hoe de rechten op een correcte manier worden geïnd bij de jeugdsector en bij de verschillende verenigingen die activiteiten organiseren.

Mijnheer de minister, in het Vlaams regeerakkoord staan daarover een aantal uitspraken en u herhaalt die in de beleidsbrief die eind vorig jaar werd ingediend. U zegt dat het regeerakkoord concrete engagementen vermeldt vanwege de Vlaamse overheid met betrekking tot de billijke vergoeding en SABAM. Eigenlijk had er meer moeten staan, want in het regeerakkoord staat dat de Vlaamse Regering de billijke vergoeding wil overnemen voor de sectoren jeugd en sociaal-cultureel werk en dat men over de auteursrechten zou gaan praten met die sectoren.

Mijnheer de minister, ik herhaal de vraag die ik al verschillende keren heb gesteld, maar die steeds aan de oppervlakte komt bij elke onderhandeling tussen de sector die de billijke vergoeding moet innen via Uradex en degenen die ze moeten betalen. Maar blijkbaar trekken de grote sectoren en zeker niet de voor de gemeenschap belangrijke sectoren cultuur en jeugd, aan het langste eind. Het is een oud verhaal, maar de verhoging van de billijke vergoeding gaat ten koste van

de kleine organisatoren van jeugdfuiven en van verenigingen die activiteiten organiseren.

Mijnheer de minister, wanneer zal, zoals in juli 2004 werd goedgekeurd, de Vlaamse Regering de billijke vergoeding overnemen van de sectoren jeugd en cultuur? Wanneer zult u dat regelen? We hebben daarover een amendement ingediend tijdens de bespreking van de begroting 2007, maar dat werd toen weggestemd. Eigenlijk had u dat moeten goedkeuren, want met dat geld had u waarschijnlijk wel kunnen voorkomen – zoals verscheen in bepaalde kranten – dat het probleem van de billijke vergoeding alleen maar groter wordt.

De voorzitter: Mevrouw Temsamani heeft het woord.

Mevrouw Anissa Temsamani: Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de inning van de billijke vergoeding heeft de voorbije jaren heel wat ongerustheid veroorzaakt, vooral bij degenen die de vergoeding moeten betalen.

In de commissie voor Cultuur – waar ik geen deel van uitmaak, want ik ben geen expert in deze materie – werden al heel wat vragen gesteld, onder andere door de heer Vandebossche en tijdens de begrotingsbespreking werd ook door de heer Stassen een opmerking gemaakt.

De reacties vandaag van de jeugdverenigingen en de sociaal-culturele sector, naar aanleiding van de verhoging, wakkeren de ongerustheid aan, want men weet eigenlijk niet goed waar men aan toe is.

Ik denk dat de verhoging op zich niet onredelijk is, want ze komt ten goede aan muzikanten, waarvan het gros geen grote inkomsten heeft. Gaan de kosten nu ook gedragen worden door de jeugdverenigingen?

Ook op lokaal niveau zoeken gemeenten ondertussen naar een globale regeling.

Ook u, mijnheer de minister, bent een totale regeling aan het uitwerken. Dergelijke regelingen hebben twee voordelen. Ten eerste krijg je duidelijkheid en haal je drempels weg voor kleine verenigingen die een fuif organiseren en vandaag niet goed weten wat ze moeten doen. Ten tweede komt het ook ten goede aan de muzikanten als het geld goed geïnd wordt.

Ik ben geen expert, maar we mogen ook niet vragen van de mensen die fuiven organiseren, dat ze experts zijn. Ik heb ook gelezen dat u boos reageerde op de verhoging die is doorgevoerd, omdat er vandaag nog onderhandelingen aan de gang zijn op het Vlaamse niveau. Wanneer komt er een regeling? Wat is de vooropgestelde timing?

De voorzitter: Minister Anciaux heeft het woord.

Minister Bert Anciaux: Mevrouw de voorzitter, collega's, de verantwoordelijkheid over de billijke vergoeding ligt vandaag spijtig genoeg nog steeds bij de federale overheid. Ik hoop dat we in dit parlement een grote eensgezindheid kunnen ontwikkelen om de volgende maanden een Vlaams front te vormen om dit probleem in verband met de staats Hervorming en de bevoegdheidsverdeling in de toekomst op te lossen. Het is absurd dat dit onderdeel van het culturele beleid vandaag nog altijd een federale bevoegdheid is. Ik hoop dat we daar met zijn allen verandering in kunnen brengen. Ondertussen zitten we er wel mee.

Het is juist dat de federale minister van Economie heeft aanvaard om een tariefverhoging van 10 procent door te voeren. Ik ben daar inderdaad bijzonder boos om omdat dat is gebeurd zonder enig overleg met de gemeenschappen en bovendien op het moment dat er verregaande onderhandelingen bezig zijn. Mijnheer Stassen, u weet dat ik vanaf het begin van deze legislatuur ernstige onderhandelingen aan het voeren ben met de twee beheersvennootschappen. Ik geef toe dat dit al een tijdje duurt. Er zijn problemen geweest binnen de beheersvennootschappen. We hebben vandaag nog steeds geen akkoord omdat de belangen tegengesteld zijn en omdat de doelstelling van die beheersvennootschappen niet noodzakelijk mijn doelstelling is.

Mijn doelstelling is tweërlei. Ik vind dat deze rechten juiste rechten zijn, alleen mogen deze vergoedingen en deze administratieve last het verenigingsleven binnen alle mogelijke sociale geledingen, of het nu gaat over milieuorganisaties, noord-zuidorganisaties of jeugdverenigingen, niet zwaar belasten. Ik wil een correcte betaling en een correct recht voor de uitvoerders of componisten maar een dat niet te zwaar weegt op het verenigingsleven. Dit allemaal verzoenen is niet vanzelfsprekend omdat de beheersvennootschappen zich moeten houden aan een aantal wettelijke regelingen die federaal blijkbaar niet zo gemakkelijk kunnen worden aangepast. Zo kan men niet automatisch vrijstellingen verlenen en wordt er in bepaalde regelingen op aangedrongen dat iedereen verder blijft inzien hoeveel rechten er voor bepaalde activiteiten moeten worden betaald. We zitten omtrent deze zaak op dit ogenblik aan tafel. In de timing van de uitvoering van het regeerakkoord, voorzie ik dat het probleem in het jaar 2007 opgelost moet worden. Een regeerakkoord handelt over vijf jaar, we zitten in het midden van de legislatuur en dat lijkt me een goed moment om dat probleem op te lossen.

Ik denk dit probleem op te lossen door geld vrij te maken en door een soort derdebetalerssysteem uit te werken. Details zouden ons te ver leiden. Ik zit ver in de onderhandelingen. We moeten natuurlijk ook de sectoren meekrijgen.

Er zijn een aantal uitzonderingen, laat dat duidelijk zijn. Het gaat niet over massafuiven, die een heel dui-

delijk commercieel belang hebben. Daarvoor hoef ik geen tegemoetkoming te geven. Ik stel gelukkig vast dat steeds meer gemeenten hun verantwoordelijkheid opnemen, niet alleen voor de gemeentelijke infrastructuur, maar ook voor parochiezalen die frequent worden gebruikt voor fuiven en feesten. Daar worden jaartarieven betaald voor de billijke vergoeding. De financiële last is er niet erg groot. Bovendien is er geen administratieve last meer verbonden aan elke activiteit. Dat was immers soms het ergste.

Die zaken zijn dus opgelost. Het gaat over de organisaties zoals vrijetijdsorganisaties, sociaal-culturele organisaties, jeugdverenigingen, buurtcomités, oudercomités en dergelijke, die occasioneel activiteiten, feesten en fuiven organiseren. Ik wil de verantwoordelijkheid nemen dat de Vlaamse Gemeenschap dit vergoedt. Daartoe hebben we geld gereserveerd binnen de begroting. Gelet op de tariefverhogingen van de jongste weken, zal dit budget wellicht niet volstaan, maar binnen de regering hebben we daar al afspraken over gemaakt. Ik zal ter zake binnen de veertien dagen uitsluitel krijgen van de regering. Het is mijn doel dit probleem voor de zomer van de baan te hebben. Dan moet er een overeenkomst zijn met de twee beheersvennootschappen. Dan zullen er ook de middelen en mogelijkheden zijn om de financiële en administratieve verplichtingen van die occasionele kleinschalige activiteiten op ons te nemen. We zullen dat doen volgens de regels van de federale wetgeving, in afwachting van het ogenblik dat we die regels zelf in dit parlement zullen kunnen aanpassen, in functie van een goed cultuurbeleid.

De heer Jos Stassen: Mijnheer de minister, ik ben niet tegen een staatshervorming waarin dat soort dingen is opgenomen. Op zich lost dat echter het huidige probleem niet op. Het politieke probleem is dat niemand in dit land zich politiek wil bezighouden met die auteursrechten en de naburige rechten. Als u eerlijk bent, zult u moeten toegeven dat, indien u alles overhevelt, u de tegenstellingen die vandaag federaal de zaak blokkeren naar de gemeenschappen zult brengen.

Minister Bert Anciaux: Het culturele belang zal dan primeren.

De heer Jos Stassen: Een aantal grotere sectoren zullen dan een vinger in de pap willen hebben bij die discussie. Het gaat dan over de grote commerciële initiatieven in de cultuursector, maar ook over de distributiesector, over Agoria en andere grote sectoren. Als u eerlijk bent, moet u toegeven dat u dan minder de kaart van de cultuur zult kunnen trekken dan vandaag. U moet dat aan de mensen niet proberen wijs te maken. Die staatshervorming zal zeker niet alles oplossen.

U kunt niet blijven zeggen dat we ons in de helft van de zittingsperiode bevinden. Ik heb al twee- of driemaal een

betoog gehouden hierover, en u hebt telkens geantwoord dat u dit zou oplossen, dat de zittingsperiode vijf jaar duurt en we ons pas in de helft bevinden. Ondertussen bevinden we ons al bijna één jaar in de helft van de zittingsperiode. U hebt al driemaal geantwoord in een periode van een half jaar dat dit heel snel zou worden opgelost. U zult daar geld voor moeten vrijmaken, en u hebt in te weinig geld voorzien. Dat heb ik hier gezegd in december van vorig jaar. U hebt te weinig geld voor de billijke vergoeding. U hebt toen gezegd dat dit niet waar was. Een maand later sta ik hier terug, met dezelfde vaststelling. We willen dat samen oplossen, maar voor die oplossing is er te weinig geld.

U zult ook nog eens moeten gaan praten met SABAM over eerlijke tarieven ter zake. Die discussie zullen we nog eens voeren op een ander ogenblik.

Mevrouw Anissa Tamsamani: Ik ken het dossier niet zo goed als de heer Stassen, maar op dit ogenblik lijkt het me nodeloos ingewikkeld. Mijnheer de minister, ik ben blij te vernemen dat u tegen juni gaat proberen een overeenkomst af te sluiten.

De voorzitter: De heer Marginet heeft het woord.

De heer Werner Marginet: Mijnheer de minister, het Vlaams front dat u voorstelt, zal ook onze steun krijgen, ongeacht of u dat graag hebt of niet. We delen een aantal bekommernissen en in het verleden hebben we al een aantal initiatieven ter zake genomen.

De beslissing-Verwilghen komt niet zomaar uit de lucht gevallen: het is een discussie die al veel te lang aansleept. De gedachte dat u bepaalde groepen en verenigingen wilt ontlasten is prima, maar komt iedereen in aanmerking in uw doelstellingen? Zullen er met andere woorden geen groepen uit de boot vallen? U noemt gelegenheidsfuiven, organisaties en buurtcomités. Voor die mensen ziet het er goed uit als er voldoende centen zijn, maar wat met bijvoorbeeld de jeugdhuizen?

De voorzitter: Mevrouw Poleyne heeft het woord.

