

VLAAMS PARLEMENT



vergadering 7
zittingsjaar 2009-2010

Handelingen

Plenaire Vergadering

van 18 november 2009

INHOUD

OPENING VAN DE VERGADERING	5
VERONTSCHULDIGINGEN	5
INGEKOMEN STUKKEN EN MEDEDELINGEN	5
MOTIES VAN ORDE	
Voorstellen tot spoedbehandeling	5
MOTIE VAN ORDE	
Voorstel tot aanvulling van de agenda	6
MOTIES VAN ORDE	
Voorstel tot spoedbehandeling en beroep op het reglement	6
ACTUALITEITSDEBAT over een kilometerheffing in Vlaanderen, naar aanleiding van de Nederlandse beslissing om het rekeningrijden in te voeren vanaf 2012	8
Actualiteitsmoties	38
REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN	38
ACTUELE VRAAG van mevrouw Ulla Werbrouck tot de heer Philippe Muyters, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport, over de nood aan meer permanente motorcrossterreinen in Vlaanderen	
ACTUELE VRAAG van de heer Kurt De Loor tot de heer Philippe Muyters, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport, over de nood aan meer permanente motorcrossterreinen in Vlaanderen	
ACTUELE VRAAG van de heer Carl Decaluwe tot de heer Philippe Muyters, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport, over de nood aan meer permanente motorcrossterreinen in Vlaanderen	39
ACTUELE VRAAG van de heer Sas van Rouveroij tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de toekomst van Volvo Gent na een mogelijke overname van Volvo door de Chinese autoproducent Geely	45
ACTUELE VRAAG van de heer Joris Van Hauthem tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over bevoegdheidsoverschrijdingen in de federale begroting 2010 in het licht van de bepalingen in het Vlaams regeerakkoord	49
ACTUELE VRAAG van de heer Marc Hendrickx tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de oprichting van een imago-adviesraad ter versterking van het merk België en de betrokkenheid van de gewesten hierbij	52
VERZOEKSCRIFT over maatregelen ter bevordering van de integratie van de Franstaligen in Vlaanderen, meer specifiek in de Vlaamse Rand – 181 (2009-2010) – Nr. 1	
Verslag	54
VERZOEKSCRIFT over het recht op repliek voor de indiener van een verzoekschrift – 220 (2009-2010) – Nr. 1	
Verslag	55

EXPERTENCOMMISSIE VOOR OVERHEIDSCOMMUNICATIE	
Benoeming van de leden	55
VASTE NATIONALE CULTUURPACTCOMMISSIE	
Verkiezing van de Nederlandstalige vaste en plaatsvervangende leden	56
WIJZIGING VAN DE PERSONEELSFORMATIE VAN DE VLAAMSE OMBUDSDIENST	
Bespreking en stemming	57
VOORSTEL VAN DECREET van de heren Peter Gysbrechts en Marnic De Meulemeester, mevrouw Patricia Ceysens en de heer Sven Gatz houdende wijziging van het decreet van 13 juli 2007 inzake medisch en ethisch verantwoorde sportbeoefening – 243 (2009-2010) – Nr. 1	
VOORSTEL VAN RESOLUTIE van de heren Peter Gysbrechts en Marnic De Meulemeester, mevrouw Patricia Ceysens en de heer Sven Gatz betreffende het Vlaams beleid voor een dopingvrije sport – 244 (2009-2010) – Nr. 1	
Voorstel tot spoedbehandeling	57
VOORSTEL VAN RESOLUTIE van de heren Filip Watteeuw en Hermes Sanctorum betreffende een snelle invoering van een 'slimme' kilometerprijs in Vlaanderen – 245 (2009-2010) – Nr. 1	
Voorstel tot spoedbehandeling	60
MOTIE van de heren Joris Van Hauthem, Filip Dewinter, Felix Strackx, Erik Tack en Christian Verougstraete betreffende een belangenconflict – 246 (2009-2010) – Nr. 1	
Voorstelling tot aanvulling van de agenda	61
ROUWHULDE	62
MET REDENEN OMKLEDE MOTIE van de dames Tinne Rombouts en Daniëlle Godderis-T'Jonck en de heren Chokri Mahassine, Bart Caron en Jean-Jacques De Gucht tot besluit van de op 27 oktober 2009 door de heer Bart Caron in commissie gehouden interpellatie tot de heer Pascal Smet, Vlaams minister van Onderwijs, Jeugd, Gelijke Kansen en Brussel, over de recente beslissing betreffende de subsidiebedragen voor de periode 2010-2012 van de jeugdorganisaties in het kader van het decreet Vlaams jeugd- en kinderrechtenbeleid – 222 (2009-2010) – Nr. 1	
Hoofdelijke stemming	62
ACTUALITEITSMOTIE van de heren Lode Vereeck en Peter Reekmans tot besluit van het op 18 november 2009 in plenaire vergadering gehouden actualiteitsdebat over een kilometerheffing in Vlaanderen, naar aanleiding van de Nederlandse beslissing om het rekeningrijden in te voeren vanaf 2012 – 247 (2009-2010) – Nr. 1	
Hoofdelijke stemming	63
ACTUALITEITSMOTIE van de heren Jan Penris, Filip Dewinter en Pieter Huybrechts en mevrouw Marleen Van den Eynde tot besluit van het op 18 november 2009 in plenaire vergadering gehouden actualiteitsdebat over een kilometerheffing in Vlaanderen, naar aanleiding van de Nederlandse beslissing om het rekeningrijden in te voeren vanaf 2012 – 249 (2009-2010) – Nr. 1	
Hoofdelijke stemming	63

ACTUALITEITSMOTIE van mevrouw Annick De Ridder en de heren Bart Tommelein, Marino Keulen, Sas van Rouveroy en Sven Gatz tot besluit van het op 18 november 2009 in plenaire vergadering gehouden actualiteitsdebat over een kilometerheffing in Vlaanderen, naar aanleiding van de Nederlandse beslissing om het rekeningrijden in te voeren vanaf 2012 – 250 (2009-2010) – Nr. 1	
Hoofdelijke stemming	63
REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN	64
BIJLAGEN	
Aanwezigheden	66
Individuele stemmingen Vlaamse Volksvertegenwoordigers	66

■

OPENING VAN DE VERGADERING

Voorzitter: de heer Jan Peumans

– *De vergadering wordt geopend om 14.02 uur.*

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

■

VERONTSCHULDIGINGEN

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

Gwenny De Vroe, Sophie De Wit, Helga Stevens: gezondheidsredenen;

Ivan Sabbe, Herman Schueremans: ambtsverplichtingen.

■

INGEKOMEN STUKKEN EN MEDEDELINGEN

De voorzitter: Dames en heren, de lijst met de ingekomen stukken en mededelingen werd op de banken rondgedeeld. (*Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 60/6)

Ik wijs de vergadering tevens op het jaarverslag 2008-2009 van het Kinderrechtencommissariaat, dat vandaag is ingediend en onder de Vlaamse volksvertegenwoordigers is verspreid. Overeenkomstig artikel 87, eerste lid van het reglement van het Vlaams Parlement neemt de plenaire vergadering kennis van dat jaarverslag en zullen de voorstellen en aanbevelingen uit dat jaarverslag worden behandeld door de bevoegde commissies.

Er werd u ook een handleiding van de legistieke cel van het Algemeen Secretariaat bezorgd, die betrekking heeft op de manier waarop u een voorstel van resolutie kunt indienen.

■

MOTIES VAN ORDE

Voorstellen tot spoedbehandeling

De voorzitter: Dames en heren, met toepassing van artikel 46 van het Reglement van het Vlaams Parlement heeft de heer Gatz bij motie van orde het woord gevraagd.

De heer Gatz heeft het woord.

De heer Sven Gatz: Mijnheer de voorzitter, we zouden graag bij hoogdringendheid een voorstel van decreet en een voorstel van resolutie met betrekking tot het Vlaamse antidopingbeleid aan de vergadering van vandaag willen voorleggen. Ik neem aan dat, zoals de werkzaamheden in het parlement gewoonlijk verlopen, de heer Gysbrechts op het einde van onze gewone agenda de hoogdringendheid aan de vergadering kan toelichten.

De voorzitter: Mijnheer Gatz, u maakt het mij gemakkelijk. Bij het begin van de stemmingen zullen we deze voorstellen tot spoedbehandeling inderdaad aan het parlement voorleggen. We zullen dan zien hoe ze verder afgehandeld worden.

Het incident is gesloten.

■

MOTIE VAN ORDE**Voorstel tot aanvulling van de agenda**

De voorzitter: Dames en heren, met toepassing van artikel 46 van het Reglement van het Vlaams Parlement heeft de heer Van Hauthem bij motie van orde het woord gevraagd.

De heer Van Hauthem heeft het woord.

De heer Joris Van Hauthem: Mijnheer de voorzitter, bij motie van orde vragen wij het woord om een aanvulling van de agenda van vandaag voor te stellen, omdat we een motie betreffende een belangenconflict zouden willen laten behandelen, een belangenconflict dat handelt over de federale begroting die werd ingediend en waaruit blijkt dat de federale overheid opnieuw op een aantal terreinen van onze bevoegdheden komt. Conform het Vlaamse regeerakkoord dienen wij een belangenconflict in om dat tegen te houden. Wij vragen dus een aanvulling van de agenda.

De voorzitter: Dat is dus een motie die in het verlengde ligt van uw actuele vraag.

We zullen dit voorstel tot aanvulling van de agenda straks ter stemming voorleggen.

Het incident is gesloten.

■

MOTIES VAN ORDE**Voorstel tot spoedbehandeling en beroep op het reglement**

De voorzitter: Dames en heren, met toepassing van artikel 46 van het Reglement van het Vlaams Parlement heeft de heer Watteeuw bij motie van orde het woord gevraagd.

De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Mijnheer de voorzitter, ik zou graag een voorstel van resolutie betreffende een snelle invoering van een slimme kilometerprijs in Vlaanderen ter behandeling voorleggen en met spoed laten behandelen. Het voorstel van resolutie werd u toegestuurd en zou uitgedeeld kunnen worden aan de leden van dit parlement.

Mijnheer de voorzitter, u hebt een actuele vraag van onze fractie afgewezen. Het was een vraag van mevrouw Meuleman inzake duurzaam naar school. De afwijzing verbaast me. U beroept zich daarvoor op artikel 80 van het reglement. Dat artikel stelt dat een aantal vragen niet ingediend kunnen worden, dat een vraag onontvankelijk is als die gaat over een voorstel van resolutie, een beleidsnota, een beleidsbrief of een motie. Ik heb geen communicatie mogen ontvangen dat u de vraag zo zou interpreteren.

Ik heb de voorbije jaren eens bekeken en ik heb een waslijst van actuele vragen gevonden die wel degelijk op de begroting slaan. We hadden toen hetzelfde reglement. De heer Verstrepen heeft een actuele vraag ingediend op 26 november over het nieuwe besparingsplan van de Vlaamse Radio- en Televisieomroep (VRT), de dag voor de beleidsbrief Media en de begroting Media door de commissie zouden worden besproken. De heer Verfaillie stelde een actuele vraag over lokale en regionale besturen en de uitbouw van een tweede pensioenpijler waarbij hij expliciet verwijst naar het begrotingsontwerp 2009. De mooiste die ik vond, is een actuele vraag van de heer De Loor van 26 november 2008 over de financiële ondersteuning van de schuldbemiddelingsdiensten en waarbij de minister in zijn antwoord zei: “Gisteren is de begroting van welzijn en volksgezondheid en gezin gedurende meerdere uren aan bod gekomen”, waarop de heer De Loor antwoordde dat dat juist was en dat hij zijn vraag heeft ingediend naar aanleiding van de bespreking in de commissie.