Mevrouw Sabine Poleyne: Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, we hebben de details nog niet vernomen over het derdebetalersstelsel dat u voorstelt, maar ik heb het vermoeden dat het nog altijd niet beantwoordt aan de nood aan een globale oplossing voor alle sociaal-culturele verenigingen. Ik zou u willen vragen om er tijdens de onderhandelingen over een oplossing voor te zorgen dat het, ten eerste, geen systeem wordt dat nog meer administratieve overlast bezorgt aan de verenigingen en, ten tweede, dat alle vrijetijdsectoren erbij betrokken worden. Ik wil u ook stimuleren om verder te overleggen met uw federale collega's over vereenvoudiging, zodat de billijke ver-

goeding en SABAM in één factuur worden opgenomen en de aanmeldingsplicht van de verenigingen kan worden geschrapt.

De voorzitter: De heer Gatz heeft het woord.

De heer Sven Gatz: Mevrouw de voorzitter, we zitten met een Europese regelgeving en we kunnen dus niet doen alsof de billijke vergoeding er niet is. De vergoeding is op een bepaald ogenblik onderwerp van debat geweest, maar we kunnen niet zomaar buiten het auteursrechtelijke aspect.

Uw contactlijn met minister Verwilghen ligt op dit ogenblik moeilijk. Dat is uw beider verantwoordelijkheid. Ik roep op om de communicatie vlot te trekken. Ik wil de verdediging van de federale minister toch een beetje op mij nemen. We hebben in dit land een traditie van sociaal overleg en het is een beslissing van het paritair comité om de tariefverhoging door te voeren. De sociale partners, met aan de ene kant de muzikanten, de producenten en de rechthebbenden, vroegen zelfs een verhoging met 30 tot 60 percent. Het was de federale minister die dit te veel vond en zo is men tot een tariefverhoging met 10 percent gekomen. Elke verhoging is er een te veel, maar ik wou toch even de achtergrond ervan schetsen.

Het is duidelijk dat we hoe dan ook een oplossing voor de jeugd moeten vinden. Misschien kan de administratieve vereenvoudiging al een klein beetje bijdragen. Ik weet dat het enkel een beetje balsem in de wonde is en dat de wonde zelf niet verdwijnt. Het is in elk geval zo dat de staatssecretaris voor administratieve vereenvoudiging aan een uniek inningsformulier werkt waarbij SABAM en de billijke vergoeding worden samengebracht.

Mijnheer de minister, u lijkt heel dicht bij een oplossing te zitten. Ik hoop dat dat het geval is. Ik maak even abstractie van uw verhaal over een staatshervorming, want dat brengt ons vandaag niet veel verder. We zullen wel zien. Is er juridisch vooral een probleem inzake het gelijkheidsbeginsel? Iedereen is het er in dit parlement wellicht over eens dat we de grote jongens niet moeten ontslaan van het betalen van de billijke vergoeding, maar wat met de kleine jeugdhuisen en fuifzalen? Is het zo moeilijk om op basis van een gemotiveerde argumentatie het doorbreken van het gelijkheidsbeginsel toe te staan? Of zijn er andere juridische knopen waardoor het dossier vastzit?

De voorzitter: De heer Schueremans heeft het woord.

De heer Herman Schueremans: Mevrouw de voorzitter, als ervaringsdeskundige die in deze niets vraagt, maar die gewoon is om te geven en om belasting te betalen, heb ik alle vertrouwen in beide ministers: in

minister Anciaux om over de kwestie te onderhandelen en tot een goed einde te brengen en in minister Verwilghen die dringend op de rem moet staan inzake de billijke vergoeding zodat iedereen krijgt waar hij recht op heeft. Laten we allemaal de kalmte bewaren, zeker op het spreekgestoelte. Laten we vertrouwen hebben in beide ministers, dan komt het wel goed.

Minister Bert Anciaux: Ik sluit mij uiteraard aan bij de laatste spreker en ik dank hem voor zijn tussenkomst. Ik wil ook nog even ingaan op een aantal vragen. Volgens de federale wetgeving moet elke aanvraag individueel blijven en moet altijd zichtbaar zijn wat de normale vergoeding moet zijn. We werken aan een oplossing, maar die zaken maken het niet eenvoudig om een gewone overeenkomst te sluiten.

Ik wil de dialoog met de federale minister Verwilghen graag op veel terreinen intensifiëren. Ik ben daar al lang vragende partij voor. Het is wel frustrerend dat er van het federale niveau geen reactie komt op onze vragen om samen te zitten.

Het gaat heus wel over veel dossiers. Veel klachten over federale beslissingen die zonder enige betrokkenheid van de gemeenschappen genomen zijn, komen bij mij terecht. Dat is geen leuk verhaal, maar het is de realiteit. Dat neemt niet weg dat we moeten blijven proberen om samen te zitten, daarover ben ik het met u eens.

Jeugdhuisen, parochiezalen en een aantal gemeentelijke infrastructures zijn organisaties die nu bijna allemaal met jaartarieven werken. Daar is de problematiek op dit ogenblik minimaal. De administratieve last is daar ook tot een minimum beperkt. Het gaat over alle andere occasionele, kleinschalige activiteiten waarvoor we een oplossing moeten vinden.

Ik ben nooit het engagement aangegaan om heel de billijke vergoeding op mij te nemen. Wij hebben van bij het begin duidelijk gesteld dat we dat willen doen waar het echt nodig is als een verlichting van de administratieve en financiële lasten van al die verenigingen, maar niet waar er al goede regelingen zijn. Wanneer een gemeente goede afspraken maakt voor jaartarieven, voel ik mij niet geroepen om alles op mij te nemen.

Wij proberen nu de echte problematiek op te lossen. Ik heb mij er nooit toe verbonden om oplossingen te vinden voor commerciële activiteiten van wie dan ook. Ik neem mijn verantwoordelijkheid voor de kleinschalige activiteiten en organisaties. Daarmee hebben we het grootste deel van de problematiek van de billijke vergoeding opgelost.

Mijnheer Stassen, het is uw rol om oppositie te voeren. Ik heb daar geen probleem mee. Wees gerust, we zul-

len de problematiek heus wel oplossen. Ik heb het toverstokje weliswaar nog altijd niet gevonden en het is soms moeilijk om zulke dossiers in orde te brengen, maar ze zullen opgelost worden. Dat geef ik u op een blaadje.

Ik hoop dat u op dat moment niet alleen even verbaasd, maar ook gelukkig zult zijn. Ik hoop dat u dan niet chagrijnig zult zijn omdat er een probleem opgelost is.

De heer Jos Stassen: Mijnheer de minister, ik ben een gelukkig mens en ik ben blij dat u mij nog gelukkiger wilt maken.

Maar ik wil u ook gelukkiger maken. Ik wil u namelijk een voorstel doen. Aangezien de Vlaamse VLD-ministers en mevrouw Ceysens geen belangrijke rol zullen spelen bij de federale verkiezingen, hebben zij misschien tijd om samen met u en met de heren Gatz en Schueremans naar minister Verwilghen te gaan. Misschien kunt u daar het probleem eindelijk eens oplossen. Dan zult u wellicht ook gelukkiger zijn.

Mijnheer de minister, ik wil met u een weddenschap aangaan dat ik hier voor het zomerreces opnieuw dezelfde vraag zal stellen. We zullen zien wie gelijk krijgt.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

ACTUELE VRAAG van de heer Filip Dewinter tot de heer Yves Leterme, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de verklaring van een regeringspartij dat haar Vlaamse ministers die deelnemen aan de federale verkiezingen van 10 juni 2007 hun mandaat in de Vlaamse Regering zullen uitdoen

De voorzitter: De heer Dewinter heeft het woord.

De heer Filip Dewinter: Mijnheer de minister-president, ik ben blij dat u er bent want u bent een uitreizig man. Het Vlaams Parlement heeft meer geluk dan de Vlaamse Regering. Vorige week was u niet op de Vlaamse Regering. U was in het mondaine Davos op het World Economic Forum. En dit weekend maakt u een citytrip naar Qatar om er zowaar in het gezelschap van Tom Boonen, de ronde van Qatar met uw bezoek te vereren.

Ik lees in de krant: ‘Hij gaat er de wielervedstrijd, de ronde van Qatar, volgen om er een aantal sjeiks te ontmoeten die de intentie hebben om te investeren in de wielrennerij. Mijnheer de minister, ik vraag me af wat u daar eigenlijk gaat doen. Ik hoop dat u de sjeiks niet nodig hebt om uw verkiezingscampagne te financieren.

Deze trip toont aan waar het eigenlijk om gaat, mijnheer de minister-president. U bent op zoek naar aandacht, media-aandacht in het kader van de campagne voor de federale verkiezingen waar u lijsttrekker zult zijn voor de Senaat. Dit is ook het onderwerp van mijn eigenlijke vraag. Het uitstapje naar Qatar is symptomatisch maar ook niet meer dan dat. Uiteindelijk wordt de Vlaamse Regering het strijdperk waar de federale verkiezingscampagne zal worden uitgevochten. Dat blijkt nu de VLD-voorzitter aankondigt dat zijn VLD-ministers in de Vlaamse Regering zullen blijven zeten en geen prominente rol zullen spelen bij de federale verkiezingen van 10 juni. De vingerwijzing kan niet veel duidelijker.

Ook minister Anciaux heeft op 22 juli 2006 opgeroepen tot een terughoudende opstelling naar aanleiding van de federale verkiezingen. Er is maar één groep van ministers, die van CD&V, die zich daar nog niet over hebben uitgesproken. Het is niet helemaal correct wanneer ik dat zeg want ik heb hier een interview bij van u, mijnheer de minister-president, van 24 juli 2004 waarin u verklaart aan De Standaard: ‘Ik heb iedereen gevraagd om gedurende vijf jaar op post te blijven maar ik kan dat niet afdwingen. In mijn partij is afgesproken dat de drie mensen de rit uitdoen en hoogstens in een ondersteunende rol kandidaat zijn bij andere verkiezingen.’

Als ik dat allemaal lees, dan vraag ik me af wat het probleem is. Waarom kan deze regering geen gemeenschappelijk standpunt innemen over deze kwestie? Waarom kan deze regering niet onder leiding van de minister-president beslissen dat ze zich terughoudend zal opstellen en geen actieve rol zal spelen tijdens de verkiezingscampagne, en dus op post blijft voor de hele legislatuur?

Mijnheer de minister-president, zakelijkheid, ernst, degelijkheid, goed bestuur, dat zijn de zelfverklearde kenmerken van deze regering. Nu krijgen we een minister-president die een citytrip organiseert naar de ronde van Qatar om toch maar eens in beeld te komen. We krijgen een regering waarin de federale verkiezingen aan de orde zijn. We krijgen een minister-president van wie we niet weten of hij over een paar maanden nog minister-president zal zijn. En we krijgen vooral een regering met ministers die vanaf nu permanent en waarschijnlijk tot na de federale verkiezingen in confrontatie met elkaar zullen zijn omdat de minister-president geen duidelijkheid wil geven over zijn eigen politieke toekomst.

Mijnheer de minister-president, nu geven zelfs uw eigen ministers u een vingerwijzing. Laat uw buik spreken en laat me weten wat uw eigen politieke toekomst in deze regering is, en wat het standpunt van de regering is over de verklaring van de VLD-voorzitter,

die duidelijk stelt dat zijn ministers geen actieve rol zullen spelen in de federale verkiezingen en op post zullen blijven gedurende de volledige legislatuur.

De voorzitter: Minister-president Leterme heeft het woord.

Minister-president Yves Leterme: Mijnheer Dewinter, ik neem er nota van dat u de activiteit van duizenden Vlamingen in opdracht van baggerbedrijven geen aandacht van de Vlaamse Regering waard vindt. Ik zal van morgenvroeg tot vrijdagmiddag, in samenspraak met grote Vlaamse bedrijven die daar aanzienlijke opdrachten binnenhalen, goed werk presteren en voor duizenden jobs in Vlaanderen zorgen. Ik zal mijn best doen om dit soort activiteiten ook in de toekomst mogelijk te maken. Ik zal contracten bepleiten voor die Vlaamse baggerbedrijven. *(Applaus bij CD&V en de N-VA)*

Mijnheer Dewinter, u zult me niet kwalijk nemen dat ik morgen informeel mededeling zal doen van uw inschatting van de noodzaak om die inspanningen vanuit de Vlaamse Regering te ondersteunen.

De samenstelling van de lijsten voor de verkiezingen is de bevoegdheid van de partijleidingen en -voorzitters. Ik heb begrepen dat daarover in uw partij enige commotie is ontstaan. De heer Vanhecke die lijsttrekker was voor de Europese verkiezingen, wordt nu lijsttrekker voor de Senaatsverkiezingen. Ik heb vernomen dat de mensen van de VLD zullen deelnemen aan de federale verkiezingen. Dat is de bevoegdheid van de partijleidingen.

Wij gaan voluit voort met de uitvoering van het Vlaams regeerakkoord. Dat is het belangrijkste. Daarover moeten we het hebben in dit parlement, zoals heel deze namiddag al het geval is geweest. *(Applaus bij CD&V en de N-VA)*

De heer Filip Dewinter: Mijnheer de minister-president, u komt steeds meer in nauwe schoentjes. U kunt er zich niet zomaar vanaf maken met de simpele mededeling: 'We zijn goed bezig, dat doen we nog tot in juni en daarna zien we wel'. Dit lukt niet meer, zeker als uw eigen ministers u het mes op de keel zetten en u verplichten om kleur te bekennen.

De VLD-ministers hebben ook boter op hun hoofd. Minister-president Dewael liep indertijd naar de overkant om daar zijn kans te wagen. Hetzelfde scenario herhaalt zich nu. De VLD heeft misschien wel geleerd uit het verleden. Mijnheer de minister-president, u slaagt er niet in een eensgezind standpunt in te nemen in deze regering. Minister Anciaux heeft in juli 2006 al gevraagd om tot een afspraak te komen in de regering. De VLD vraagt het vandaag. Door te weigeren daarop in te gaan, laat u in uw kaarten kijken.

In Silicon Valley zijn Vlaamse bedrijven actief, in Zuid-Amerika creëren Vlaamse bedrijven

tewerkstelling, Vlaamse bedrijven zetten opmerkelijke prestaties neer in Zuid-Afrika en elders. Als u zich elk weekend genoodzaakt voelt om in uw zoektocht naar publiciteit naar Qatar te reizen omdat Tom Boonen daar rondrijdt, en er een lunch met een bedrijfsleider aan koppelt om het politiek verkocht te krijgen, dan zijn we ver van huis. Geef het maar toe, dit zijn campagneactiviteiten in het kader van de verkiezingen van 10 juni 2007, niet meer en niet minder dan dat.

Het is bedenkelijk dat de belastingbetaler moet opdraaien voor uw campagneactiviteiten. Nu gaat u zelfs naar de Ronde van Qatar. Het is alleen nog afwachten wanneer u opduikt in de Ronde van Zimbabwe. Het programma 'Allez allez Zimbabwe' loopt iedere week op televisie. U zou ook daar even uw hoofd kunnen laten zien. De Vlaamse belastingbetaler betaalt wel het gelag, en wellicht met veel plezier. *(Applaus bij het Vlaams Belang)*

De voorzitter: Mevrouw Vogels heeft het woord.

Mevrouw Mieke Vogels: Mijnheer de minister-president, tot voor kort was u zeer trouw aanwezig tijdens de plenaire vergaderingen. Dat siert u ook. Samen met de heer Dewinter moet ik echter vaststellen dat uw aandacht voor het parlement en de Vlaamse politiek serieus vermindert.

Minister-president Yves Leterme: Ik ben hier nu toch.

De heer Eric Van Rompuy: Waar is de tijd dat mevrouw Dua naar het Amazonewoud trok. *(Gelach/Rumoer)*

Mevrouw Vera Dua: Ik doe dat tijdens de vakantieperiodes, mijnheer Van Rompuy. *(Opmerkingen van de heer Eric Van Rompuy/Rumoer)*

Mevrouw Mieke Vogels: Mijnheer de minister-president, ik sluit me aan bij wat mevrouw Dua net heeft gezegd. Zeg me welke trips u kiest en ik zal zeggen welke man u bent. *(Rumoer)*

Mevrouw Dua heeft inderdaad voor het Amazonewoud gekozen. Ze had daar ook goede redenen voor. Ze vroeg aandacht voor het behoud van het woud. U kiest voor de top van de rijkste landen van de wereld. U gaat naar Davos. U hebt gelijk. U leidt immers een van de rijkste regio's in de wereld. U zult zich daar helemaal thuis voelen.

Ik vraag me alleen af of het niet beter zou zijn geweest om naar het Sociaal-Economisch Forum in Nairobi te reizen. Daar kan men de steun van een van de rijkste regio's veel beter gebruiken dan in het rijke Davos.

Mijnheer de minister-president, ik weet dat u dit niet graag hoort. Het is echter de bittere realiteit. Op een

moment dat de armoede in uw eigen regio alsmaar toeneemt, is het misplaatst om u te laten zien in Davos. *(Opmerkingen/Applaus bij Groen!)*

Minister-president Yves Leterme: Ik zal eerst antwoorden op de opmerkingen van mevrouw Vogels. Ik vraag me wel af of het nodig is om op iets dergelijks te reageren.

Mevrouw Vogels, ik hoop dat de heer Mbeki en de president van Liberia niet horen wat u zegt over het werk dat ze in Davos hebben gedaan tijdens vergaderingen waarop ook ik aanwezig was. Vroeger was Davos een vergadering van de wereldtop van het kapitalisme. Nu werd er over duurzame ontwikkeling gesproken. *(Opmerkingen van mevrouw Mieke Vogels)*

Vindt u dan ook dat de heer Mbeki en de president van Liberia daar ten onrechte aanwezig waren? Ook andere vertegenwoordigers uit ontwikkelingslanden waren daar aanwezig.

Mijnheer Dewinter, ik werd uitgenodigd door Qatar. Die verplaatsing kost de Vlaamse belastingbetaler nul euro. Zaterdagmorgen ben ik terug.

Het kan pretentius lijken, maar ik heb Tom Boonen niet nodig om aan politiek te doen in Vlaanderen. *(Applaus bij CD&V en bij de N-VA)*

De heer Filip Dewinter: Ik neem er akte van dat u op kosten van Qatar naar de Ronde van Qatar gaat. Ik hoop alleen dat er niet veel dergelijke rondes zijn in de wereld. U zou dan nogal veel afwezig zijn op de minister-raden en in het parlement. *(Rumoer)*

Dat doet blijkbaar pijn bij CD&V.

Als de woordvoerder van minister-president Leterme verklaart dat Vlaanderen knowhow heeft als het op de organisatie van wielervedstrijden aankomt en dat hij daarom naar Qatar afreist, dan vraag ik me af of hij geen veredelde Patrick Lefevere is of een veredelde organisator van kermiskoersen allerhande.

Is de minister-president nu een veredelde Patrick Lefevere, die een wielerploeg moet organiseren, of is hij een veredelde organisator van kermiskoersen allerhande? Ik dacht dat u minister-president van Vlaanderen was. Ik herhaal: wat gaat u daar in hemelsnaam doen? Dat moet u mij toch echt eens heel duidelijk maken want ik heb de indruk dat het er inderdaad alleen maar op aankomt goedkope publiciteit te zoeken, en dat allemaal in het kader van de federale verkiezingen van 10 juni.

Minister-president Yves Leterme: Mevrouw de voorzitter, ik vergat nog te reageren op wat mevrouw Vogels zei over mijn aanwezigheid in het Vlaams Parlement. Ik

daag de collega's uit om na te gaan wanneer ik hier de voorbije tweeënhalf jaar afwezig ben geweest. Ik had ook schikkingen getroffen, mevrouw de voorzitter, om hier vorige week bij het begin van de zitting aanwezig te zijn. Het heeft het parlement behaagd om het aanvangsuur van de plenaire zitting te verschuiven van 14 uur naar 14.30 uur. Ik heb daarover met u aan de telefoon gepraat, en toen is gebleken dat ik hier om die reden niet aanwezig kon zijn. Ik had mij klaar gehouden om op het normale aanvangsuur van de plenaire zitting hier in het Vlaams Parlement te zijn. *(Applaus bij CD&V)*

De voorzitter: Het incident is gesloten.

ACTUELE VRAAG van mevrouw Patricia Ceysens tot de heer Frank Vandenbroucke, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Werk, Onderwijs en Vorming, over het activeringsbeleid voor werklozen en de rol ter zake van de VDAB

De voorzitter: Mevrouw Ceysens heeft het woord.

Mevrouw Patricia Ceysens: Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Collega's, mijnheer de minister, er was vorige week heel wat te doen over het rapport van IRES. Dat rapport was besteld door de federale overheid. Ook de federale minister van Werk heeft er uitvoerig commentaar op geleverd. We moeten het dus niet hebben over die ene brief waarover het onderzoek ging. We moeten het wel hebben over de randbedingen die bij het onderzoek opnieuw naar boven zijn gekomen en over een aantal vragen die daarbij rijzen.

Als ik goed naar het onderzoek kijk, wil ik er toch wel van opsteken dat de brief effect heeft bij diegenen die sowieso het snelst terug aan werk zouden geraken. Ik vind het niet onbelangrijk om dat eens terug te koppelen naar wat we doen bij de VDAB: de sluitende aanpak. Mevrouw Merckx zei me dat er volgende week nog een hoorzitting is. Het thema zal dus nog lang niet uitgebeend zijn. Het activeren van werkzoekenden is overigens ook in het kader van de Lissabon-doelstellingen een van de voornaamste uitdagingen, een van de voornaamste indicatoren.

Ik heb niet gezien dat u ergens op het IRES-rapport hebt gereageerd, althans niet in de media die ik heb gezien. Maar bij ons rees toch de vraag of we hier een les kunnen uit trekken voor de VDAB. Ik refereer graag aan de column van Jan Denys, die ik ook in het begrotingsdebat heb ter sprake gebracht. De heer Denys gaf min of meer dezelfde zoektocht aan: bij de VDAB vertrekt men voor een vacature van een data-

bank van vierhonderd mensen, om uiteindelijk toch niemand aan een job te kunnen helpen.

Dat blijft ons heel erg zorgen baren. Moeten we hier niet opnieuw een les uit trekken met betrekking tot de werking van de VDAB? Naar mijn aanvoelen is dit wat IRES ons zegt: als de brief heeft gewerkt, heeft hij dat dan gedaan bij diegenen die misschien toch ook wel zonder die brief het eerst aan werk zouden zijn geraakt? Is dit ook niet wat we met de aanpak van de VDAB riskeren: dat we ook daar het meeste effect zullen sorteren bij diegenen die sowieso het snelst zouden weggeraken uit de categorie werkzoekenden? Dat zou dan betekenen dat we ons toch meer moeten concentreren op de moeilijkste groep.

De voorzitter: Minister Vandenbroucke heeft het woord.

Minister Frank Vandenbroucke: Ik vind het een beetje moeilijk om de vraag goed te plaatsen, maar ik zal proberen hem even te herhalen, zodat we zeker zijn dat we over hetzelfde discussiëren.

Ik denk, zoals u, dat de IRES-studie interessant is, maar ze is nogal beperkt als je er echt verregaande conclusies uit wil trekken. De mensen van IRES hebben nagegaan wat het effect is van het verzenden van een brief en vervolgens van het hebben van een gesprek met een ambtenaar van de RVA op mensen die werkzoekend zijn, en ze hebben de groep die de procedure doorloopt, vergeleken met een groep die ze niet doorloopt. Ze stellen vast dat het verzenden van de brief en het hebben van het gesprek een sterk effect hebben.

U hoort mij niet zeggen dat we over die studie in die mate tevreden zijn dat het resultaat voor ons volstaat. Dat is absoluut niet mijn idee, en ook niet van de mensen van IRES.