Dit betekent dat het de gewoonte in dit parlement was om daarin heel soepel te zijn. U stelt daar nu een einde aan, maar u communiceert daar niet over. Niemand wist hiervan.

Mijnheer de voorzitter, als u uw reglement consequent zou toepassen, dan zouden alle vragen over het rekeningrijden vandaag onontvankelijk verklaard worden, want in de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken worden het rekeningrijden of de kilometerheffing meerdere malen vermeld. Het komt er dus op neer, mijnheer de voorzitter, dat u ofwel met twee maten en twee gewichten werkt, ofwel dat u niet inziet dat deze vraag wel degelijk actueel en gerechtvaardigd was.

Het resultaat is dat de Fietzersbond een telefoontje krijgt van het kabinet na een persmededeling over dit programma, en dan vroeger en zelfs ongevraagd een antwoord krijgt. Een parlamentslid dat een vraag stelt, krijgt dat antwoord niet. Dat is een formalisme dat de werking van het parlement niet ten goede komt.

De voorzitter: Mijnheer Watteeuw, u hebt veel aspecten aangebracht. Het uitgangspunt was dat de vraag om uitleg die mevrouw Meuleman had ingediend over het project Duurzaam naar School, een verwijzing inhoudt naar de bespreking van het decreet, die op dit moment loopt en die de begroting behandelt. Artikel 80 zegt: “Onontvankelijk zijn onder meer vragen over aangelegenheden waarvoor voordien al in de loop van dezelfde zitting een interpellatie of een actuele vraag is ingediend, of waarover een ontwerp of voorstel van decreet, een voorstel van resolutie, een beleidsnota, een beleidsbrief of een motie is ingediend.”

Wat de kilometerheffing betreft, bij mijn weten staat er geen enkel krediet in de begroting 2010 die betrekking heeft op kilometerheffing.

Als het kabinet van minister Crevits of wie dan ook communiceert, daar ben ik als voorzitter in geen enkel geval verantwoordelijk voor.

Ik ben van plan om in overleg met het Bureau en het Uitgebreid Bureau het reglement te herzien. Er mag een upgrading gebeuren.

Mijnheer Watteeuw, ik ben vanmiddag in zeven haasten gaan eten, ik heb met uw fractiesecretaris gesproken en ik heb met u getelefoneerd. Ondertussen heb ik een afvaardiging van de Kosovaren ontvangen en om twee uur heb ik de zitting geopend. Ik ben een mens van vlees en bloed, bijna 59 jaar en de dokter heeft gezegd dat ik me niet te veel moet opjagen.

Daarmee is dit punt gesloten. Mijnheer Watteeuw, u kunt dit debat voeren in het Uitgebreid Bureau.

De heer Filip Watteeuw: Mijnheer de voorzitter, u geeft een aantal elementen aan waar ik toch op mag antwoorden. U zegt dat u mij hebt getelefoneerd. Ik kan u ook al mijn telefoongesprekken naar u of mijn pogingen daartoe, vermelden. Ik heb drie minuten na u teruggebeld, u hebt niet meer opgenomen. Ik heb een argument gegeven volgens de gewoonten van het vorige parlement.

De voorzitter: Mijnheer Watteeuw, u hebt niet opgenomen. Ik heb in het zelfbedieningsrestaurant de nodige uitleg gegeven aan uw fractiesecretaris.

De heer Filip Watteeuw: Ik heb geen uitleg gekregen.

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Mijnheer de voorzitter, in aanvulling van de opmerkingen van de heer Watteeuw wil ik vermelden dat ik gisteren een brief van u heb ontvangen. U stuurt me doodleuk veertig schriftelijke vragen terug met de opmerking erbij dat ik te veel vragen indien en dat ik het parlementaire werk verstoort. Mijn kiezers hebben me gekozen om parlementair werk te doen. Ik heb volgens het huishoudelijk reglement en volgens het Reglement van het Vlaams Parlement mijn vragen correct ingediend.

Mijnheer de voorzitter, ik ga het woord ‘tendentieus’ niet gebruiken, maar de brief die ik van u terugkreeg met veertig schriftelijke vragen, waar ik en mijn medewerkers hard aan hebben

gewerkt, vind ik niet respectvol ten opzichte van een parlementslid. Ik treed de heer Watteeuw bij. U gaat niet altijd even correct om met de oppositie als u graag doet uitschijnen.

De voorzitter: Mijnheer Reekmans, het woord ‘tendentieus’ is voor uw rekening. Tot nu toe zijn er 1200 vragen ingediend, waarvan er 172 door u zijn geproduceerd. Dat is uw goed recht. Maar het is het goed recht van de voorzitter om gemotiveerd te zeggen waarom vragen wel of niet worden aanvaard. Ik stel voor dat we de plenaire vergadering hiermee niet verder belasten. Wilt u daar meer over weten, mijn deur staat open. U mag een afspraak maken met het secretariaat en ik zal u onder vier ogen de nodige toelichting geven waarom ik die vragen heb afgewezen. Ik zeg heel duidelijk: onder vier ogen. Ik hoop dat dit een duidelijke hint is.

De heer Peter Reekmans: Ik wil dit debat net open en bloot aangaan. Dat moet niet in een achterkamertje.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

ACTUALITEITSDEBAT over een kilometerheffing in Vlaanderen, naar aanleiding van de Nederlandse beslissing om het rekeningrijden in te voeren vanaf 2012

De voorzitter: Dames en heren, het debat is geopend.

De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega’s, wat de kilometerheffing betreft, heeft zich in de ons omringende landen een aantal recente gebeurtenissen afgespeeld waardoor een actualiteitsdebat in het Vlaams Parlement absoluut noodzakelijk was.

De vorige Vlaamse Regering nam zich in 2006 voor om de verkeersbelastingen te hervormen. Toen de invoering van een wegenvignet niet realistisch bleek, werd de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens in 2013 voorbereid.

In het regeerakkoord van de huidige regering zijn beide zaken overgenomen, zowel de hervorming van de verkeersbelasting als de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens vanaf 2013.

Begin oktober keurde de Europese Commissie de technische en operationele vereisten goed voor een unieke toldienst in Europa. Hierdoor volstaat het om binnen de drie jaar met een contract en een apparaatje elektronische tol te betalen. De Europese Commissaris voor Transport omschrijft het als “de grootste revolutie sinds de eliminatie van de binnengrenzen”.

In de pers, onder meer in De Lloyd – de heer Penris heeft het wellicht ook gelezen – staat dat Duitsland eveneens een kilometerheffing wil invoeren voor wagens en voor vrachtwagens vanaf 3,5 ton. Met die opbrengst wil Duitsland zijn wegeninfrastructuur verbeteren en onderhouden.

Op 21 oktober ontving de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken de collega’s van de Nederlandse Commissie voor Verkeer en Waterstaat in het Vlaams Parlement. Op de agenda stond de bespreking van de invoering van de kilometerheffing. Vorige week vrijdag heeft de Nederlandse regering beslist om vanaf 2012 gefaseerd een kilometerheffing in te voeren.

Met de invoering van de kilometerprijs wil de Nederlandse regering de bereikbaarheid over de weg en de kwaliteit van het milieu verbeteren en een eerlijkere vorm van belasting introduceren. Het wordt steeds duidelijker dat de invoering van het systeem van de kilometerheffing onafwendbaar wordt. We kunnen hier de vergelijking maken met het systeem van de aanleg van dubbele riolering. Iedereen dacht dat dat systeem er niet zou

komen omdat het niet gebruikelijk was, maar ondertussen zijn we het ook overal gaan invoeren.

Zoals een voormalige premier stelde, moeten we ons bezighouden met de problemen die zich voordoen en niet met het bouwen van autostrades naar de maan. We moeten dit dossier dan ook grondig voorbereiden en mogen de complexiteit ervan zeker niet onderschatten. Voor bijna alle details zoals systeem en handhaving, is een samenwerkingsakkoord nodig met de drie gewesten en met de federale regering.

De Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) heeft de Vlaamse Regering er in zijn advies in maart dit jaar op gewezen dat er binnen de transportsector slechts een draagvlak bestaat voor een kilometerheffing voor vrachtwagens onder bepaalde voorwaarden. De MORA vraagt eveneens om de invoering van een kilometerheffing tijdig en grondig voor te bereiden. De MORA verwijst ook naar Duitsland waar het systeem later dan gepland is ingevoerd. De overheid is daar een aantal inkomsten misgelopen omdat ze onvoldoende had ingeschat dat de plaatsing van al die boordkastjes bij de vrachtwagens heel wat werk met zich meebracht.

Tegelijkertijd moet worden bekeken of zich geen andere mogelijkheden aandienen voor een verdere administratieve vereenvoudiging.

De CD&V-fractie is voorstander om de kilometerheffing in te voeren op het volledige Vlaamse wegennet. Ze mag dus niet alleen gelden op de autosnelwegen, maar ook op gewest- en gemeentewegen. Mobiliteitsstudies hebben immers uitgewezen dat men sluipverkeer krijgt wanneer men zich beperkt tot autosnelwegen. De kleinere wegen zijn vaak niet aangepast voor zwaar vrachtverkeer. De heffing moet dan ook worden ingevoerd voor het volledige Vlaamse wegennet.

De hoogte van het tarief moet enerzijds van die aard zijn dat het effect heeft. Vorige week, tijdens de bespreking van de tactische studie van de E313, heeft de heer Peetermans van het Vlaams Verkeerscentrum gewezen op de hoogte van het effect van de kilometerheffing voor het bijsturen van de mobiliteit op de E313. De heffing moet al een zekere hoogte hebben voor er kan worden bijgestuurd. Anderzijds mag de heffing niet zo hoog zijn dat het maatschappelijk draagvlak binnen de transportsector wordt tenietgedaan.

We zijn er toch van overtuigd dat enkel het invoeren van een kilometerheffing voor vrachtwagens slechts verwaarloosbare effecten zal hebben op de verkeersdrukke. We vinden dan ook dat het rekeningrijden voor privéauto's een logische volgende stap is. Vooraleer we die stap zetten, kunnen we ons echter ook vinden in wat is opgenomen in het Vlaams regeerakkoord, namelijk dat er eerst een pilootproject moet worden opgestart, dat uiteraard moet worden afgesloten met een positieve evaluatie vooraleer het kan systeem worden ingevoerd. Vooraleer we daarmee starten, moet zeker en vast de vergroening van de autofiscaliteit op basis van milieuprestaties absoluut de eerste en noodzakelijke stap zijn om te werken aan een breder draagvlak voor een kilometerheffing voor personenwagens. Tijdens discussies met de mensen in de straat merken we immers dat we nog verder moeten werken aan dat draagvlak.

Uiteraard heeft het Vlaams Parlement een aantal vragen waarop het graag een antwoord zou krijgen van de Vlaamse Regering. We willen weten wat op dit moment de stand van zaken is in verband met de invoering van die kilometerheffing. Waar staan wij met onze voorbereidingen? Hoe vordert het overleg met de andere gewesten? Hoe vordert het overleg met de federale regering inzake de noodzakelijke aanpassing van de Bijzondere Financieringswet? Hoe vordert het overleg met Nederland?

De voorzitter: De heer Vereeck heeft het woord.

De heer Lode Vereeck: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, de Nederlandse regering heeft vorige week beslist om de kilometerprijs in te voeren voor zowel personenwagens als voor vrachtwagens. Het gaat om 3 cent per kilometer in 2012 en 6,7 cent

per kilometer in 2018. De kilometerprijs in Nederland komt in de plaats van de verkeers- en de aanschafbelasting. Ik heb zelf nog een twee jaar gewoond in Nederland. Die belastingen zijn bijzonder prijzig. Die gaan er nu uit. Als beide bedragen wegvallen, dan is het logisch dat bepaalde Nederlandse automobilisten beter af zijn met de kilometerprijs.