Waarom is dat onderzoek beperkt? Er wordt niet nagegaan wat de VDAB doet en dat is een van de problemen van het onderzoek. Er wordt wel in beeld gebracht wat de Waalse FOREM doet omdat die een actie onderneemt die zeer gelijktijdig is met de acties van de RVA. De VDAB daarentegen heeft beslist om eerder preventief te werken. Wie door de RVA wordt opgeroepen, is eigenlijk al bij de VDAB gepasseerd. Dat brengt het IRES-onderzoek niet in beeld. De onderzoekers zeggen wel dat dit kan verklaren waarom de resultaten in Vlaanderen en Wallonië verschillend zijn, maar het wordt niet in beeld gebracht. Ze brengen niet in beeld dat wij een benadering hebben die een beetje selectief is en die veel intensiever inwerkt op mensen die verder afstaan van de arbeidsmarkt.

IRES heeft gelijk dat vooral mensen die niet zo ver afstaan van de arbeidsmarkt, erop komen door het louter

verzenden van zo'n brief. Dat is evident. IRES zegt ook dat zo'n brief niet volstaat voor mensen die verder afstaan van de arbeidsmarkt en dat daar meer intense acties voor moeten worden ondernomen. Ook daarin hebben ze gelijk. Er is echter niet onderzocht of wat Vlaanderen op dat vlak doet, al dan niet volstaat. We hanteren een getrappt model met een lichtvoetige aanpak van mensen die hooggeschoold en nog maar pas werkzoekend zijn, en een veel intensere aanpak van mensen die lang werkzoekend en laaggeschoold zijn. Dat is niet onderzocht.

Omdat dat niet onderzocht is, hoort u me wel niet zeggen dat dit bij ons perfect loopt. Met de sluitende aanpak staan we nog maar aan het begin van het verhaal. Dit moet intenser, krachtiger en in de breedte worden georganiseerd voor alle werkzoekenden. Dat is mijn diepe overtuiging. We zijn nog heel wat leergeld aan het betalen in een benadering die we eigenlijk best tien of vijftien jaar eerder waren opgestart, maar dat is nu eenmaal de geschiedenis. We zijn daarmee wat laat begonnen, maar beter laat dan nooit.

U vraagt of ik het eens ben met de beleidsconclusies die IRES voorstelt. Ik ben het met een aantal niet eens. Ze hebben de neiging om wat in Wallonië gebeurt, naar voren te schuiven als het goede model. Er gebeurt een controle door de RVA en daarna moet worden begeleid. Neen, er is geen enkele reden waarom niet eerder zou worden begonnen met begeleiden. Ze hebben ook de neiging om te zeggen dat sanctioneren alleen maar mag als iemand een welbepaalde passende job of opleiding weigert. Ik vind dat een restrictieve opvatting. Sanctioneren moet ook kunnen als iemand klaarblijkelijk weinig onderneemt, zelfs al ligt daar nu niet meteen een welbepaalde job voor die persoon. Ik heb een daar wat strengere opvatting over dan de mensen van IRES. Het wordt allemaal nogal geïnspireerd door de Waalse praktijk. Ik vind dan ook dat we daar niet zoveel lessen uit kunnen trekken.

We hebben nog meer te doen. We zijn begonnen met een meer intensieve aanpak in dertien Vlaamse steden en gemeenten van een moeilijke groep: de jongeren die langdurig werkloos en laaggeschoold zijn. Het is te vroeg om dat te evalueren. Het duurzame effect daarvan moet kunnen worden nagegaan. Dat is een oefening met een moeilijke groep.

U hebt gelijk dat we in Vlaanderen in de breedte te maken hebben met knelpunten op de arbeidsmarkt. Dat is anders dan in Brussel en Wallonië. We moeten een beleid in de breedte ontwikkelen. We moeten werkzoekenden confronteren met de vraag die er is op de arbeidsmarkt. We moeten meer dan vroeger aan mensen zeggen dat ze hun aspiraties misschien moeten wijzigen omdat ze anders geen werk zullen vinden. Als ze die wijzigen, zijn er andere mogelijkheden die wel

tot werk leiden. Er moet soms wat druk op mensen worden uitgeoefend om die aanpassing te maken. Dat is niet gemakkelijk voor de VDAB. Dat is een cultuuromslag waar de organisatie doorgaat. Die opdracht ligt voor ons.

Ik vat kort samen. De IRES-studie leert ons iets, maar niet zo veel. We leren iets over het effect van het verzenden van die brief. Ik denk dat wat ze daarover zeggen juist is. Is het logisch dat vooral hogergeschoolden er het snelst op reageren? Dat is logisch. Toont dat aan dat er meer moet gebeuren? Dat is absoluut het geval. Wij werken ook intensiever met groepen die verder van de directe arbeidsmarkt staan. Intuïtief denk ik dat wat we vandaag al meer doen, nog maar een begin is. Er is nog veel werk te verzetten. Volgende week wordt daarover in de commissie een gedachtewisseling met de administrateur-generaal van de VDAB gehouden. Ik wil in de komende twee of drie maanden een omvattend bilan over ons beleid over knelpuntberoepen opstellen.

Mevrouw Patricia Ceysens: Ik kan me erg vinden in het antwoord. Ik heb nog een kanttekening, die wellicht een debat op zich vergt. Ik heb geleerd dat we misschien te veel belang hechten aan de vereiste dat mensen formeel moeten aantonen dat ze voor jobs hebben gesolliciteerd. Als ze een stapel brieven op tafel leggen, is het gemakkelijk om te zeggen dat ze hebben gedaan wat ze moesten doen. De formele bewijzen zijn nodig, want zo kan men controleren. Het volstaat evenwel niet met die formele bewijzen te komen om te kunnen zeggen dat er geen problemen meer zijn. De informele inzet om werk te vinden, blijft erg belangrijk.

De voorzitter: De heer Laurys heeft het woord.

De heer Jan Laurys: Mijn bedenkingen sluiten aan bij wat de minister heeft gezegd. Ik vind dat het onderzoek van het IRES meer aandacht krijgt dan het verdient. Er wordt eigenlijk maar een heel beperkt aspect gemeten: het effect van de eerste verwittiging verstuurd door de RVA in het kader van de activeringspolitiek. Eigenlijk kan men geen bredere besluiten trekken. De onderzoekers geven dat trouwens zelf toe. Ze zeggen dat ze absoluut niets kunnen zeggen over het zoekgedrag van de werkzoekende. Het zou zelfs kunnen dat het zoekgedrag is toegenomen, al kunnen ze dat niet uit het onderzoek afleiden. Er is alleen vastgesteld dat er een groter effect is bij die groep die gemakkelijker 'bemiddelbaar' is.

Ik zou het betreuren als men op basis van dit onderzoek besluiten zou trekken en ingaan op aanbevelingen zoals het stoppen met de administratieve procedure en te sanctioneren op basis van het weigeren van een passende dienstbetrekking. Dat zou haaks staan op de conclusies van de onderzoekers, want zij stellen vast dat het versturen van een brief een niet te verwaarlozen effect heeft op 11 percent van de doelgroep. Ik heb niets tegen het bestraffen van het weigeren van een passende dienstbe-

trekking, maar dan moet wel goed worden gedefinieerd wat een passende dienstbetrekking wel is.

Ik ga dus akkoord met de minister als hij zegt dat we ten minste moeten wachten op een evaluatie – niet alleen van de eerste brief, maar ook van het eerste en tweede gesprek met de RVA, van de maatregelen van de gewestelijke instellingen en van de begeleiding en opleiding van de VDAB. Laat ons niet te snel besluiten trekken op basis van dit summiere onderzoek.

Minister Frank Vandenbroucke: Ik wil nog even ingaan op de correcte opmerking van mevrouw Ceysens. De mensen van het IRES merken op dat werkzoekenden met de nodige papieren door de mazen van het net glippen, terwijl diegenen die niet zo handig zijn, bestraft worden. Dat is juist. Maar de conclusie dat men dat soort van controles moet stopzetten, deel ik absoluut niet. De waarheid is immers dat de handige jongens en meisjes ook ontsnappen aan sancties wegens het weigeren van een passende dienstbetrekking. Bij sollicitaties doen ze het immers 'slecht' en dan worden ze niet aangeworven, maar dat levert hen geen problemen op.

Als u me toestaat even buiten mijn bevoegdheden te gaan: dat laatste doet me besluiten dat de enig goede oplossing op termijn erin bestaat controles, sancties, bemiddeling en opleiding in één hand te centraliseren. Vandaag is er sprake van schizofrenie. Enerzijds is er de instelling die de uitkering betaalt en het controle-, handavings- en sanctioneringsbeleid uitvoert.

Anderzijds wordt er binnen instellingen zoals de VDAB, FOREM, BGDA met mensen omgegaan en wordt over de inspanningen van deze mensen kwalitatief geoordeeld, maar er worden geen sancties uitgesproken. Deze instellingen oefenen een vorm van transmissiepolitiek uit op basis van papier – al gebeurt dat via elektronische weg, naar een andere instelling. Dat werkt nooit optimaal.

Als we over nieuwe stappen in de staatshervorming spreken, pleit ik ervoor dat de opvolging van de beschikbaarheid, de bemiddeling en de opleiding in één hand zouden terechtkomen. Dan zou men dat aspect veel beter kunnen aanpakken.

Op het vlak van de institutionele vormgeving zijn de dingen echter wat ze zijn. We trachten ons te behelpen met wat we hebben. Als we alle gegevens bij elkaar hebben, zullen we zien wat dat geeft.

Mevrouw Patricia Ceysens: Het laatste punt dat de minister aanhaalt, is ook mijn persoonlijke mening. Ik heb daar geen probleem mee. We zullen zien of we daar geraken. Dat element zat al een stukje in de studie. Het kan niet optimaal functioneren. Ik wil de stu-

die niet overroepen, al zitten er zeker punten in waarover we het debat moeten voortzetten.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE van de heren Frans Peeters, Jos De Meyer, Jan Peumans, Joris Vandembroucke, Jul Van Aperen en Bart Martens betreffende het optimaal gebruik van de vrije busbaan langs gewestwegen – 923 (2005-2006) – Nrs. 1 en 2

Bespreking

De voorzitter: De heer Koninckx, verslaggever, heeft het woord.

De heer Flor Koninckx: De commissie voor Openbare Werken heeft dit voorstel van resolutie op dinsdag 17 januari 2007 behandeld. Er wordt gepleit voor een betere benuttingsgraad van de vrije busbanen. Er is voor geopteerd om er uitsluitend het collectief vervoer op toe te laten. Met het collectief vervoer hebben we een minimum aantal personen voor ogen, namelijk de 8+1-auto's en niet de auto's waarin twee of drie mensen zitten. Er wordt gepleit voor meer vrije busbanen en voor het doortrekken van de vrije busbanen op gemeentegronden. Het voorstel van resolutie werd in de commissie aangenomen met 9 stemmen bij 5 onthoudingen.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Frans Peeters: Ik sluit mij aan bij de vorige spreker.

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mevrouw de voorzitter, collega's, in de commissie voor Mobiliteit hebben wij gezegd dat wij dit voorstel van resolutie niet ongenegen zijn. Wij vinden het een goede zaak dat meer gebruikers op de gereserveerde rijstroken worden toegelaten. Het is nodig dat de vrije busbanen efficiënter worden gebruikt. Dat men de banen ook wil openstellen voor 8+1-voertuigen en taxi's vinden wij een goede zaak, al blijven wij ervoor pleiten dat de gereserveerde stroken ook worden opengesteld voor wagens waarin minimum drie of vier passagiers zitten. Dat is en blijft een formule om het carpoolsysteem enorm te stimuleren.

Waarom ook niet de vrije busbanen openstellen voor motoren, mijnheer Koninckx? Zij moeten nu door de files laveren wat niet helemaal wettelijk is en zeker niet ongevaarlijk. Het zou de mobiliteit ook ten goede komen.