Het is u misschien opgevallen dat we het hebben over een kilometerprijs en niet over een kilometerheffing. Het is geen woordspelletje. Dat komt omdat de opbrengsten in een fonds komen – het infrafonds – ter verbetering van de weginfrastructuur. Dat is trouwens de – enige – reden waarom de transporteurs in Nederland zo enthousiast zijn.

Ik hoor hier collega de Kort zeggen dat de invoering onafwendbaar is. U weet echter hoe het gaat met Nederlanders. Ze beloven nogal veel. Ze beloofden ons ook veel over de Westerschelde. Het is niet omdat de regering iets beslist, dat ze dat ook effectief uitvoert. Ook in Nederland klinkt de commentaar, de kritiek steeds luider. Om te beginnen, is het al bij al een heel technisch en duur systeem. Nauwelijks een half jaar geleden, in april 2009, schreef de minister van Verkeer en Waterstaat, de heer Eurlings een open brief waarin hij stelt dat er te veel risico's aan zijn verbonden. Zo is er bijvoorbeeld grote onduidelijkheid over de afhandeling van de facturatie. En dat, mevrouw de minister, terwijl er al een heel goedkoop en goed werkend systeem bestaat, namelijk de accijnzen op brandstof, die niet meer zijn dan een kilometerheffing aan de pomp. Ik kom daar straks nog op terug.

Wat u ook moet weten, is dat men in Nederland natuurlijk begrepen heeft dat de invoering best in een grensoverschrijdend verband moet gebeuren. Ik heb niet gehoord wat de heer de Kort daarover heeft gezegd. Maar volgens mijn informatie hebben zowel de Duitse christendemocraten als de socialisten onlangs verklaard dat ze nooit een kilometerprijs zullen accepteren voor personenwagens. Dat staat in tegenstelling tot wat uw collega daarnet zei. Frankrijk kent geen verkeersbelasting, houdt het bij accijnzen en een tol op autosnelwegen. Aan die tol kan men wel ontsnappen door te kiezen voor de nationale wegen, de Bison Futé.

Bovendien moet u ook weten dat indien het systeem zou werken en effectief zou leiden tot minder verkeer, minder files en minder uitstoot, de basisprijs opgetrokken zal worden tot 6,7 cent per kilometer, gewoon om ervoor te zorgen dat de openbare financiën niet in het gedrang komen.

Het zijn niet alleen nobele motieven die de Nederlandse regering motiveren. U weet dat de vorige keer dat de Nederlanders een duidelijk doel voor de openbare financiën hebben ingesteld, bij de opbrengst van de verkeersboetes, zij de woede van de Tuf-tuf Club op de hals hebben gehaald. De bevolking wil graag meegaan, maar als een systeem enkel dient om een begrotingsdoel te halen, zegt ze natuurlijk neen. Dan krijg je dit soort reacties.

Ten slotte zijn er nog altijd problemen met de privacy omdat Big Brother, de overheid, via het ingebouwde gps-systeem de whereabouts van elke automobilist kan nagaan.

Waarom is LDD er in Vlaanderen absoluut tegen? U moet weten dat automobilisten in dit land al 13,1 miljard euro aan verkeersgerelateerde belastingen betalen. Dat is alles bij elkaar: de belasting op de inverkeerstelling (BIV), verkeersbelasting, btw, accijnzen, enzovoort. Dat is dubbel zoveel als in Nederland. Daar zit nog wel wat rek op. De Nederlandse minister spreekt van 6,6 miljard euro. U bent ondertussen ook nog volop bezig met de overheveling van de verkeersbelasting en de BIV naar het Vlaamse Gewest tegen 2011, en u werkt ook nog aan de hervorming van de BIV op basis van een ecoscore. In Nederland worden die beide belastingen afgeschaft. Daarom is de invoering in Vlaanderen van een bijkomende kilometerheffing, eerst voor vrachtwagens en later voor personenwagens, zoals ik het van de heer de Kort hoor, voor LDD onaanvaardbaar. 'Bijkomend' – misschien valt er nog wel iets voor het systeem van rekeningrijden te zeggen. Maar te veel is gewoon te veel. Ik heb u namelijk de afgelopen weken of dagen niet horen verklaren dat u de BIV of de verkeersbelasting zou afschaffen naar Nederlands model.

We kunnen besluiten dat de kilometerheffing ronduit asociaal is. Want wie is er het grote slachtoffer van? Het blijkt ook uit studies: het zijn de gezinnen, de mensen met kinderen en de werkenden. Dat zijn de mensen met mobiliteitsbehoeften die niet door het openbaar vervoer kunnen worden ingelost. Zij hebben gewoon die wagen nodig.

Als ik ‘de werkenden’ noem, dan zijn dat niet de mensen met de grote salarissen, maar de werkende mensen met een laag of middeninkomen. Zij hebben vaak geen andere keuze dan tijdens de spits naar het werk te rijden.

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer Vereeck, ik heb uw betoog aandachtig beluisterd. Als ik het goed begrijp, hebt u er geen enkel probleem mee dat de buitenlanders gratis gebruik blijven maken van ons wegennet. U spreekt van ‘bijkomend’. In Nederland gaat de invoering van het systeem gepaard met een hele hervorming zodat het voor de automobilgebruiker een neutrale operatie blijkt. U lijkt te pleiten voor de status-quo. Dat betekent dat u er totaal geen voorstander van bent dat de buitenlanders betalen voor het gebruik van het Vlaamse wegennet, terwijl de Vlamingen nu ongeveer in heel Europa overal waar ze op de snelwegen komen, moeten betalen. Dat lijkt mij de conclusie van het betoog van LDD.

De heer Lode Vereeck: Toch niet, mijnheer Decaluwe. Dat zal zo dadelijk duidelijk worden. Wij zeggen alleen dat het geen en-enverhaal kan zijn. Uw minister werkt ondertussen volop voort aan de hervorming van de BIV en aan de invoering van een Vlaamse verkeersbelasting.

Wij concluderen dat de automobilist opnieuw dient als een soort fiscale melkkoe om de staatskas te spijzen. Dat blijkt hier in Vlaanderen, dat blijkt ook in Nederland. Wij van LDD vrezen dat het binnenkort voordeliger zal zijn om niet te gaan werken dan om te gaan werken met de wagen. U moet zich dat systeem van rekeningrijden voorstellen. Als u uw wagen 10 meter verplaatst om hem op de straat te plaatsen, dan hebt u 10 meter gereden, en dan is het kassa. Als u met tweeën op 50 kilometer van huis werkt, dan loopt de rekening al gauw op tot 3000 euro.

Ik heb ook al gezegd dat rekeningrijden een zeer duur en complex systeem is. We hebben het ook al gehad over de Maut. 25 percent van de opbrengsten van de Maut gaan puur naar beheerskosten. Voor accijnzen is dat amper 5 percent. Ik zie niet in hoe we dit in België gaan introduceren als we er nog niet eens in slagen om een elektronische belastingbrief in te voeren. De opstartkosten van dit systeem – gps, camera, ICT – worden geschat op ongeveer 500 euro per personenwagen. Dat zou dus betekenen dat de totale kost ongeveer 3 miljard euro zou zijn, want er zijn ongeveer 6 miljoen personenwagens. Als onze informatie correct is, moet uw regering dat betalen, want Europa schrijft voor dat de overheid daarvoor de rekening betaalt.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer Vereeck, ik hoor u regelmatig een pleidooi houden voor een accijnsbelasting als alternatief. Dat is misschien goed voor binnenlands gebruik, maar u weet ook dat er veel buitenlandse gebruikers ons wegennet benutten. Ze zijn niet genoodzaakt om hier te tanken en zullen hier dus ook geen accijnzen betalen. Hoe wilt u die gebruikers – want daarover gaat het natuurlijk wel – in uw systeem en in uw filosofie opnemen of misschien niet opnemen?

De heer Lode Vereeck: Ik zal het dadelijk hebben over de voorstellen van LDD. Ik herhaal nogmaals dat het niet de essentie is – al moeten we er natuurlijk ook op inspelen – dat de buitenlandse gebruikers betalen voor het gebruik van onze wegen, want het moet een of-verhaal zijn.

Buitenlanders betalen hier natuurlijk ook accijnzen wanneer ze tanken. Er kan bovendien ook worden gewerkt met het wegvignet dat intussen is afgeschaft.

De voorzitter: De heer Tommelein heeft het woord.

De heer Bart Tommelein: Mijnheer Vereeck, ik moet mijn collega's bijtreden. Voor mij is het essentieel dat wij straks, als Nederland dit invoert, overal moeten betalen. Wij liggen in het centrum van Europa, zijn een draaischijf voor de mobiliteit en een transitland waar je snel kunt doorrijden.

De vraag is nogmaals hoe u de buitenlanders die van ons wegennet gebruik maken, zult betrekken. U kunt dit niet met accijnzen doen. Ze tanken aan de Nederlandse grens, rijden door en tanken opnieuw in Frankrijk. Hoe gaat u dit doen?

De heer Lode Vereeck: Het antwoord zou kunnen zijn: een combinatie van accijnzen met een wegenvignet. Ik heb nog voorstellen die ik u graag wil voorstellen.

De reden dat dit een puur fiscale oefening is en geen mobiliteits- of milieuoefening, blijkt uit het feit dat de argumenten die u naar voren schuift, geen steek houden. Ik kom even terug op de milieu-uitstoot. Het is zo dat accijnzen al een voldoende internalisatie van de externe kosten met zich meebrengen. Telkens als een automobilist of vrachtwagenchauffeur tankt, zal hij inderdaad betalen. Het is zelfs zo dat accijnzen een beter systeem zijn omdat er een direct en lineair verband is tussen de getankte hoeveelheid brandstof en de CO₂-uitstoot. Een belasting per liter is beter dan een belasting per kilometer omdat men er nooit in zal slagen – hoe gesofisticeerd het systeem van kilometerrijden ook is – om precies te weten wat het literverbruik per kilometer van een wagen is. Het eigenlijk heel simpele systeem van accijnzen, met zeer lage beheerskosten, is een veel snellere en efficiëntere manier. Je kunt natuurlijk de mensen niet dubbel laten betalen: het kan niet en accijnzen en rekeningrijden zijn.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer Vereeck, u zegt dat accijnzen een betere barometer zijn om externe en milieukosten door te rekenen in de prijzen. Ik betwist dat. De accijnzen op een liter diesel zijn evenveel, of je nu met een wagen met roetfilter of een wagen zonder roetfilter rijdt, terwijl het verschil voor het milieu wel zeer noemenswaardig is. U zegt dat je nooit het onderscheid kunt maken op basis van wat een wagen of een vrachtwagen uitstoot. Dat is ook onjuist. De vrachtwagens zijn ingedeeld in euroklassen die de uitstootkenmerken van die vrachtwagen weerspiegelen. Naarmate er een nieuwe euroklasse bij komt, worden de uitstootnormen strenger en stoten die vrachtwagens veel minder uit. Het systeem van de kilometerheffing voor vrachtwagens in Duitsland, laat juist zien dat er een versnelde omschakeling komt van vervuilende, oudere vrachtwagens door nieuwe, schonere vrachtwagens. Ik ben het met u absoluut oneens dat accijnzen voor het doorrekenen van milieukosten aan vrachtverkeer een betere methode zou zijn dan het invoeren van een kilometerheffing, nog los van het feit dat met de kilometerheffing voor vrachtverkeer het doorgaand verkeer eindelijk zijn openstaande facturen bij ons zal betalen. De Rotterdammer die vanuit Mainport Rotterdam containers over onze wegen vervoert naar het zuiden, tankt niet bij ons aan de pomp maar tankt in Luxemburg. We hebben dus enkel de lasten van dat verkeer zonder de lusten daarvan op te strijken.

U zegt dat kilometerheffing bijkomend is, maar dat wil ik formeel tegenspreken. Ook de invoering van de kilometerheffing voor vrachtverkeer in Duitsland is gepaard gegaan met het afschaffen van het eurovignet. U zegt dat u zich kunt vinden in accijnzen gecombineerd met een vignetsysteem. Wel, dat bestaat vandaag. We kennen vandaag accijnzen gecombineerd met het eurovignet voor vrachtwagens. We merken dat dit niet werkt omdat, eenmaal je het vignet hebt, de chauffeurs zo veel mogelijk moeten bollen om de kosten eruit te krijgen. Het werkt helemaal niet gedragsturend, laat staan dat de opbrengsten van dat vignet toereikend zijn om alle kosten die de vrachtwagens hier veroorzaken aan schade aan het wegdek, fileleed, ongevallen en noem maar op, te kunnen betalen. Ik ben het helemaal niet met u eens dat het bijkomend is. Het gaat gepaard met de afschaffing van het eurovignet en het is wel degelijk een veel betere methode om de reële kosten op het vlak van milieu, files en ongevallen door te rekenen aan de weggebruikers.

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Mijnheer Vereeck, ik onderschrijf het discours van de heer Martens. Met het rekeningrijden kun je veel rechtstreeks het autogebruik beïnvloeden dan met uw accijnzenverhaal. U gaat voorbij aan het feit dat de problemen van een teveel aan auto's en van files niet over het hele grondgebied dezelfde zijn. Met uw accijnzenverhaal doet u niets aan het feit dat in bepaalde regio's files schering en inslag zijn. U maakt daar abstractie van. Voor u is dat blijkbaar geen probleem. Voor u is er maar één oplossing: namelijk wegen aanleggen, maar die kosten ook wel wat.

De voorzitter: De heer Vandaele heeft het woord.

De heer Wilfried Vandaele: De heer Vereeck zegt dat hij in elk geval wil vermijden dat de mensen twee keer moeten betalen, maar dat is precies wat in een aantal gevallen zal gebeuren. Als men hier tankt en betaalt via de accijnzen, en men rijdt vervolgens met die brandstof naar Nederland en betaalt daar nog eens via de kilometerheffing, dan betaalt men een dubbele belasting.

De voorzitter: De heer Dehaene heeft het woord.

De heer Tom Dehaene: De spreker vergeet een van de drie belangrijke dimensies van het rekeningrijden. Er is inderdaad een vergoeding per kilometer, en dat kan men ook enigszins opvangen met de accijnzen. Er is een vergoeding voor de milieulast die wordt veroorzaakt, en dat kan men ook opvangen met de accijnzen. Het goede van het rekeningrijden is dat men ook verkeerssturend kan zijn en dat men meer vraagt op een bepaald moment. Als men verkiest om met een vrachtwagen in de file te gaan staan tussen 7 en 9 uur 's morgens, dan mag daar een hogere prijs tegenover staan. Dat mist u met de accijnzen.

De heer Lode Vereeck: Mijnheer de voorzitter, ik wil even kort antwoorden op de opmerkingen van de geachte leden. Er is natuurlijk een differentiatie tussen de nieuwe en de oudere vrachtwagens wat de uitstoot betreft, maar de grote winst zit natuurlijk in het verbruik. Dat wil zeggen dat de CO₂-uitstoot van oudere vervuilende wagens vooral veroorzaakt wordt door het feit dat er meer brandstof wordt verbruikt. Daartussen is er een bijna lineair verband. In de mate dat nieuwe wagens minder vervuilend zijn en een lagere CO₂-uitstoot hebben, verbruiken ze gewoon minder.

De vraag over de files is door diverse leden gesteld. Voor ons is dat een beetje dubbelop. De files zijn veroorzaakt doordat de overheid jarenlang niet heeft geïnvesteerd in de wegeninfrastructuur. De overheid heeft jarenlang nagelaten de wegeninfrastructuur aan te passen aan de nieuwe mobiliteitsbehoeften en heeft dus het probleem gecreëerd. Ik begrijp dan niet dat ze vervolgens dan nog eens de mensen zou belasten, die daar dan zagezegd verantwoordelijk voor zouden zijn.

Met het voorstel van de heer de Kort moeten we oppassen. Als dit alleen voor de autosnelwegen zou gelden, zouden we misschien sluijverkeer krijgen. Het is toch niet de brave burger die verantwoordelijk is voor het feit dat minister Crevits een kilometerheffing wil hebben op de autosnelwegen.

Wat de files betreft, moeten we toch eens goed nadenken. Wat is precies het externe, negatieve effect dat wordt veroorzaakt? Dat zijn mensen in de files die andere mensen tijd doen verliezen. Dan kunnen we misschien nog denken aan een systeem waarbij wij als burgers die andere burgers betalen voor onze aanwezigheid op dat moment en die plaats, maar toch niet de overheid.

De heer Jan Penris: Ik volg uw pleidooi voor bijkomende investeringen in de wegeninfrastructuur in Vlaanderen. We kennen allemaal de zwarte punten, en we weten allemaal dat een inhaalbeweging nuttig en noodzakelijk zou kunnen zijn. Lijst Dedecker wil dat echter financieren door een systeem gebaseerd op een accijns.

Voor zover ik de staatsvorming in dit land nog begrijp – en de heer Van Hauthem zal me meteen corrigeren als ik iets fouts zeg –, gaat de opbrengst van de accijnzen naar de federale instellingen. Wij zijn dan de bedelaars aan de poort, die moeten vragen of er alstublieft niet een beetje van wat de federale overheid erbij krijgt, naar ons zou kunnen worden overgeheveld, om te doen wat we moeten doen, namelijk ons wegennet verbeteren. Ik verwijs naar de Financieringswet. Hoe ziet Lijst Dedecker dat staatkundige probleempje?

De heer Dirk de Kort: Mijnheer Vereeck, u hebt daarnet gesteld dat ik zou hebben gezegd dat de invoering van de kilometerheffing voor de CD&V-fractie enkel op de autosnelwegen van toepassing zou zijn. We hebben net het tegendeel beweerd: dit moet worden ingevoerd voor het hele wegennet, en niet enkel beperkt tot de autosnelwegen.

De heer Lode Vereeck: Mijnheer Penris, we zijn het er allemaal over eens dat de fiscale autonomie niet ver genoeg kan gaan. Dat zullen we ook mee opnemen in de actualiteitsmotie die we zullen indienen. We moeten echter het debat een beetje zuiver voeren. Dat mobiliteitsdebat is één zaak, dat we in een ingewikkeld land leven een andere zaak, maar dat neemt niet weg dat het systeem van accijnzen het meest efficiënte systeem is.

Mevrouw de minister, het is ook onduidelijk wat u met de opbrengsten van die kilometerheffing wilt doen. Zult u dat geld, zoals Nederland, storten in een infrafonds ter verbetering van de wegeninfrastructuur, of zult u dat storten in een kas voor het openbaar vervoer, iets waaraan in Wallonië wordt gedacht? Ik hoor ook suggesties om al die opbrengsten te gebruiken voor het verlagen van de arbeidslasten – de automobilist houdt nu ook al de sociale zekerheid recht.

Recent heb u verklaard dat u rond de tafel bent gaan zitten met het Brusselse Gewest en het Waalse Gewest, om te praten over een hervorming van de autofiscaliteit. Wallonië is trouwens al van start gegaan met zijn eigen systeem van belasting op inverkeerstelling, gekoppeld aan een ecobonus-ecomalussysteem, maar ook met de invoering van een wegenvignet, waarvan de opbrengsten integraal naar het openbaar vervoer zouden gaan. We vragen ons af wat u nu eigenlijk wilt: het Waalse of het Nederlandse systeem? Of wilt u alle systemen, waarbij de automobilist financieel nog meer wordt leeggezogen? Het zal trouwens niet eenvoudig zijn om daarover enige consensus te bereiken in België. We raken het in dit land al niet eens over de kleur van de nummerplaten, laat staan over dit systeem.

We hebben een aantal argumenten naar voren gebracht.

De heer Filip Watteuw: Het klopt absoluut niet dat de andere gewesten niet willen praten over rekeningrijden. Brussel heeft duidelijk gemaakt dat het stappen wil zetten. Men is begonnen met een studie. Ik weet uit goede bron dat ook de Waalse regering bereid is om daarover te praten en stappen vooruit te zetten. Die heeft wel voor een ander systeem gekozen omdat het zo lang aansleepte. Dat wil echter niet zeggen dat ze niet bereid is om te praten met Vlaanderen en Brussel.

De heer Lode Vereeck: Dat is niet wat ik vernomen heb. Daarom vraag ik aan de minister welk systeem zij verkiest en waarvoor ze de bijkomende kilometerheffing zal inzetten.

Indien u toch doorgaat met dit onzalige systeem, vragen wij op zijn minst een zekere vorm van belastingneutraliteit. Dat betekent dat u stopt met uw initiatieven op het vlak van de BIV en van de verkeersbelasting waar u heel mooie ecobonus-ecomalusverhaaltjes aan verbindt. Stop daarmee, en geef ons tenminste de garantie dat een eventuele kilometerheffing naar een wegeninfrastructuurfonds gaat en belastingneutraal blijft.

In theorie klopt het natuurlijk wel dat de beprijzing van de wegen de files een beetje zou tegenhouden. Ik geloof dat dat in de praktijk niet zo zou uitdraaien. Mevrouw de minister, als we een kilometerprijs hebben en we staan nog in de file, dan moeten we ons geld terugkrijgen. Ik wil niet zoals in Frankrijk de ‘péage’ betalen en betalend in de file staan.
(Applaus bij LDD)

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het onderwerp van de beprijzing van het wegverkeer komt met de regelmaat van de klok terug en is zeker bij ons zeer belangrijk. De regio Vlaanderen ligt centraal en koestert een logistieke roeping.

N-VA is voorstander van de kilometerheffing, zowel voor vrachtwagens als voor personenwagens. Ik kom daar later nog op terug. Het kan volgens mij nooit kwaad om verder te kijken dan de waan van de dag. Het verleden kan ons een en ander leren.

Het debat is al regelmatig gevoerd. In 1995 kwam het eerste idee van kilometerheffing van de heer Baldewijns aan bod. In 2004 werd in het regeerakkoord een ambitieus plan ingeschreven, namelijk de invoering van een wegvignet. Helaas, drie jaar later is dat begraven door een combinatie van Nederlandse druk en de onverenigbaarheid met de Europese fiscale wetgeving. Dat laatste werd op voorhand al voorspeld door onze voorzitter, de heer Peumans. Intussen zijn we weer twee jaar verder.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder, u vraagt toch niet het woord omdat u mijn naam gehoord hebt?

Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Ik ben het niet helemaal met u eens, mevrouw Jans. De waarheid is lichtjes anders. Het klopt dat er een Europees signaal kwam. Voor Europa kan de compensatie voor de Vlamingen niet in de huidige vorm, want dan moet er nog aan worden gesleuteld. Pas na het bezoek van toenmalig minister-president Leterme aan de Nederlandse premier Balkenende kwam dat bericht. Balkenende had in dat gesprek immers aangedrongen op een gemeenschappelijk systeem en had gevraagd het wegvignet niet eenzijdig in te voeren. Dat is de werkelijke toedracht.

Mevrouw Lies Jans: Ik geloof dat ik die toedracht weergegeven heb, mevrouw De Ridder. Ik heb gesteld dat er naast de Europese fiscale wetgeving ook nog de druk uit Nederland was om tot een eenvormig systeem te komen. Dank u voor de verduidelijking.