En waarom ook niet de gereserveerde rijstroken buiten de spits en in het weekend voor alle verkeer openstellen?

Onze fractie heeft wel bedenkingen en vragen bij het voorstel om het doortrekken van vrije busbanen op gemeentewegen te bespoedigen. Vrije busbanen in het centrum nemen onvermijdelijk de schaarse parkeerplaatsen in beslag. Vrije busbanen buiten het centrum kunnen slechts worden gerealiseerd mits omvangrijke en zeer dure infrastructuurwerken.

Dit initiatief lijkt ons weinig realistisch, en, zoals gezegd, alleen maar uitvoerbaar mits zeer grote en dure infrastructuurwerken. Wij zullen ons dan ook onthouden bij dit voorstel van resolutie.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mevrouw de voorzitter, samen met de voorstel van resolutie van de meerderheid werd in de commissie ook een resolutievoorstel van Groen! besproken. Daarin werd gevraagd om 8+1-werknemersbusjes op vrije busbanen toe te laten. Vermits ons punt ook in de resolutie van de meerderheid staat, zullen ook wij dit voorstel van resolutie steunen.

De voorzitter: Vraagt nog iemand het woord? *(Nee)*

De bespreking is gesloten.

We zullen straks de hoofdelijke stemming over het voorstel van resolutie houden.

HULDE

De voorzitter: Dames en heren, vandaag is het de laatste keer dat de heer Hubert Brouns de plenaire vergadering van het Vlaams Parlement bijwoont als collega.

Zoals hij bekendmaakte, gaat hij zich volledig concentreren op zijn werk in Kinrooi. Hubert, beste collega, ik wil u uiteraard in persoonlijke naam, maar ook in naam van ons allen, danken voor uw inzet als parlementslid in het Vlaams Parlement. Ik wens u heel veel succes in de uitdaging die nog wacht. *(Applaus)*

De heer Hubert Brouns: Inderdaad, mevrouw de voorzitter, dit is mijn laatste werkdag in het parlement. Ik ben de mensen die mij de kans gegeven hebben om, sinds 1991, ook parlementair werk te doen, heel dankbaar. Ik ben u als voorzitter dankbaar voor de tijd dat we elkaar hier hebben gekend, ook uw medewerkers uiteraard voor de goede hulp die we hebben gekregen. Maar ik ben ook heel dankbaar voor de grote vriendschap die ik ervaren heb van alle collega's, op alle banken. Ik hoop dat het u allemaal heel goed gaat. Ik dank u. *(Applaus)*

VOORSTEL VAN RESOLUTIE van de heren Frans Peeters, Jos De Meyer, Jan Peumans, Joris Vandenbroucke, Jul Van Aperen en Bart Martens betreffende het optimaal gebruik van de vrije busbaan langs gewestwegen – 923 (2005-2006) – Nrs. 1 en 2

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de hoofdelijke stemming over het voorstel van resolutie.

Stemming nr. 1

Ziehier het resultaat:

109 leden hebben aan de stemming deelgenomen;
81 leden hebben ja geantwoord;
1 lid heeft neen geantwoord;
27 leden hebben zich onthouden.

Dientengevolge neemt het Vlaams Parlement het voorstel van resolutie aan. De resolutie zal aan de Vlaamse Regering worden overgezonden.

MET REDENEN OMKLEDE MOTIE van de dames Marleen Van den Eynde en Katleen Martens en de heren Frans Wymeersch, Pieter Huybrechts en Stefaan Sintobin tot besluit van de op 11 januari 2007 door mevrouw Marleen Van den Eynde in commissie gehouden interpellatie tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de resultaten van het biomonitoringonderzoek bij volwassenen en het gevoerde beleid van de Vlaamse Regering inzake milieuverontreiniging – 1061 (2006-2007) – Nr. 1

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de hoofdelijke stemming over de met redenen omklede motie.

Stemming nr. 2

Ziehier het resultaat:

109 leden hebben aan de stemming deelgenomen;
33 leden hebben ja geantwoord;
76 leden hebben neen geantwoord.

Dientengevolge neemt het Vlaams Parlement de motie niet aan.

MET REDENEN OMKLEDE MOTIE van de heren Rudi Daems, Eloi Glorieux, Jos Stassen en Jef Tavernier en de dames Vera Dua en Mieke Vogels tot besluit van de op 11 januari 2007 door de heer Rudi Daems in commissie gehouden interpellatie tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over lopende procedures inzake oppervlaktedelfstoffenplannen in Vlaanderen – 1062 (2006-2007) – Nr. 1

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de hoofdelijke stemming over de met redenen omklede motie.

De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mevrouw de voorzitter, collega's, ik wil toch een woordje uitleg geven bij onze motie.

In de commissie hebben we een goede en soms geanimeerde discussie gevoerd, onder meer over de leemontginning, naar aanleiding van openbare onderzoeken die op verschillende plaatsen in Vlaanderen lopen. Vooral in Oost-Vlaanderen en Vlaams-Brabant veroorzaken die nogal wat maatschappelijke commotie. Heel wat collega's van andere partijen hebben zich aangesloten bij onze analyse.

Zonder de individuele dossiers te bekijken, zijn er vier pijnpunten die in de tekst en in de discussie met de minister naar boven komen. Er is een te maximale inschatting van de behoeften, omdat we eigenlijk te veel delfstoffen willen exporteren en omdat de ramingen te hoog zijn ingeschat, want we gebruiken vooral cijfers van de ontginningsector zelf.

Er wordt te weinig de kaart getrokken van de alternatieven. Bijvoorbeeld voor klei, leem of grind kan perfect steenpuin of gezuiverde baggerspecie worden gebruikt. Ook dat pijnpunt werd onderschreven.

Vooral voor lokale dossiers is het een probleem dat de milieu- en mobiliteitseffecten soms erg karig werden bestudeerd. Soms werd in een of twee lijnen gesteld dat er geen mobiliteitsprobleem is, terwijl er soms een ontginning gebeurt van 40 of 50 hectare.

Nogal wat mensen, vooral gemeentebesturen, maar ook actiecomités, waren kwaad omdat ze niet of onvoldoende geïnformeerd waren over het feit dat er een ontginning zou komen. Dat heeft bij nogal wat gemeentebesturen kwaad bloed gezet. De reden daarvoor is dat de Vlaamse Regering de inspraakprocedure zes maanden geleden heeft ingekort.

De synthese van onze motie is dat wij willen dat de

behoefteraming beter gebeurt, dat er meer aandacht is voor alternatieven voor bijvoorbeeld leem of klei, dat er serieus onderzoek komt naar de milieu- en mobiliteitseffecten en vooral dat gemeentebesturen iets meer worden betrokken bij het vooroverleg, dat vandaag eigenlijk vooral gebeurt met de ontginningsector en te weinig met lokale besturen, milieuverenigingen en dergelijke.

Collega's, ik vraag om onze motie te steunen, want er werd ook geen meerderheidsmotie ingediend. Er was een motie aangekondigd door de heer De Meulemeester, maar ik heb ze niet gezien. Ik denk ook dat sommige collega's, in hun functie van burgemeester of schepen, consequent zouden zijn als ze deze motie zouden steunen, want via bezwaarschriften of zelfs via moties van gemeenteraden hebben ze al hetzelfde standpunt ingenomen.

Mijnheer De Meulemeester, in Oudenaarde werd eergisteren de Groen!-motie door de gemeenteraad aanvaard. Ik verwacht dan ook enige consequentie van de mensen die in dit dossier betrokken zijn. (*Applaus bij Groen!*)

De voorzitter: De heer De Meulemeester heeft het woord.

De heer Marnic De Meulemeester: Mevrouw de voorzitter, collega's, hoewel we met veel elementen van de motie van de heer Daems akkoord kunnen gaan, willen we de problematiek over de uitvoering van de raadpleging verwerken in een eigen voorstel van resolutie van de meerderheid. We zullen dat zo spoedig mogelijk voorleggen.

Mijnheer Daems, ik wil er toch op wijzen dat de motie die vorige maandag door de gemeenteraad van Oudenaarde unaniem werd goedgekeurd, werd voorgelegd door de meerderheid. De motie bevatte ook veel elementen die in uw motie aan bod komen en werd, na een ruim debat, unaniem goedgekeurd.

Inzake de uitvoering van de raadplegingen van de gemeentebesturen willen we de motie verruimen, want dat is niet optimaal verlopen. De minister heeft dat in de commissie ook moeten erkennen. Daarom willen we een eigen voorstel van resolutie voorleggen aan dit Vlaams Parlement.

De heer Rudi Daems: Mevrouw de voorzitter, we moeten hier niet de gemeenteraad van Oudenaarde overdoen, maar men is er daar wel in geslaagd om acht amendementen te aanvaarden die ook de inhoud van onze motie weergeven.

De heer Patrick Lachaert: Mevrouw de voorzitter, een aantal premissen van de motie zijn niet juist. We kunnen ze dus moeilijk goedkeuren. Zoals de heer De Meulemeester heeft gezegd, zal er een voorstel van resolutie worden ingediend die voor wat betreft de problematiek van de gemeentelijke verwittiging een vraag stelt

aan de regering, wat evenwel niet decretaal kan veranderd worden want het is een uitvoeringsbesluit dat moet veranderd worden.

De voorzitter: De stemming begint.

Stemming nr. 3

Ziehier het resultaat:

111 leden hebben aan de stemming deelgenomen;
6 leden hebben ja geantwoord;
76 leden hebben neen geantwoord;
29 leden hebben zich onthouden.

Dientengevolge neemt het Vlaams Parlement de motie niet aan.

MET REDENEN OMKLEDE MOTIE van de dames Greet Van Linter, Gerda Van Steenberge en Marijke Dillen en de heren Erik Tack en Felix Strackx tot besluit van de op 16 januari 2007 door mevrouw Greet Van Linter in commissie gehouden interpellatie tot mevrouw Inge Vervotte, Vlaams minister van Welzijn, Volksgezondheid en Gezin, over geestelijke gezondheidszorg voor ouderen in de residentiële sector – 1064 (2006-2007) – Nr. 1

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de hoofdelijke stemming over de met redenen omklede motie.

Stemming nr. 4

Ziehier het resultaat:

115 leden hebben aan de stemming deelgenomen;
30 leden hebben ja geantwoord;
78 leden hebben neen geantwoord;
7 leden hebben zich onthouden.

Dientengevolge neemt het Vlaams Parlement de motie niet aan.

MET REDENEN OMKLEDE MOTIE van de dames Mieke Vogels en Vera Dua en de heren Eloi Glorieux, Rudi Daems, Jos Stassen en Jef Tavernier tot besluit van de op 17 januari 2007

- 1° door de heer Eloi Glorieux in plenaire vergadering gehouden interpellatie tot de heer Yves Leterme, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over het regeringsstandpunt inzake het verlengen van de levensduur van de kerncentrales, naar aanleiding van de uitspraken ter zake van minister Kris Peeters;
- 2° door de heer Bart Martens in plenaire vergadering gehouden actuele interpellatie tot de heer Yves Leterme, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de uitstap uit kernenergie en de uitlatingen hierover van Vlaams minister van Energie Kris Peeters

– 1066 (2006-2007) – Nr. 1

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de hoofdelijke stemming over de met redenen omklede motie.

De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mevrouw de voorzitter, ik stel vast dat er drie moties over deze interpellaties ter stemming voorliggen. Ik merk dat in de motie van de meerderheid in punt 1 gevraagd wordt dat het regeerakkoord inzake groene stroom zou worden uitgevoerd, en in punt 2 dat de belofte van minister Peeters om tegen 2015 het aandeel groene stroom op te trekken tot 12 percent, zou gerealiseerd worden. De meerderheid twijfelt dus terecht aan het feit dat de regering het regeerakkoord inzake groene stroom effectief zal uitvoeren en dat minister Peeters zijn belofte zal houden. In een derde punt vraagt de meerderheid dat de middelen van het energiefonds zouden worden aangewend voor onderzoek naar schone energie. Hiermee wijst de meerderheid minister Peeters terecht, die dat geld nu besteedt aan de aankoop van buitenlandse uitstootkredieten. De volgens mij terecht geuite twijfels in deze motie zijn ook de onze. Groen! zal bijgevolg deze motie van de meerderheid goedkeuren. Tegelijkertijd roepen we alleszins sp.a en spirit op om ook onze motie goed te keuren.