We zijn dus twee jaar later. Het regeerakkoord pleit voor een kilometerheffing voor het vrachtvervoer met als streefdatum 2013 en voor onderzoeken en pilootprojecten omtrent een kilometerheffing voor personenvervoer.

Mevrouw de minister, in het regeerakkoord wordt ook expliciet verwezen naar Nederland: “De timing wordt afgestemd op de andere gewesten, en er wordt rekening gehouden met de evolutie in Nederland.” De berichtgeving uit Nederland over de invoering van een dergelijke heffing in 2012 is nu de aanleiding van dit debat, maar Nederland is daar al langer mee bezig. Het enige nieuws is eigenlijk dat Nederland die heffing sneller dan verwacht zal invoeren, namelijk in 2012, zowel voor vrachtverkeer als voor personenwagens.

De N-VA steunt het idee van een dergelijke kilometerheffing. De argumenten zijn intussen bekend. De gebruikers van wagens en vrachtwagens betalen nog altijd minder dan de effectieve maatschappelijke kost die ze teweegbrengen. Denk maar aan fijn stof, CO₂, geluidsoverlast, impact op de gezondheid, verkeersongevallen en noem maar op. Door een kilometerheffing zal de effectieve kost dichter worden benaderd door de gebruiker, waardoor het openbaar vervoer en alternatieve vervoersmodi interessanter worden.

De heer Lode Vereeck: Mevrouw Jans, twee jaar geleden heeft het Instituut Samenleving en Technologie (IST), een paraparlementaire instelling van dit huis, een studie voorgesteld die is uitgevoerd door Transport & Mobility Leuven. In die studie staat precies dat de externe kosten die veroorzaakt worden, wel degelijk zeer goed worden gecapteerd door de accijnzen. Op basis van de studies van ons eigen parlement moeten we u dus tegenspreken.

De heer Bart Martens: Dat klopt, mijnheer Vereeck, maar enkel als je kijkt naar de gemiddelden. De gemiddelde externe kosten worden goed weerspiegeld door de opbrengsten

van de accijnzen. Vandaag is het echter zo dat iemand die zich buiten de spitsuren met een schone wagen in landelijk gebied verplaatst, eigenlijk meer belastingen betaalt dan de kosten die hij of zij veroorzaakt. Dat kun je dus ondervangen door de ‘domme’ kilometerheffing die de accijnzen zijn, te vervangen door een slimme kilometerheffing die op elk tijdstip de reële kosten correct kan doorrekenen, zowel de milieukosten als de congestiekosten, het veroorzaken van tijdverlies bij andere weggebruikers.

Er valt dus wel degelijk iets voor te zeggen om de domme heffing van vandaag te vervangen door een slimme heffing voor de toekomst, want dat zal ertoe leiden dat er verkeer uit de spits verdwijnt, dat er minder files zullen zijn, dat er een versnelde omschakeling komt naar een schoon wagenpark. In globo zullen de maatschappelijke kosten van het verkeer dalen.

De heer Lode Vereeck: De tijdskost wordt inderdaad niet volledig gecapteerd. Dat staat ook heel nadrukkelijk in de studie. Maar ik blijf erbij dat de filekost een kost is die wij aan elkaar verplicht zijn, en niet aan de overheid.

Bovendien blijft dit een probleem dat de overheid heeft laten verrotten. Dan is het nu wel een beetje hypocriet om de burger daarvoor te laten opdraaien. Men zou beter wat positieve maatregelen nemen voor de automobilist.

Mevrouw Lies Jans: Men laat niet alleen de burger daarvoor opdraaien. De overheid heeft ook de taak om sturend en ontradend te werken. Het is uiteindelijk de gebruiker die kan bepalen welke keuzes hij maakt. De overheid speelt daar een rol in. Zij moet er op basis van de slimme kilometerheffing voor zorgen dat het openbaar vervoer een volwaardig initiatief wordt, dat er wordt geïnvesteerd in weginfrastructuur en dat er op een efficiënte manier openbaar vervoer wordt aangeboden. Op die manier kan er door de slimme kilometerheffing op een efficiënte manier op worden ingespeeld.

De heer Peter Reekmans: Mevrouw Jans, ik hoor u graag zeggen dat u het voorbeeld van Nederland wilt volgen en dat de N-VA voor dit voorstel is. U weet dat de automobilisten in ons land 13,1 miljard euro betalen aan verkeersgerelateerde belastingen en taksen. Dat is meer dan dubbel zoveel als in Nederland, terwijl Nederland een veel groter land is. Als de N-VA voor een kilometerprijs is, wil dat dan ook zeggen dat de N-VA ermee akkoord gaat dat de werkende Vlamingen een pak meer gaan moeten betalen? Ik hoor u daar namelijk weinig over zeggen, mevrouw Jans.

Ik zou graag eens willen weten wat het standpunt van de N-VA is aangaande de kilometerheffing en of de partij er voorstander van is dat de modale Vlaming daar meer voor zou moeten betalen. Dat hoor ik jullie niet zeggen.

Mevrouw Lies Jans: Het is heel duidelijk dat het niet de bedoeling is van de N-VA om de schatkist te spijsen. We hebben de verkeersbelasting al, de belasting op de ingebruikstelling. Er zal voor een evenwicht gezorgd moeten worden. De essentie van het verhaal is niet de schatkist te spijsen, maar ervoor te zorgen dat de mobiliteit in Vlaanderen wordt verbeterd. Als u wilt voortleven met uren in de file te staan met naar Brussel te rijden zoals ik doe, dan doet u maar, maar dat is de oplossing niet.

De heer Filip Watteuw: De heer Reekmans gaf zonet het bewijs dat het met de huidige manier van werken om een domme kilometerheffing gaat. Ondanks het feit dat de Vlamingen zoveel meer betalen dan de Nederlanders, zien wij de overstap niet naar duurzame mobiliteitsvormen en daar gaat het precies om. Het rekeningrijden kan ervoor zorgen dat mensen overstappen naar duurzame mobiliteitsvormen. Het rekeningrijden kan voorts rekening houden met de mensen voor wie dit niet mogelijk is zodat het een sociale maatregel blijft.

Mevrouw Annick De Ridder: Ik heb een vraag voor mevrouw Jans. U blijft heel vaag. U zegt dat er een evenwicht moet worden gevonden tussen allerlei belastingen, de

verkeershinder, verkeerstaks, accijnzen en het rekeningrijden. Wat bedoelt u? Zegt u dat u de andere accijnzen en de forfaitaire taksen zult afschaffen? Of zegt u dat niet?

De heer Peter Reekmans: Ik ga verder in op het betoog van mevrouw Jans en stel vast dat mijn vraag beroering opwerpt. U zegt dat u voorstander bent, en u staat dat als lid van de meerderheid vooraan te prediken. Maar als ik u de vraag stel wat u gaat doen opdat het de Vlaming niet meer zou kosten, gaat u het bekijken. Als ik als lid van de meerderheid vooraan zou staan en voorstander van iets was, zou ik wel weten wat het de Vlaming meer of minder kost. De N-VA blijkbaar niet. Ik stel vast dat u voorstander bent, maar niet weet wat het de Vlaming meer of minder gaat kosten. Ik gebruik niet graag het woord ‘onzin’, maar dit is toch lichtjes

De heer Jan Penris: Het is belangrijk dat het thema van de kostenneutraliteit wordt aangesneden. Ik denk dat het een belangrijk onderdeel is van het debat. De N-VA geeft wat aanzetten om de kostenneutraliteit op zijn minst bespreekbaar te maken. Mevrouw Jans zou eens concreet moeten uitleggen hoe ze dat gaat realiseren. Ik wijs er wel op dat de kostenneutraliteit in Nederland een feit zal zijn omdat de bestaande belastingen voor het gebruik van wagens en wegen al zodanig is georganiseerd dat wanneer ze door een kilometerheffing wordt vervangen, ze voor de modale Nederlandse weggebruiker kostenneutraal zal uitvallen. In Vlaanderen zal dat niet het geval zijn. Onze bestaande belastingen zijn op dit moment veel lager dan in Nederland. Als wij een kilometerheffing invoeren, zal dat neerkomen op een bijkomende belasting. Ik hoop dat het dat niet is wat we willen. Ik ga ervan uit dat LDD dat ook niet wil, maar als ik hen hoor pleiten voor een verhoging van de accijnzen, dan vrees ik het tegendeel.

De heer Lode Vereeck: Het is niet omdat je in dit debat tegen een kilometerheffing bent, dat je voor de files bent. Alleen hebben wij andere en betere oplossingen aan te dragen dan de kilometerheffing. Ik denk aan de verbetering van de weginfrastructuur. Op sommige plaatsen kunnen er ook meer wegen worden aangelegd, maar ik denk vooral aan de verkeersmanagementsystemen die in het buitenland hun nut al hebben bewezen en trouwens ook niet goedkoop zijn.

Mevrouw Karin Brouwers: De heer Penris was mij even voor. Het hangt er maar van af wat u allemaal in 13 miljard stopt, mijnheer Reekmans. De gewone verkeersbelasting is in Nederland beduidend hoger dan in Vlaanderen. Het gaat op zijn minst over het dubbele. Het zal niet zo eenvoudig zijn om het systeem voor personenwagens zomaar naar Vlaanderen te importeren. 80 percent van de Nederlanders zal beter worden van dit systeem en 20 percent gaat beduidend meer betalen.

Dat is het systeem in Nederland. Dat wou ik even rechtzetten in dit debat, waarin men maar met miljarden zit te gooien.

Als Leuenaar wil ik een pleidooi houden om het pilootproject vrij snel op te starten. De technologie die in Nederland gebruikt is voor het project in Eindhoven is Leuvens, van het bedrijf NXP, gevestigd in Haasrode. Men heeft er uiteraard nog een heleboel andere technologie bij moeten halen om het operationeel te maken. IBM zit ertussen.

De stad Leuven werd twee jaar geleden al aangesproken in het kader van ELAt. Dat is een hoogtechnologische driehoeksverhouding tussen Eindhoven, Leuven en Aken. De verhouding Eindhoven-Leuven verloopt zeer goed. Dat heeft ermee te maken dat we dezelfde taal spreken. Het project in Eindhoven is zeer goed opgevolgd. Bij de start van dat proefproject was er een delegatie van de stad Leuven aanwezig.

Leuven is kandidaat om voor Vlaanderen zo'n project te trekken. We hebben daarvoor in de stad Leuven al de nodige budgetten voorzien. Die zijn uiteraard miniem in verhouding tot wat het pilootproject in totaal zal kosten. We wachten nu af. In het kader van Flanders' DRIVE zet men het project verder op poten met heel wat partners, om ook in Vlaanderen zoiets te

kunnen doen. Ik hoop dat we er snel mee kunnen starten en dat we niet hoeven te wachten tot het voor de vrachtwagens geïmplementeerd is.

De slimme kilometerheffing is uiteindelijk beter voor veiligheid, milieu en efficiëntie. Er wordt veel over files gesproken. Het systeem in Nederland toont aan dat mensen net files vermijden. Ze vertrekken desnoods een beetje vroeger of later. Het systeem zit goed in elkaar. Het is Vlaamse technologie van een Leuvens bedrijf. We mogen daar trots op zijn.

Ik hoop dat wij samen als Vlaams Parlement verder de regering daarin kunnen steunen. Zij zal toch nog de nodige miljoenen op tafel moeten leggen. Ik lees in de krant ook over de budgetten voor innovatie. Hopelijk zijn die er dus wel. Ik vind dit een prioriteit. Ik hoop dat we er in de loop van het komende jaar mee kunnen voortgaan.