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mevrouw de voorzitter, mijn collega's van Groen! zullen wel niet gechoqueerd zijn als ik zeg dat hun met redenen omklede motie getuigt van een vergaande vorm van naïviteit. Blijkbaar is het bij Groen!, maar evengoed bij sp.a, nog niet doorge-

drongen dat de afhankelijkheid van energieproducenten van buiten de Europese Unie niet meteen een waarborg is op voldoende energiebevoorrading tegen min of meer stabiele prijzen. Vandaag komt 50 percent van al onze olie en gas van producenten buiten de EU en de verwachting is dat de energie-import tegen 2020 zal stijgen tot 70 percent. We worden dus steeds meer afhankelijk van Rusland en de Perzische Golf. Bovendien moeten in Vlaanderen en in Europa nog zeer grote inspanningen geleverd worden om de broeikasgassen te verminderen.

Het is duidelijk dat kernenergie een belangrijke rol kan spelen in het minder afhankelijk worden van ingevoerd gas en olie, en de oplossing kan bieden voor de hoge CO₂-uitstoot.

De met redenen omklede motie van de meerderheid is een typisch Belgisch compromis: het is vis noch vlees. In de commissie en tegenover de media is CD&V een voorstander van het langer operationeel houden van de kerncentrales. Ook bij sommige VLD-parlementsleden, die in dit dossier een verpletterende verantwoordelijkheid dragen, horen we gelijkaardige geluiden. Als de meerderheid dan echter een met redenen omklede motie indient, naar aanleiding van een interpellatie over de uitspraak van de heer Peeters, Vlaams minister van Energie, die ervoor pleitte de kerncentrales tien jaar langer open te houden, mist CD&V, zoals in het verleden al zo vaak is gebeurd, de moed om zijn uitspraken en beloften hard te maken. Luister naar mijn woorden, maar kijk niet naar mijn daden. Sp.a, dat de stemmen van Groen! wil inpikken, wil onder geen beding weten van het langer actief blijven van de kerncentrales, dus laat CD&V zijn eigen minister vallen. In heel de met redenen omklede motie van de meerderheid wordt met geen woord gerept over de noodzaak om, in afwachting van het beschikken over realistische en betaalbare alternatieven, kerncentrales langer operationeel te houden. Voor een dergelijke ruggengraatloosheid kan ik onmogelijk ook maar enige sympathie opbrengen. We zullen deze motie, net als die van Groen!, dan ook niet goedkeuren.

De met redenen omklede motie van het Vlaams Belang is duidelijk. We zijn niemand schatplichtig. We hebben tenminste de eerlijkheid en de moed om onze standpunten en voorstellen hard te maken. We zijn er voorstander van dat men onderzoek blijft verrichten naar en blijft investeren in alternatieve energie, bijvoorbeeld in kernfusie en nieuwe hernieuwbare energiebronnen, zoals de vliegende windmolens. Vlaanderen – en ook Europa – is om meerdere redenen, zoals het versterken van de lokale energieonafhankelijkheid en het in handen houden van de eigen elektriciteitsproductie en -kennis, de vermindering van de CO₂-uitstoot en het momenteel ontbreken van enig realistisch en betaalbaar alternatief, afhankelijk van kernenergie.

Ik wil besluiten met de uitspraak van kernfysicus Christian Hoenraet, die pleit voor een bewuster energiegebruik: “Ethisch is het onverantwoord om kerncentrales, die nog lang niet versleten zijn, te sluiten.” (*Applaus bij het Vlaams Belang*)

De voorzitter: De stemming begint.

Stemming nr. 5

Ziehier het resultaat:

111 leden hebben aan de stemming deelgenomen;
6 leden hebben ja geantwoord;
105 leden hebben neen geantwoord.

Dientengevolge neemt het Vlaams Parlement de motie niet aan.

MET REDENEN OMKLEDE MOTIE van de heren Bart Martens, Jos Bex, Carl Decaluwe, Jan Peumans en Marc van den Abeelen tot besluit van de op 17 januari 2007

- 1° door de heer Eloi Glorieux in plenaire vergadering gehouden interpellatie tot de heer Yves Leterme, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over het regeringsstandpunt inzake het verlengen van de levensduur van de kerncentrales, naar aanleiding van de uitspraken ter zake van minister Kris Peeters;
- 2° door de heer Bart Martens in plenaire vergadering gehouden actuele interpellatie tot de heer Yves Leterme, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de uitstap uit kernenergie en de uitlatingen hierover van Vlaams minister van Energie Kris Peeters

– 1073 (2006-2007) – Nr. 1

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de hoofdelijke stemming over de met redenen omklede motie.

Stemming nr. 6

Ziehier het resultaat:

110 leden hebben aan de stemming deelgenomen;
80 leden hebben ja geantwoord;
30 leden hebben neen geantwoord.

Dientengevolge neemt het Vlaams Parlement de motie aan. Ze zal aan de Vlaamse Regering worden overgezonden.

MET REDENEN OMKLEDE MOTIE van de heren Jan Penris, Freddy Van Gaever, Filip Dewinter en Pieter Huybrechts tot besluit van de op 17 januari 2007

- 1° door de heer Eloi Glorieux in plenaire vergadering gehouden interpellatie tot de heer Yves Leterme, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over het regeringsstandpunt inzake het verlengen van de levensduur van de kerncentrales, naar aanleiding van de uitspraken ter zake van minister Kris Peeters;
- 2° door de heer Bart Martens in plenaire vergadering gehouden actuele interpellatie tot de heer Yves Leterme, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de uitstap uit kernenergie en de uitlatingen hierover van Vlaams minister van Energie Kris Peeters

– 1072 (2006-2007) – Nr. 1

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de hoofdelijke stemming over de met redenen omklede motie.

Stemming nr. 7

Ziehier het resultaat:

110 leden hebben aan de stemming deelgenomen;
30 leden hebben ja geantwoord;
80 leden hebben neen geantwoord.

Dientengevolge neemt het Vlaams Parlement de motie niet aan.

MET REDENEN OMKLEDE MOTIE van mevrouw Joke Schauvliege, de heren Dirk De Cock, Sven Gatz en Kris Van Dijck en mevrouw Cathy Berx tot besluit van de op 16 januari 2007 door mevrouw Joke Schauvliege in commissie gehouden interpellatie tot de heer Geert Bourgeois, Vlaams minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme, over de evaluatie en bijsturingen van de reguleringssimpactanalyse (RIA)

– 1071 (2006-2007) – Nr. 1

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de hoofdelijke stemming over de met redenen omklede motie.

Stemming nr. 8

Ziehier het resultaat wat betreft de gewestaangelegenheden:

110 leden hebben aan de stemming deelgenomen;
82 leden hebben ja geantwoord;
28 leden hebben neen geantwoord.

Ziehier het resultaat wat betreft de gemeenschapsaangelegenheden:

116 leden hebben aan de stemming deelgenomen;
85 leden hebben ja geantwoord;
31 leden hebben zich onthouden.

Dientengevolge neemt het Vlaams Parlement de motie aan.
Ze zal aan de Vlaamse Regering worden overgezonden.

ACTUALITEITSMOTIE van de dames Mieke Vogels en Vera Dua en de heren Jos Stassen, Jef Tavernier, Eloi Glorieux en Rudi Daems tot besluit van het op 31 januari 2007 in plenaire vergadering gehouden actualiteitsdebat over de spreiding in de tijd van het vrachtverkeer – 1087 (2006-2007) – Nr. 1

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de hoofdelijke stemming over de actualiteitsmotie.

Stemming nr. 9

Ziehier het resultaat:

110 leden hebben aan de stemming deelgenomen;
6 leden hebben ja geantwoord;
104 leden hebben neen geantwoord.

Dientengevolge neemt het Vlaams Parlement de motie niet aan.

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

De voorzitter: Dames en heren, hiermee zijn we aan het einde gekomen van onze werkzaamheden voor vandaag.

We komen opnieuw bijeen op woensdag 7 februari 2007 om 14 uur.

Geen bezwaar? (*Instemming*)

De vergadering is gesloten.

– *De vergadering wordt gesloten om 17.29 uur.*

BIJLAGEN

Aanwezigheden

Aanwezig

Erik Arckens, Cathy Berx, Jos Bex, Gilbert Bossuyt, Thieu Boutsen, Louis Bril, Hubert Brouns, Agnes Bruyninckx, Karlos Callens, Ludwig Caluwé, Bart Caron, Patricia Ceysens, Marc Cordeel, Hilde Crevits, Rudi Daems, Carl Decaluwe, Johan Deckmyn, Stefaan De Clerck, Dirk De Cock, Jean-Marie Dedecker, Tom Dehaene, Hilde De Lobel, Kurt De Loor, Mark Demesmaeker, Marnic De Meulemeester, Stern Demeulenaere, Jos De Meyer, Herman De Reuse, Annick De Ridder, Else De Wachter, Bart De Wever, Filip Dewinter, Marijke Dillen, Vera Dua, Hilde Eeckhout, Jaak Gabriels, Sven Gatz, Caroline Gennez, Eloi Glorieux, Dominique Guns, Veerle Heeren, Kathleen Helsen, Anne Marie Hoebeke, Michèle Hostekint, Pieter Huybrechts, Vera Jans, Patrick Janssens, Flor Koninckx, Patrick Lachaert, Jan Laurys, Laurence Libert, Marcel Logist, Jan Loones, Chokri Mahassine, Werner Marginet, Bart Martens, Katleen Martens, Luc Martens, Erik Matthijs, Trees Merckx-Van Goey, An Michiels, Monique Moens, Marie-Rose Morel, Frans Peeters, Jan Penris, Jan Peumans, Hugo Philtjens, Sabine Poleyn, Els Robeyns, Jan Roegiers, Elke Roex, Tinne Rombouts, Ludo Sannen, Johan Sauwens, Joke Schauvliege, Etienne Schouppe, Herman Schueremans, Stefaan Sintobin, Miet Smet, Bart Somers, Jos Stassen, Helga Stevens, Felix Strackx, Erik Tack, Jef Tavernier, Anissa Tamsamani, Steven Vanackere, Jul Van Aperen, Marc van den Abeelen, Dany Vandenbossche, Joris Vandenbroucke, Marleen Van den Eynde, Koen Van den Heuvel, Vera Van der Borgh, Marleen Vanderpoorten, Kris Van Dijck, Wim Van Dijck, Christian Van Eyken, Freddy Van Gaever, Roland Van Goethem, Joris Van Hauthem, Monica Van Kerrebroeck, Greet Van Linter, Bart Van Malderen, Luk Van Nieuwenhuysen, André Van Nieuwkerke, Karim Van Overmeire, Eric Van Rompuy, Gerda Van Steenberge, Jan Verfaillie, Francis Vermeiren, Jo Vermeulen, Christian Verougstraete, Johan Verstreken, Jurgen Verstrepen, Linda Vissers, Mieke Vogels, Robert Voorhamme, John Vrancken, Frans Wymeersch.

Afwezig met kennisgeving

Paul Wille: buitenslands;

Margriet Hermans, Jacky Maes, Luc Van den Brande: ambtsverplichtingen.