De heer Bart Tommelein: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik kom vanuit de oppositie mevrouw Jans te hulp. De heer Reekmans doet alsof er hier van de minister, de regering of het parlement een kant-en-klaar voorstel ligt, waarbij over een aantal zaken een uitspraak moet worden gedaan. Belangrijk is dat iedereen ervan overtuigd is dat eventuele nieuwe systemen kostenneutraal moeten zijn. Het is niet de bedoeling om rekeningrijden in te voeren zodat de burger meer belastingen zal betalen. De burger betaalt in Vlaanderen en België al meer dan genoeg belastingen.

Hier wordt een debat gehouden. Dat is een goede zaak. In Nederland wordt een voorstel gelanceerd. Ook daarover doet men alsof het kant-en-klaar is. Maar voor het betalen van buitenlandse wagens op het Nederlandse wegennet is nog geen enkele beslissing genomen. Men schuift dat zelfs vooruit naar 2018.

Tegelijk moeten we ons ervan bewust zijn dat Europa ook niet stil zal blijven zitten. Ook de Europese Commissie zet stappen op het vlak van mobiliteit en zal ervoor zorgen dat er binnen Europa bepaalde afspraken worden gemaakt. Vandaar mijn pleidooi, dat ik de voorbije dagen in België en Nederland meermaals heb herhaald, om ervoor te zorgen dat wij op elkaar afstemmen, zeker voor de Benelux. Het probleem in dit land is dat wij, als we een dergelijk systeem willen invoeren, naar het Overlegcomité moeten en afspraken moeten maken tussen Vlaanderen, Wallonië en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

Ik pleit ervoor om te starten met overleg binnen de Benelux. Nederland denkt aan bepaalde zaken en lanceert nu iets. We hebben een Brusselse minister gehad die een stedelijke tolheffing wou. Voormalig Waals minister van Mobiliteit Daerden heeft enige tijd geleden gezegd dat hij een Waals wegevennet wou. Dat zorgt bij de burger voor chaos.

De minister heeft gezegd dat we eerst moeten overleggen en het best in Benelux-verband. Dat is de enige oplossing om ook in Europa een stem te hebben en ervoor te zorgen dat de andere landen in Europa zich ook zullen afstemmen. Wij zijn op dat vlak pioniers. Wij hebben vanuit deze gewesten voor de Europese eenmaking gezorgd. Het hoeft niet overal hetzelfde systeem te zijn. Maar we moeten zorgen voor een platform, voor een kader waarbinnen een aantal handelingen gesteld kunnen worden door de lidstaten.

Elk land is verschillend. Nederland en België gelijken qua bevolkingsdichtheid en verkeerscongestie vrij goed op elkaar. Andere Europese landen worstelen met andere problemen. Een aanpak in Benelux-verband staat toe om ook de gewesten en de steden bij de zaak te betrekken. Stedelijke tolheffing wordt in de toekomst een belangrijk aandachtspunt. Er zijn al heel wat Europese steden die tol heffen om ervoor te zorgen dat die steden autovrijer of autoluwer worden. We moeten stappen vooruit kunnen zetten. Ik pleit er daarom voor om hier niet de indruk te wekken dat we al een concreet voorstel hebben. Op dat punt geef ik mevrouw Jans gelijk. Maar laten we ervoor zorgen dat we zo snel mogelijk in Benelux-verband een begin van aanpak realiseren.

De heer Filip Watteeuw: Niemand zegt dat onze tarieven dezelfde moeten zijn als de Nederlandse. We kunnen hetzelfde systeem gebruiken, maar de tarieven kunnen verschillen.

In onze resolutie gaan we er ook van uit dat de fiscale impact neutraal is. Er zijn dus mogelijkheden. Zo stelt FEBIAC, de Belgische federatie van de auto- en tweewielerindustrie, dat de gemiddelde afstand die de Belgen per jaar afleggen, 15.000 kilometer bedraagt. Uitgaande van het Nederlandse basistarief – 3 eurocent – krijgen we een kostprijs van 450 euro. Vandaag zijn er zeer veel Vlamingen die een bescheiden wagen hebben maar toch 450 euro of meer betalen, als men de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling optelt. Als we dus dat basistarief van 3 eurocent zouden hanteren, dan zal iedereen die minder dan 15.000 kilometer per jaar rijdt – en dat is toch niet niks – er beter vanaf zijn. Voor veel Vlamingen kan zo'n systeem dus goed uitvallen.

Wat het overleg betreft, heeft de heer Tommelein gelijk: dat overleg moet snel worden opgestart. Het Nederlandse initiatief zorgt voor mogelijkheden. Hij heeft verwezen naar de Waalse oud-minister verantwoordelijk voor mobiliteit, de heer Daerden. Zijn opvolger, de heer Philippe Henry van Ecolo, heeft gesteld dat hij niet kiest voor het wegvignet maar voor het rekeningrijden, “zoals in Vlaanderen”. Nederland begint ermee, en bij ons zijn alle gewesten voorstanders. Laten we er dus maar snel werk van maken.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Mevrouw Brouwers pleitte zo-even om versneld werk te maken van een pilootproject voor kilometerheffing op het personenvervoer. Naar ik aanneem, deed ze dat namens haar fractie. Ik wil haar daarbij toch tot wat voorzichtigheid aanmanen. In de beleidsaanbevelingen in het rapport van de Mobiliteitsraad MORA staat in het eerste punt dat er “een niet-exhaustieve lijst bestaat” van ontbrekende data die nodig zijn voor een goede regionale onderbouwing van het mobiliteitsbeleid. De MORA somt ze op. Enkel en alleen al voor het personenvervoer zijn dit de lacunes: “er ontbreken actuele gegevens met betrekking tot het verplaatsingsgedrag”; “er ontbreken uniforme cijfers over wegcapaciteit, bereikbaarheid en files”; “er ontbreekt een bereikbaarheidsmonitor met een gemiddelde reistijd voor alle modi binnen en buiten de spits op punten die cruciaal zijn voor de Vlaamse economie, zoals de economische centra en poorten”; “er ontbreken oorsprong- en bestemmingsgegevens van het openbaar vervoer”; “er ontbreken capaciteits- en performantiegegevens van het stedelijk en regionaal vervoer”; enzovoort.

Ik heb het dan nog niet over iets wat niet in de beleidsaanbevelingen van de MORA staat, maar toch erg belangrijk is: op dit ogenblik is er geen draagvlak voor een kilometerheffing op het personenvervoer. Laat ons doen wat men in Nederland al heeft gedaan: eerst werken aan het creëren van een draagvlak voor zo'n invoering. Eenmaal dat is gebeurd, kunnen we aan de invoering van een proefproject denken.

De heer Peter Reekmans: Mijnheer Tommelein, als u zegt dat u voor iets bent, dan vind ik ook dat u alles moet zeggen. U bent voor, maar als dat dan meer kost, dan moet u daar ook de gevolgen van durven dragen en de Vlaming zeggen dat u wilt gaan voor een duurder systeem. Mevrouw Jans doet dat niet. Ik herhaal nog eens mijn vraag: als het meer kost, kan dat dan voor de N-VA?

Mevrouw Brouwers, u zegt: “13,1 miljard euro”. Ik herhaal nogmaals dat het gaat om verkeersgerelateerde belastingen en taksen, zowel federale als Vlaamse. Ik maak als LDD'er geen onderscheid tussen federale taksen en Vlaamse taksen, we moeten die durven samentellen. In dit parlement moeten we niet zeggen dat we niets te maken hebben met federale belastingen en federale taksen, want dat is totaal hypocriet.

Concreet heeft de overheid jarenlang te weinig gedaan voor de automobilisten en het is daarom dat we vandaag aan de infrastructuur werken. We hebben massa's geld gepompt in het openbaar vervoer en veel te weinig in infrastructuurwerken. Het is daarom dat we vandaag met zijn allen massaal stilstaan en daarom zegt LDD heel duidelijk dat we niet willen dat de Vlaming hier weer eens voor opdraait.

Mevrouw Jans, is N-VA voor dit plan, ook als het voor de Vlaming veel meer zal kosten? Ja of neen?

De voorzitter: In de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hebben we afgesproken om met een soort van voortgangsrapportage te werken voor alles wat met rekeningrijden te maken heeft.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, ik stel vast dat er door mevrouw Brouwers voor wordt gepleit om een beroep te doen op een bepaald bedrijf. Ik denk niet dat dat de bedoeling is, want als er een systeem wordt geïnstalleerd, dan moet dat op de correcte manier, en dus via een openbare aanbesteding, gebeuren. Het kan niet dat een bepaald bedrijf naar voren wordt geschoven enkel en alleen omdat het uit Leuven komt.

Mevrouw Karin Brouwers: Mevrouw De Ridder, in het kader van innovatieve projecten bestaat er zoiets als de innovatieve aanbesteding. Meer zal ik daar niet over zeggen.

Mijnheer Roegiers, natuurlijk kennen we het advies van de MORA ook. De heer de Kort zegt het me ook net. Dat is allemaal waar en daarom hebben we net een proefproject nodig. Het proefproject te Leuven zou echt gaan over de woon-werkverplaatsingen naar een bepaalde industriezone. Het is heel beperkt en er zal worden bekeken of er al dan niet een gedragsverandering bij de mensen ontstaat, want veel meer zal men daar niet uit kunnen afleiden, maar het is wel een van de belangrijke dingen. De burgemeester van Leuven, van uw partij, staat volledig achter het proefproject.

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

De heer Hermes Sanctorum: Mijnheer de voorzitter, ik heb sterk de indruk dat mevrouw Brouwers een heel stuk verder wil gaan dan wat in het Vlaams regeerakkoord staat – maar dat vind ik positief.

Ik richt me heel even tot LDD. Er wordt hier gegoocheld met allerlei bedragen en er moet volgens LDD meer worden geïnvesteerd in het wegennet en dergelijke meer. Ik verwijs even naar de cijfers uit Nederland. Uit studiewerk waarnaar de Nederlandse ministers Bos en Eurlings verwijzen, blijkt dat er 7 percent minder verkeersdoden, 15 percent minder autokilometers, 6 percent meer gebruik van openbaar vervoer en 10 percent minder CO₂ zullen zijn. Nu mag LDD mij eens uitleggen hoe zij dat zullen realiseren zonder de kilometerheffing.

Mevrouw Lies Jans: Mijnheer Reekmans, u hebt uw vraag al enkele keren gesteld, maar ik krijg nu pas de kans om een antwoord te formuleren. Om duidelijk te zijn: N-VA wil ook streven naar die neutraliteit.

Zoals de heer Tommelein al aanhaalde, staat in het regeerakkoord dat het een project is waarbij 2013 de streefdatum is voor de vrachtwagens en waarna een proefproject wordt opgestart voor personenauto's. Er moeten dus nog heel wat discussies over gevoerd worden en er moeten nog heel wat studies verricht worden voor we tot een gedragen concept komen.

Ik wou nog even aansluiten bij een opmerking die de heer Roegiers maakte ten aanzien van CD&V. Ik ben er voorstander van dat het proefproject voor personenauto's er sneller zal komen. We moeten dat zeker bekijken, want het proefproject voor personenwagens zal zo snel mogelijk nadat het systeem voor vrachtwagens werd ingevoerd, moeten worden opgevolgd, zeker als men kijkt naar een studie uit 2008 van het studiebureau Transport & Mobility Leuven, want daarin staat dat het uitsluitend invoeren van een kilometerheffing voor trucks hoogstens de schatkist zal spijzen, maar de files niet zal oplossen. Ik denk dat dit een belangrijke opmerking is.

Het onderzoek zegt dat zich op onze wegen gemiddeld tien percent vrachtwagens bevinden. Zelfs in het meest maximale scenario zal de vrijgekomen ruimte snel worden ingenomen door personenwagens. Het zal in het voordeel van iedereen zijn om na de invoering van het

systeem voor de vrachtwagens zo snel mogelijk over te gaan naar een systeem voor personenwagens.

Dat is een essentiële bedenking maar we moeten ook realistisch zijn. We moeten niet de fouten van het verleden maken, maar met een duidelijk doel voor ogen werken. Ik citeer iemand van de federale overheid: we moeten hier met een rustige vastheid aan voortwerken. Daarbij is het belangrijk om een maatschappelijk draagvlak creëren. Dat kan alleen als de boodschap duidelijk naar buiten wordt gebracht.

We willen de mensen niet meer doen betalen, we willen hen niet het geld uit de zakken kloppen, we willen wel streven naar een betere mobiliteit in Vlaanderen. Met het systeem van de slimme kilometerheffing kan iedere gebruiker zelf bepalen hoeveel hij of zij gaat betalen. We kunnen zelf kiezen welke wegen we nemen, welke vervoersmodi we willen gebruiken, op welke tijdstippen we van onze wagen gebruikmaken. Het is gedeeltelijk de bestuurder zelf die dit in handen kan nemen.

Met de opbrengsten van de kilometerheffing moeten we streven naar een verdere uitbouw van het openbaar vervoer. Bepaalde mensen gaan niet op hun werk geraken vanwege de ligging in een industriezone, ver van het openbaar vervoer. We moeten er zeker rekening mee houden om in die gevallen aan een sociale correctie te werken.

We moeten een draagvlak creëren. In Nederland is het overleg heel uitgebreid gevoerd. We moeten dat als voorbeeld nemen. De verkeerssituatie in Vlaanderen is niet vanzelfsprekend. We hebben een heel fijnmazig verkeersnetwerk, met veel op- en afritten. Dat is toch een verschil met de Nederlandse structuur. Het systeem zal moeten worden ingevoerd voor alle wegen om het sluipverkeer zeker te vermijden.

We moeten de Nederlandse situatie in de gaten houden en alle opties openhouden voor de toepassing van de verschillende verkeers technologieën. Daarover moeten we uitgebreid overleg plegen met Nederland en de andere buurlanden. Dit alles moet gebeuren op een weg van geleidelijkheid. Het regeerakkoord is daar heel duidelijk over.

De weg die wordt bewandeld door de huidige regering is een goede weg. We beginnen met de vrachtwagens, er worden andere maatregelen genomen inzake groene fiscaliteit, de volgende stap is het proefproject, het onderzoeken van het invoeren van een systeem voor personenvervoer. Die weg willen we volledig ondersteunen.

Mevrouw de minister, in aanvulling op wat er allemaal in de pers is verschenen, wil ik toch horen wat de verdere stappen zullen zijn. U zei dat u ook maar via de kranten hebt vernomen wat er in Nederland op til is. Hoe zal het verder lopen met Nederland, met onze gewesten, Brussel en Wallonië? Welk overleg wordt er nog gepleegd en over welke termijn spreken we? (*Applaus bij N-VA*)

De heer Lode Vereeck: Mijnheer Sanctorum, Lijst Dedecker is een partij die zonder enige schroom de kaart trekt van de auto. We vinden dat zonder meer het meest comfortabele, snelle en fijnmazige vervoermiddel dat er is. Daarenboven is de auto in dit land ook een belangrijke speler op het vlak van tewerkstelling. Als we zo pro een bepaalde vervoersvorm zijn, dan zijn we ons meer dan wie ook in dit parlement bewust van de nadelen, onder andere op het vlak van vervuiling, verkeersveiligheid en files.

Wat ons stoort in de benadering van de Vlaamse Regering, is dat men altijd het negatieve benadrukt. Men wil de nadelen terugdringen, waardoor men de voordelen van die vervoersvorm kwijt is.

Daarom is ons voorstel niet om die automobilist voor de zoveelste keer te belasten maar wel om veel sneller mee te zoeken naar de introductie van de groene wagen. De gewone wagen is zijn maatschappelijke legitimiteit voor een deel kwijt omwille van de verkeersveiligheid en van de milieu-uitstoot. Wanneer we de legitimiteit van de wagen terug willen krijgen door een groene wagen, en daarin zijn we misschien zelfs bondgenoten van Groen!, dan moet de

introductie daarvan veel sneller gebeuren. Dat is een heel andere benadering dan die die de Vlaamse Regering nu voorstelt.

De heer Bart Martens: Mevrouw Jans, ik wil even reageren op een citaat van u uit de studie Transport & Mobility van de K.U.Leuven. U zegt dat een kilometerheffing enkel voor vrachtverkeer niets oplost aan de files. Diezelfde studie zegt ook dat het gat dat vrachtwagens dan laten, later wordt ingevuld door autoverkeer waarvan een deel nu op het onderliggend wegennet voor sluipverkeer zorgt. Ik vind dat op het eerste gezicht nog geen negatief effect.

De studie laat ook zien dat de opbrengst van de kilometerheffing voor vrachtverkeer tussen de 600 en 700 miljoen euro per jaar is terwijl de wegvallende opbrengsten van het eurovignet en de kosten voor het operationaliseren van de kilometerheffing voor vrachtverkeer slechts 112 miljoen euro bedragen. Met andere woorden, er is wel degelijk een extra netto-opbrengst. Ik vind dat we het debat over de budgetneutraliteit moeten sparen voor het personenverkeer. Dat hoort daar thuis. Wat het vrachtverkeer betreft, wordt het hoog tijd dat het doorvoerkeker zijn openstaande factuur bij ons inlost. Op die manier komen jaarlijks honderden miljoenen extra in het laatje die geïnvesteerd kunnen worden in duurzame mobiliteit zoals ook in de beleidsnota van de minister staat: die opbrengsten zullen gebruikt worden om te investeren in een duurzame mobiliteit. Wat ons betreft, hoort daar ook een uitbreiding van het openbaar vervoer bij.

Mijnheer Vereeck, u kunt zeggen dat we alleen maar kijken naar de nadelen van het autoverkeer. Wanneer we echter het autoverkeer laten gaan zoals nu het geval is, dan staat het straks helemaal stil. Op dat moment zijn de voordelen daarvan ver zoek. Zelfs de groene auto zal daar weinig aan veranderen. Straks staan we allemaal elektrisch in de file. Ik vraag me af of dat het toekomstig wensbeeld is van de automobilist van vandaag.

De heer Hermes Sanctorum: Mijnheer Vereeck, wij zijn natuurlijk voor de introductie van de groene wagen maar dat is geen oplossing voor het totale probleem. Zoals de heer Martens net zei, worden noch de files noch de verkeersdoden daarmee opgelost. Mijn vraag is dan ook wat het kosteloze alternatief is dat u aanbiedt. Ik heb daar nog altijd geen antwoord op gekregen.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, op het eind van haar betoog heeft mevrouw Jans duidelijk gemaakt waarover het in dit debat zou moeten gaan. Voor de mobiliteitsproblematiek ontstaat er pas een draagvlak wanneer daar duidelijk over gecommuniceerd wordt. Het debat van vandaag was voor mij allesbehalve duidelijk. Ik heb heel veel stemmen gehoord en ik heb heel veel tegengestelde stemmen gehoord, zelfs binnen de politieke fracties die in dit halfroend vertegenwoordigd zijn. Ik zal een poging doen om het debat opnieuw tot de essentie te herleiden en duidelijk te communiceren waarover het in dezen zou kunnen gaan.

Collega's van de traditionele partijen, vijf jaar geleden had u een regeerakkoord dat door velen terecht op heel wat punten werd bekritiseerd. Eén punt vond echter een vrijwel kamerbrede meerderheid, namelijk het punt over het invoeren van een bijkomende belasting voor de buitenlandse gebruikers van ons wegennet. De buitenlandse gebruikers benutten nu ons wegennet en brengen het vaak in een staat dat het voor reparatie vatbaar wordt, zonder dat ze daarvoor een euro bijdragen aan ons systeem.

En er zijn landen, voornamelijk in het centrum van Europa, die wat dat betreft een heel simpele oplossing hebben gevonden. Laat de buitenlandse gasten, de buitenlandse gebruikers van dat wegennet ook een billijke kost betalen door middel van het papieren wegvignet. Dat systeem bestaat in Oostenrijk, dat systeem bestaat in Zwitserland, dat systeem bestaat in Tsjechië en ik geloof dat het ook bestaat in Hongarije. En ik geloof dat er nog Centraal-Europese landen zijn waar het met succes werd ingevoerd.

Ook uw regering, uw toenmalige meerderheid had vijf jaar geleden die ambitie. Ik denk dat het een terechte ambitie, een verdedigbare ambitie, een verkoopbare ambitie was. En er waren op dat vlak een aantal eigenaardige bondgenootschappen. De heer Decaluwe, met een duidelijke vakbondsachtergrond, stond op dezelfde golflengte als ik, die een andere achtergrond heb. En wij zaten op dezelfde golflengte als minister Daerden, de PS'er uit Wallonië. Laten we het simpel houden, was de houding, en laten we de buitenlandse weggebruikers van ons wegennet belasten met een papieren vignet. Het is eenvoudig op de voorruit aan te brengen en heel simpel te controleren. De opbrengst daarvan moet dan gaan naar de verbetering van het eigen wegennet. Want daar schort toch nog wel een en ander aan.

En, dames en heren, herinner u wat er is gebeurd. De heer Leterme was toen nog minister-president. Hij ging niet naar Canossa maar naar Den Haag. Hij sprak daar met zijn geestesgenoot, minister-president Balkende. En hoera, hoera! Daar kwam iets totaal anders uit de bus dan wat die regering van plan was geweest. De heer Leterme kwam terug naar huis, zei dat we het papieren wegenvignet mochten wegsteken en dat we de Nederlanders zouden volgen. We zouden de Nederlandse ambities inzake het rekeningrijden honoreren. In mijn naïviteit dacht ik dat we daar wel iets terug voor zouden krijgen. De Schelde zou snel verdiept worden of de IJzeren Rijn zou worden aangelegd. Maar niets daarvan. De heer Leterme had met zijn ambtsgenoot, de heer Balkenende, een aantal afspraken gemaakt in de richting van de gezamenlijke invoering in Vlaanderen en Nederland, en hopelijk ook in Luxemburg en Wallonië, van een slimme, technisch hoogstaande kilometerheffing.

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Mijnheer Penris, ik begrijp dat u met enig animo de geschiedenis probeert weer te geven. Maar eerlijkheidshalve moet u daar wel aan toevoegen dat Europa uitdrukkelijk heeft gesteld dat men de eigen ingezetenen niet mag bevoordelen bij de invoering van een dergelijk systeem. Tijdens de vorige legislatuur wilden we net dat er geen belastingverhoging zou worden doorgevoerd. We zouden de inwoners dan ook op een andere manier behandelen. Europa liet dat echter niet toe. Als u verwijst naar de heer Leterme, moet u dat er toch wel aan toevoegen.

De heer Filip Watteuw: Mijnheer de voorzitter, de heer Penris doet alsof de discussie steeds ging over het wegenvignet. Dat klopt niet. In 1995, ten tijde van minister Baldewijns, werd al geopperd dat het rekeningrijden een interessant initiatief zou zijn. Sindsdien zijn de twee discussies los van elkaar voortgezet. Het is echter niet juist dat alleen het wegenvignet een punt van discussie was. Mijn fractie heeft al twee keer een voorstel van resolutie ingediend. Daarover werd een grondige discussie gevoerd. Een aantal mensen stelden dat er interessante elementen in het voorstel zaten. De discussie ging echter niet alleen over het wegenvignet.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de minister-president, daarnet, toen u even afwezig was, heb ik al gezegd dat de geschiedenis haar rechten heeft. Ik ben op de hoogte van de uitspraak, het informele advies van Europa. Daarin staat dat de toenmalige plannen, met een compensatie voor de eigen inwoners, de toets nog niet doorstaan. Maar Europa heeft nooit gesteld dat het niet mogelijk is. Europa heeft ons een vingerwijzing gegeven en gezegd dat de zaak anders moet worden georganiseerd om het aanvaardbaar te maken. Toen is de heer Leterme naar de heer Balkenende getrokken. Toen hij terug in Vlaanderen was, heeft zijn woordvoerder gezegd dat “‘Vlaanderen een systeem wil invoeren in overeenstemming met de buurlanden. De term rekeningrijden is in Den Haag niet gevallen, maar we willen wel samen met Nederland bekijken welke andere systemen de technologie toelaat.’ Een slimme kilometerheffing misschien dan toch?” Zo staat het er in Het Laatste Nieuws van 27 maart 2007.