Individuele stemmingen Vlaamse Volksvertegenwoordigers

Stemming nr. 1:

JA-stemmen:

Jos Bex, Gilbert Bossuyt, Louis Bril, Hubert Brouns, Karlos Callens, Ludwig Caluwé, Bart Caron, Patricia Ceysens, Marc Cordeel, Rudi Daems, Stefaan De Clerck, Dirk De Cock, Kurt De Loor, Marnic De Meulemeester, Jos De Meyer, Annick De Ridder, Else De Wachter, Bart De Wever, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Mark Demesmaeker, Stern Demeulenaere, Vera Dua, Hilde Eeckhout, Jaak Gabriels, Caroline Gennez, Eloi Glorieux, Dominique Guns, Veerle Heeren, Kathleen Helsen, Anne Marie Hoebeke, Michèle Hostekint, Vera Jans, Patrick Janssens, Flor Koninckx, Patrick Lachaert, Jan Laurys, Laurence Libert, Marcel Logist, Jan Loones, Chokri Mahassine, Bart Martens, Luc Martens, Erik Matthijs, Trees Merckx-Van Goey, Frans Peeters, Jan Peumans, Hugo Philtjens, Sabine Poleyn, Els Robeyns, Jan Roegiers, Tinne Rombouts, Ludo Sannen, Joke Schauvliege, Etienne Schouppe, Herman Schueremans, Miet Smet, Bart Somers, Jos Stassen, Helga Stevens, Jef Tavernier, Anissa Tamsamani, Jul Van Aperen, Marc van den Abeelen, Koen Van den Heuvel, Vera Van der Borgh, Kris Van Dijck, Christian Van Eyken, Monica Van Kerrebroeck, Bart Van Malderen, André Van Nieuwkerke, Eric Van Rompuy, Dany Vandenbossche, Joris Vandenbroucke, Marleen Vanderpoorten, Jan Verfaillie, Francis Vermeiren, Jo Vermeulen, Johan Verstreken, Mieke Vogels, Robert Voorhamme

NEEN-stem:

Jean-Marie Dedecker

ONTHOUDINGEN:

Thieu Boutsen, Agnes Bruyninckx, Hilde De Lobel, Herman De Reuse, Johan Deckmyn, Marijke Dillen, Pieter Huybrechts, Werner Marginet, Katleen Martens, An Michiels, Marie-Rose Morel, Jan Penris, Stefaan Sintobin, Felix Strackx, Erik Tack, Marleen Van den Eynde, Wim Van Dijck, Roland Van Goethem, Joris Van Hauthem, Luk Van Nieuwenhuysen, Karim Van Overmeire, Gerda Van Steenberge, Christian Verougstraete, Jurgen Verstrepen, Linda Vissers, John Vrancken, Frans Wymeersch

Stemming nr. 2:

JA-stemmen:

Thieu Boutsen, Agnes Bruyninckx, Rudi Daems, Hilde De Lobel, Herman De Reuse, Johan Deckmyn, Marijke Dillen, Vera Dua, Eloi Glorieux, Pieter Huybrechts, Werner Marginet, Katleen Martens, An Michiels, Marie-Rose Morel, Jan Penris, Stefaan Sintobin, Jos Stassen, Felix Strackx, Erik Tack, Jef Tavernier, Marleen Van den Eynde, Wim Van Dijck, Roland Van Goethem, Joris Van Hauthem, Luk Van Nieuwenhuysen, Karim Van Overmeire, Gerda Van Steenberge, Christian Verougstraete, Jurgen Verstrepen, Linda Vissers, Mieke Vogels, John Vrancken, Frans Wymeersch

NEEN-stemmen:

Jos Bex, Gilbert Bossuyt, Louis Bril, Hubert Brouns, Karlos Callens, Ludwig Caluwé, Bart Caron, Patricia Ceysens, Marc Cordeel, Stefaan De Clerck, Dirk De Cock, Kurt De Loor, Marnic De Meulemeester, Jos De Meyer, Annick De Ridder, Else De Wachter, Bart De Wever, Carl Decaluwe, Jean-Marie Dedecker, Tom Dehaene, Mark Demesmaeker, Stern Demeulenaere, Hilde Eeckhout, Jaak Gabriels, Caroline Gennez, Dominique Guns, Veerle Heeren, Kathleen Helsen, Anne Marie Hoebeke, Michèle Hostekint, Vera Jans, Patrick Janssens, Flor Koninckx, Patrick Lachaert, Jan Laurys, Laurence Libert, Marcel Logist, Jan Loones, Chokri Mahassine, Bart Martens, Luc Martens, Erik Matthijs, Trees Merckx-Van Goey, Frans Peeters, Jan Peumans, Hugo Philtjens, Sabine Poleyn, Els Robeyns, Jan Roegiers, Tinne Rombouts, Ludo Sannen, Joke Schauvliege, Etienne Schouppe, Herman Schueremans, Miet Smet, Bart Somers, Helga Stevens, Anissa Tamsamani, Jul Van Aperen, Marc van den Abeelen, Koen Van den Heuvel, Vera Van der Borght, Kris Van Dijck, Christian Van Eyken, Monica Van Kerrebroeck, Bart Van Malderen, André Van Nieuwerkerke, Eric Van Rompuy, Dany Vandenbossche, Joris Vandenbroucke, Marleen Vanderpoorten, Jan Verfaillie, Francis Vermeiren, Jo Vermeulen, Johan Verstreken, Robert Voorhamme

Stemming nr. 3:

JA-stemmen:

Rudi Daems, Vera Dua, Eloi Glorieux, Jos Stassen, Jef Tavernier, Mieke Vogels

NEEN-stemmen:

Jos Bex, Gilbert Bossuyt, Thieu Boutsen, Louis Bril, Hubert Brouns, Karlos Callens, Ludwig Caluwé, Bart Caron, Patricia Ceysens, Marc Cordeel, Stefaan De Clerck, Dirk De Cock, Kurt De Loor, Marnic De Meulemeester, Jos De Meyer, Annick De Ridder, Else De Wachter, Bart De Wever, Carl Decaluwe, Jean-Marie Dedecker, Tom Dehaene, Mark Demesmaeker, Stern Demeulenaere, Hilde Eeckhout, Jaak Gabriels, Caroline Gennez, Dominique Guns, Veerle Heeren, Kathleen Helsen, Anne Marie Hoebeke, Michèle Hostekint, Vera Jans, Patrick Janssens, Flor Koninckx, Patrick Lachaert, Jan Laurys, Laurence Libert, Marcel Logist, Jan Loones, Chokri Mahassine, Bart Martens, Luc Martens, Erik Matthijs, Trees Merckx-Van Goey, Frans Peeters, Jan Peumans, Hugo Philtjens, Sabine Poleyn, Els Robeyns, Jan Roegiers, Tinne Rombouts, Ludo Sannen, Joke Schauvliege, Etienne Schouppe, Herman Schueremans, Miet Smet, Bart Somers, Helga Stevens, Anissa Tamsamani, Jul Van Aperen, Marc van den Abeelen, Koen Van den Heuvel, Vera Van der Borght, Kris Van Dijck, Monica Van Kerrebroeck, Bart Van Malderen, André

Van Nieuwkerke, Eric Van Rompuy, Dany Vandenbossche, Joris Vandenbroucke, Marleen Vanderpoorten, Jan Verfaillie, Francis Vermeiren, Jo Vermeulen, Johan Verstreken, Robert Voorhamme

ONTHOUDINGEN:

Agnes Bruyninckx, Hilde De Lobel, Herman De Reuse, Johan Deckmyn, Filip Dewinter, Marijke Dillen, Pieter Huybrechts, Werner Marginet, Katleen Martens, An Michiels, Marie-Rose Morel, Jan Penris, Stefaan Sintobin, Felix Strackx, Erik Tack, Marleen Van den Eynde, Wim Van Dijck, Christian Van Eyken, Freddy Van Gaeve, Roland Van Goethem, Joris Van Hauthem, Luk Van Nieuwenhuysen, Karim Van Overmeire, Gerda Van Steenberge, Christian Verougstraete, Jurgen Verstrepen, Linda Vissers, John Vrancken, Frans Wymeersch

Stemming nr. 4:

JA-stemmen:

Erik Arckens, Thieu Boutsen, Hilde De Lobel, Herman De Reuse, Johan Deckmyn, Filip Dewinter, Marijke Dillen, Pieter Huybrechts, Werner Marginet, Katleen Martens, An Michiels, Monique Moens, Marie-Rose Morel, Jan Penris, Stefaan Sintobin, Felix Strackx, Erik Tack, Wim Van Dijck, Freddy Van Gaeve, Roland Van Goethem, Joris Van Hauthem, Greet Van Linter, Luk Van Nieuwenhuysen, Karim Van Overmeire, Gerda Van Steenberge, Christian Verougstraete, Jurgen Verstrepen, Linda Vissers, John Vrancken, Frans Wymeersch

NEEN-stemmen:

Jos Bex, Gilbert Bossuyt, Louis Bril, Hubert Brouns, Karlos Callens, Ludwig Caluwé, Bart Caron, Patricia Ceysens, Marc Cordeel, Stefaan De Clerck, Dirk De Cock, Kurt De Loor, Marnic De Meulemeester, Jos De Meyer, Annick De Ridder, Else De Wachter, Bart De Wever, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Mark Demesmaeker, Stern Demeulenaere, Hilde Eeckhout, Jaak Gabriels, Sven Gatz, Caroline Genez, Dominique Guns, Veerle Heeren, Kathleen Helsen, Anne Marie Hoebeke, Michèle Hostekint, Vera Jans, Patrick Janssens, Flor Koninckx, Patrick Lachaert, Jan Laurys, Laurence Libert, Marcel Logist, Jan Loones, Chokri Mahassine, Bart Martens, Luc Martens, Erik Matthijs, Trees Merckx-Van Goey, Frans Peeters, Jan Peumans, Hugo Philtjens, Sabine Poleyn, Els Robeyns, Jan Roegiers, Elke Roex, Tinne Rombouts, Ludo Sannen, Joke Schauvliege, Etienne Schoupe, Herman Schueremans, Miet Smet, Bart Somers, Helga Stevens, Anissa Temsamani, Jul Van Aperen, Marc van den Abeelen, Koen Van den Heuvel, Vera Van der Borght, Kris Van Dijck, Christian Van Eyken, Monica Van Kerrebroeck, Bart Van Malderen, André Van Nieuwkerke, Eric Van Rompuy, Steven Vanackere, Dany Vandenbossche, Joris Vandenbroucke, Marleen Vanderpoorten, Jan Verfaillie, Francis Vermeiren, Jo Vermeulen, Johan Verstreken, Robert Voorhamme

ONTHOUDINGEN:

Rudi Daems, Jean-Marie Dedecker, Vera Dua, Eloi Glorieux, Jos Stassen, Jef Tavernier, Mieke Vogels

Stemming nr. 5:

JA-stemmen:

Rudi Daems, Vera Dua, Eloi Glorieux, Jos Stassen, Jef Tavernier, Mieke Vogels

NEEN-stemmen:

Jos Bex, Gilbert Bossuyt, Thieu Boutsen, Louis Bril, Hubert Brouns, Agnes Bruyninckx, Karlos Callens, Ludwig Caluwé, Bart Caron, Patricia Ceysens, Marc Cordeel, Stefaan De Clerck, Dirk De Cock, Hilde De Lobel, Kurt De Loor, Marnic De Meulemeester, Jos De Meyer, Herman De Reuse, Annick De Ridder, Else De Wachter, Bart De Wever, Carl Decaluwe, Johan Deckmyn, Jean-Marie Dedecker, Tom Dehaene, Mark Demesmaeker, Stern

Demeulenaere, Filip Dewinter, Marijke Dillen, Hilde Eeckhout, Jaak Gabriels, Caroline Gennez, Dominique Guns, Veerle Heeren, Kathleen Helsen, Anne Marie Hoebeke, Michèle Hostekint, Pieter Huybrechts, Vera Jans, Patrick Janssens, Flor Koninckx, Patrick Lachaert, Jan Laurys, Laurence Libert, Marcel Logist, Jan Loones, Chokri Mahassine, Werner Marginet, Bart Martens, Katleen Martens, Luc Martens, Erik Matthijs, Trees Merckx-Van Goey, An Michiels, Marie-Rose Morel, Frans Peeters, Jan Penris, Jan Peumans, Hugo Philtjens, Sabine Poleyn, Els Robeyns, Jan Roegiers, Tinne Rombouts, Ludo Sannen, Joke Schauvliege, Etienne Schouppe, Herman Schueremans, Stefaan Sintobin, Miet Smet, Bart Somers, Helga Stevens, Felix Strackx, Erik Tack, Anissa Temsamani, Jul Van Aperen, Marc van den Abeelen, Marleen Van den Eynde, Koen Van den Heuvel, Vera Van der Borght, Kris Van Dijck, Wim Van Dijck, Christian Van Eyken, Freddy Van Gaever, Roland Van Goethem, Joris Van Hauthem, Monica Van Kerrebroeck, Bart Van Malderen, Luk Van Nieuwenhuysen, André Van Nieuwkerke, Karim Van Overmeire, Eric Van Rompuy, Gerda Van Steenberge, Dany Vandenbossche, Joris Vandenbroucke, Marleen Vanderpoorten, Jan Verfaillie, Francis Vermeiren, Jo Vermeulen, Christian Verougstraete, Johan Verstreken, Jurgen Verstrepen, Linda Vissers, Robert Voorhamme, John Vrancken, Frans Wymeersch

Stemming nr. 6:

JA-stemmen:

Jos Bex, Gilbert Bossuyt, Louis Bril, Hubert Brouns, Karlos Callens, Ludwig Caluwé, Bart Caron, Patricia Ceysens, Marc Cordeel, Rudi Daems, Stefaan De Clerck, Dirk De Cock, Kurt De Loor, Marnic De Meulemeester, Jos De Meyer, Annick De Ridder, Else De Wachter, Bart De Wever, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Mark Demesmaeker, Stern Demeulenaere, Vera Dua, Hilde Eeckhout, Jaak Gabriels, Caroline Gennez, Eloi Glorieux, Dominique Guns, Veerle Heeren, Kathleen Helsen, Anne Marie Hoebeke, Michèle Hostekint, Vera Jans, Patrick Janssens, Flor Koninckx, Patrick Lachaert, Jan Laurys, Laurence Libert, Marcel Logist, Jan Loones, Chokri Mahassine, Bart Martens, Luc Martens, Trees Merckx-Van Goey, Frans Peeters, Jan Peumans, Hugo Philtjens, Sabine Poleyn, Els Robeyns, Jan Roegiers, Tinne Rombouts, Ludo Sannen, Joke Schauvliege, Etienne Schouppe, Herman Schueremans, Miet Smet, Bart Somers, Jos Stassen, Helga Stevens, Jef Tavernier, Anissa Temsamani, Jul Van Aperen, Marc van den Abeelen, Koen Van den Heuvel, Vera Van der Borght, Kris Van Dijck, Christian Van Eyken, Monica Van Kerrebroeck, Bart Van Malderen, André Van Nieuwkerke, Eric Van Rompuy, Dany Vandenbossche, Joris Vandenbroucke, Marleen Vanderpoorten, Jan Verfaillie, Francis Vermeiren, Jo Vermeulen, Johan Verstreken, Mieke Vogels, Robert Voorhamme

NEEN-stemmen:

Thieu Boutsen, Agnes Bruyninckx, Hilde De Lobel, Herman De Reuse, Johan Deckmyn, Jean-Marie Dedecker, Filip Dewinter, Marijke Dillen, Pieter Huybrechts, Werner Marginet, Katleen Martens, An Michiels, Marie-Rose Morel, Jan Penris, Stefaan Sintobin, Felix Strackx, Erik Tack, Marleen Van den Eynde, Wim Van Dijck, Freddy Van Gaever, Roland Van Goethem, Joris Van Hauthem, Luk Van Nieuwenhuysen, Karim Van Overmeire, Gerda Van Steenberge, Christian Verougstraete, Jurgen Verstrepen, Linda Vissers, John Vrancken, Frans Wymeersch

Stemming nr. 7:

JA-stemmen:

Thieu Boutsen, Agnes Bruyninckx, Hilde De Lobel, Herman De Reuse, Johan Deckmyn, Jean-Marie Dedecker, Filip Dewinter, Marijke Dillen, Pieter Huybrechts, Werner Marginet, Katleen Martens, An Michiels, Marie-Rose Morel, Jan Penris, Stefaan Sintobin, Felix Strackx, Erik Tack, Marleen Van den Eynde, Wim Van Dijck, Freddy Van Gaever, Roland Van Goethem, Joris Van Hauthem, Luk Van Nieuwenhuysen, Karim Van Overmeire, Gerda Van Steenberge, Christian Verougstraete, Jurgen Verstrepen, Linda Vissers, John Vrancken, Frans Wymeersch

NEEN-stemmen:

Jos Bex, Gilbert Bossuyt, Louis Bril, Hubert Brouns, Karlos Callens, Ludwig Caluwé, Bart Caron, Patricia Ceysens, Marc Cordeel, Rudi Daems, Stefaan De Clerck, Dirk De Cock, Kurt De Loor, Marnic De Meulemeester, Jos De

Meyer, Annick De Ridder, Else De Wachter, Bart De Wever, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Mark Demesmaeker, Stern Demeulenaere, Vera Dua, Hilde Eeckhout, Jaak Gabriels, Caroline Gennez, Eloi Glorieux, Dominique Guns, Veerle Heeren, Kathleen Helsen, Anne Marie Hoebeke, Michèle Hostekint, Vera Jans, Patrick Janssens, Flor Koninckx, Jan Laurys, Laurence Libert, Marcel Logist, Jan Loones, Chokri Mahassine, Bart Martens, Luc Martens, Erik Matthijs, Trees Merckx-Van Goey, Frans Peeters, Jan Peumans, Hugo Philtjens, Sabine Poleyn, Els Robeyns, Jan Roegiers, Tinne Rombouts, Ludo Sannen, Joke Schauvliege, Etienne Schouppe, Herman Schueremans, Miet Smet, Bart Somers, Jos Stassen, Helga Stevens, Jef Tavernier, Anissa Tamsamani, Jul Van Aperen, Marc van den Abeelen, Koen Van den Heuvel, Vera Van der Borgh, Kris Van Dijck, Christian Van Eyken, Monica Van Kerrebroeck, Bart Van Malderen, André Van Nieuwerkerke, Eric Van Rompuy, Dany Vandenbossche, Joris Vandenbroucke, Marleen Vanderpoorten, Jan Verfaillie, Francis Vermeiren, Jo Vermeulen, Johan Verstreken, Mieke Vogels, Robert Voorhamme

Stemming nr. 8:

JA-stemmen:

Jos Bex, Gilbert Bossuyt, Louis Bril, Hubert Brouns, Karlos Callens, Ludwig Caluwé, Bart Caron, Patricia Ceysens, Marc Cordeel, Rudi Daems, Stefaan De Clerck, Dirk De Cock, Kurt De Loor, Marnic De Meulemeester, Jos De Meyer, Annick De Ridder, Else De Wachter, Bart De Wever, Carl Decaluwe, Jean-Marie Dedecker, Tom Dehaene, Mark Demesmaeker, Stern Demeulenaere, Vera Dua, Hilde Eeckhout, Jaak Gabriels, Sven Gatz, Caroline Gennez, Eloi Glorieux, Dominique Guns, Veerle Heeren, Kathleen Helsen, Anne Marie Hoebeke, Michèle Hostekint, Vera Jans, Patrick Janssens, Flor Koninckx, Patrick Lachaert, Jan Laurys, Laurence Libert, Marcel Logist, Jan Loones, Chokri Mahassine, Bart Martens, Luc Martens, Erik Matthijs, Trees Merckx-Van Goey, Frans Peeters, Jan Peumans, Hugo Philtjens, Sabine Poleyn, Els Robeyns, Jan Roegiers, Elke Roex, Tinne Rombouts, Ludo Sannen, Joke Schauvliege, Etienne Schouppe, Herman Schueremans, Miet Smet, Bart Somers, Jos Stassen, Helga Stevens, Jef Tavernier, Anissa Tamsamani, Jul Van Aperen, Marc van den Abeelen, Koen Van den Heuvel, Vera Van der Borgh, Kris Van Dijck, Christian Van Eyken, Monica Van Kerrebroeck, Bart Van Malderen, André Van Nieuwerkerke, Eric Van Rompuy, Steven Vanackere, Dany Vandenbossche, Joris Vandenbroucke, Marleen Vanderpoorten, Jan Verfaillie, Francis Vermeiren, Jo Vermeulen, Johan Verstreken, Mieke Vogels, Robert Voorhamme

ONTHOUDINGEN:

Erik Arckens, Thieu Boutsen, Agnes Bruyninckx, Hilde De Lobel, Johan Deckmyn, Filip Dewinter, Marijke Dillen, Pieter Huybrechts, Werner Marginet, Katleen Martens, An Michiels, Monique Moens, Marie-Rose Morel, Jan Penris, Stefaan Sintobin, Felix Strackx, Erik Tack, Marleen Van den Eynde, Wim Van Dijck, Freddy Van Gaever, Roland Van Goethem, Joris Van Hauthem, Greet Van Linter, Luk Van Nieuwenhuysen, Karim Van Overmeire, Gerda Van Steenberge, Christian Verougstraete, Jurgen Verstrepen, Linda Vissers, John Vrancken, Frans Wymeersch

Stemming nr. 9:

JA-stemmen:

Rudi Daems, Vera Dua, Eloi Glorieux, Jos Stassen, Jef Tavernier, Mieke Vogels

NEEN-stemmen:

Jos Bex, Gilbert Bossuyt, Thieu Boutsen, Louis Bril, Hubert Brouns, Agnes Bruyninckx, Karlos Callens, Ludwig Caluwé, Bart Caron, Patricia Ceysens, Marc Cordeel, Stefaan De Clerck, Dirk De Cock, Hilde De Lobel, Kurt De Loor, Marnic De Meulemeester, Jos De Meyer, Annick De Ridder, Else De Wachter, Bart De Wever, Carl Decaluwe, Johan Deckmyn, Jean-Marie Dedecker, Tom Dehaene, Mark Demesmaeker, Stern Demeulenaere, Filip Dewinter, Marijke Dillen, Hilde Eeckhout, Jaak Gabriels, Caroline Gennez, Dominique Guns, Veerle Heeren,

Kathleen Helsen, Anne Marie Hoebeke, Michèle Hostekint, Pieter Huybrechts, Vera Jans, Patrick Janssens, Flor Koninckx, Patrick Lachaert, Jan Laurys, Laurence Libert, Marcel Logist, Jan Loones, Chokri Mahassine, Werner Marginet, Bart Martens, Katleen Martens, Luc Martens, Erik Matthijs, Trees Merckx-Van Goey, An Michiels, Marie-Rose Morel, Frans Peeters, Jan Penris, Jan Peumans, Hugo Philtjens, Sabine Poleyn, Els Robeyns, Jan Roegiers, Tinne Rombouts, Ludo Sannen, Joke Schauvliege, Etienne Schoupe, Herman Schueremans, Stefaan Sintobin, Miet Smet, Bart Somers, Helga Stevens, Felix Strackx, Erik Tack, Anissa Temsamani, Jul Van Aperen, Marc van den Abeelen, Marleen Van den Eynde, Koen Van den Heuvel, Vera Van der Borght, Kris Van Dijck, Wim Van Dijck, Christian Van Eyken, Freddy Van Gaever, Roland Van Goethem, Joris Van Hauthem, Monica Van Kerrebroeck, Bart Van Malderen, Luk Van Nieuwenhuysen, André Van Nieuwkerke, Karim Van Overmeire, Eric Van Rompuy, Gerda Van Steenberge, Dany Vandebossche, Joris Vandebroucke, Marleen Vanderpoorten, Jan Verfaillie, Francis Vermeiren, Jo Vermeulen, Christian Verougstraete, Johan Verstreken, Jurgen Verstrepen, Linda Vissers, Robert Voorhamme, John Vrancken, Frans Wymeersch