Ik ben het dus slechts ten dele eens met uw argument inzake Europa. Europa heeft gewoon gevraagd daaraan te sleutelen omdat het nog niet op punt staat. Daarna is toenmalig minister-president Leterme naar Nederland gegaan. Hij heeft daar toegegeven aan zijn collega

Balkenende dat zij gezamenlijk iets gingen invoeren en dat ze zouden wachten op elkaar. Ze zouden zeker niet enkel de Nederlanders belasten met een wegenvignet.

De heer Jan Penris: Dames en heren, men doet nu precies alsof Europa de boosdoener is en de grote tegenstander van een papieren wegenvignet. Ik wil erop wijzen dat een aantal respectabele lidstaten van de Europese Unie juist wat dit betreft gangmakers zijn en allang zo'n papieren wegenvignet hebben voor de buitenlandse gebruikers van hun wegennet. Ik denk dat dat zeer terecht is.

Dames en heren, laat ons het debat een beetje verdiepen. Er zijn toch heel wat bezwaren denkbaar tegen die zogenaamde slimme of elektronische kilometerheffing. Deze bezwaren komen uit velerlei hoeken en vaak ook uit velerlei achtergronden. Ik wil die bezwaren voor een deel tot de mijne maken.

De privacy zou wel eens geschonden worden door een overheid die kan meten waar welke gebruiker van zijn wegennet zich op een gegeven moment bevindt. Als het voor het opsporen van criminelen zou dienen, zou ik daar nog mee kunnen leven, maar mensen die niets of weinig te verbergen hebben, hebben toch wel recht op de bescherming van hun privaatsfeer. Een slimme kilometerheffing zou deze privaatsfeer kunnen schenden.

De kilometerheffing is een bijkomende belasting. Zelfs wanneer u nu laat uitschijnen dat zij ter vervanging zou komen van bestaande belastingssystemen, wat tot op heden nog niet het geval is, misschien wel in Nederland maar hier zeker nog niet, dan blijft het een bijkomende heffing. Het blijft een bijkomende kost. Vandaag is de kilometerheffing in Nederland laag. Vandaag wordt er over eurocenten gesproken. Maar eens het systeem bestaat, is het zeer simpel om die paar eurocenten met vele procenten te verhogen en de burger te treffen op een zeer zwakke plek en op een zeer zwak moment.

Daarenboven blijft de heffings- en sturingsinfrastructuur zeer duur.

De heer Filip Watteuw: De heer Penris zegt dat rekeningrijden, de slimme kilometerheffing, een belastingverhoging is. Ik begrijp niet goed waarom het wegenvignet geen belastingverhoging zou zijn en waarom de tarieven bij een wegenvignet ook niet zouden kunnen worden aangepast. Het is eigen aan alle belastingen en heffingen dat ze kunnen worden aangepast. Daarom zult u wellicht onze resolutie steunen. Daarin staat duidelijk: "fiscaal neutraal". Ik zal uw ja-stem met dank aanvaarden.

De heer Jan Penris: Mijnheer Watteuw, maakt u zich geen illusies: ik ben niet geneigd veel van uw resoluties te steunen.

De heer Filip Watteuw: Ik hoopte dat al.

De heer Jan Penris: Ik hoop dat u dat blijft hopen.

Dames en heren, de infrastructuur voor die hele heffing is ook duur. De heer de Kort heeft er op gewezen dat ik een goede lezer van De Lloyd ben. Dat is waar. Maar ik lees niet alleen De Lloyd. Ik lees ook De Tijd en andere vaktijdschriften, die u, mijnheer de Kort, ook leest en met evenveel enthousiasme. En daaruit zult u hebben geleerd dat de invoering van de meetsystemen een dermate hoge kost betekenen dat ze pas op zeer lange termijn terugbetaald zullen zijn. Wie nu zo'n heffingsstelsel invoert, en zeker op de manier waarop u het plant, niet alleen op de hoofdwegen maar in heel Vlaanderen, zal er rekening mee moeten houden dat hij in den beginne een kost zal hebben die hij pas veel, veel, veel later zal terugverdienen. Dat is ook een van de redenen waarom de Nederlanders nog altijd wikken en wegen. Sommigen hebben misschien nu een principebeslissing genomen, maar wanneer ze de rekening zullen maken, vrees ik dat een aantal, misschien zelfs mensen uit uw politieke familie, daarover in de Tweede Kamer andere ideeën zullen hebben, en ik denk terecht.

Wanneer men de kilometerheffing concipieert zoals sommigen hier dat zouden willen, is ze een asociale heffing. Men gaat de milieuvervuilende wagen aanpakken en straffen. O wee, de oude bompa die zijn nog oudere grootmoeder moet gaan bezoeken in het bejaardentehuis. O

wee, de jonge student die van vader of moeder een tweedehandswagentje heeft gekregen en daarmee naar de campus moet rijden. O wee, de kleine zondagsrijder die een keer per week zijn zwaar vervuilend wagentje van stal haalt. Is dat de belasting waar u mee kunt leven? Ik kan dat in ieder geval niet.

Ik heb moeten vaststellen dat de federale overheid plots een gretige partner is geworden. Ik dacht dat de staatshervorming al zover gevorderd was dat wij als deelstaten onderling in dezen over de volheid van bevoegdheid zouden beschikken en dat wij zouden kunnen uitmaken of we al dan niet een wegenvignet of al dan niet een kilometerheffing zouden invoeren. Wat stel ik vast? De staatssecretaris voor Mobiliteit Schouppe trekt alles naar zich toe en zal eens uitleggen hoe alles moet worden georganiseerd. Ik vrees dat staatssecretaris Schouppe een eigen agenda heeft die zeker de mijne niet is.

Ik rond af want mijn tijd is om. Voor ons komt een kilometerheffing niet aan bod. Wij gaan daar niet mee leven. Als er belastingen of belastingstelsels moeten worden hervormd, dan moeten die voor de eigen ingezetenen altijd kostenneutraal blijven. De enigen die men bijkomend moet vatten, zijn voor ons de buitenlandse weggebruikers. De opbrengst van zulke bijkomende of anders geïnde belastingen, moet altijd en in de eerste plaats gaan naar investeringen in het eigen wegennet. *(Applaus bij het Vlaams Belang)*

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, geachte collega's, we hebben sinds de start van deze legislatuur al vaak discussies gehad waarbij onze noorderburen hét gespreksonderwerp waren. Ik denk in eerste instantie aan het debat over het gebrek aan uitdieping van de Westerschelde. Ditmaal is het de invoering in Nederland van een slimme kilometerheffing vanaf 2012 die voor heel wat commotie zorgt.

Open Vld is op zich voorstander van het vervangen van forfaitaire taksen door verbruikstaksen. We hebben daarvoor verschillende redenen. Wanneer het systeem op een verstandige manier wordt ingevoerd, is het eerlijk. Zij die de wagen veel gebruiken, zullen meer vervuilen en dus meer betalen. Zij die de wagen vaker aan de kant laten staan, vervuilen minder en zullen dan ook minder betalen. Kortom, de verbruiker betaalt. Zo komen we tot een vervoersfiscaliteit die mensen ertoe aanzet om rekening te houden met hun ecologische voetafdruk.

Bovendien kan het systeem onze mobiliteitsproblemen veranderen en minstens verminderen. Volgens Nederlands onderzoek kan het fileleed maar liefst worden gehalveerd, wat op zich een goed effect heeft op milieuvervuiling.

Het systeem van de slimme kilometerheffing zal mensen ook aanmoedigen om te rijden buiten de piekmomenten waardoor er minder files zijn in ochtend- en avondspits, omdat men dan een verlaagde heffing kan laten gelden.

Open Vld heeft altijd een aantal voorwaarden gekoppeld aan het rekeningrijden. Voor ons is het cruciaal dat zo'n systeem op een verstandige manier wordt ingevoerd. De invoering mag – en ik heb hierover nog altijd geen duidelijk antwoord gekregen van de regering of van de meerderheid – de globale belastingdruk niet verhogen. De fiscale lasten zijn voor ons al hoog genoeg. De slimme kilometerheffing mag dan ook geen sluipende belastingverhoging zijn.

In het regeerakkoord staat dat u wilt beginnen met het vrachtvervoer. Ik citeer uit het regeerakkoord: “Wat het personenvervoer betreft, wordt onderzocht onder welke voorwaarden (...) een kilometerheffing voor personenwagens kan worden ingevoerd. Daartoe wordt een pilootproject opgezet.” Het regeerakkoord somt dan enkele nobele voorwaarden op: mobiliteitsimpact, sociale impact, impact op leefbaarheid en haalbaarheid. Ik lees nergens iets over de fiscale neutraliteit. Ik ben er niet van overtuigd dat iedereen het hier met Open Vld over eens is: wij willen de fiscale neutraliteit gegarandeerd zien. De gretigheid van

sommigen om op de kar te springen van het Nederlandse model van rekeningrijden, verontrust mij.

Bovendien heeft onze partij er altijd voor geijverd dat de buitenlandse automobilisten zouden meebetalen voor het gebruik van onze autowegen. We hebben daarvoor begin 2004 het wegvignet ingeschreven. Nu draait alleen de Vlaming op voor het gebruik en het onderhoud van de infrastructuur in Vlaanderen. Als we het credo van het rekeningrijden werkelijk in werking zouden laten treden, namelijk ‘de gebruiker betaalt’, dan moeten ook de buitenlandse gebruikers een deel van die kosten betalen. Wij ontsnappen er ook niet aan in het buitenland. Ik wil niet pleiten voor het oprichten van allerlei tolhuisjes zoals in andere landen, maar de filosofie die in het wegvignet zat vervat, zou ik graag terugvinden in de huidige plannen van het rekeningrijden. Op dit moment is daar heel wat onduidelijkheid over.

Een derde voorwaarde voor onze fractie is dat de opbrengst van een dergelijke kilometerheffing bij voorkeur moet worden geïnvesteerd in infrastructuur, in ieder geval meer dan nu het geval is bij de belasting op inverkeerstelling, wegentaks enzovoort. Voor alle duidelijkheid: voor ons moet de kilometerheffing in de plaats komen van die taksen.

Mijnheer de minister-president, het rekeningrijden heeft niet alleen in Vlaanderen al een lange weg afgelegd, maar ook binnen uw partij, heb ik vastgesteld. Eerst was u er bij monde van uw partijgenoot en toenmalig minister-president Leterme tegen. De partij koos ervoor om samen met de hele vorige Vlaamse Regering het wegvignet te onderzoeken en in te voeren. Na het bezoek van Leterme aan zijn Nederlandse collega Balkenende, was hij plots tegen het wegvignet en gewonnen voor een gemeenschappelijk systeem, mogelijk het rekeningrijden samen met Nederland. Ik stel vast dat een bezoekje aan Den Haag soms heel wat met een mens kan doen. Ik wou dat het omgekeerd ook zo was.

Minister-president Kris Peeters: Mevrouw De Ridder, ik apprecieer ten zeerste dat u zich zorgen maakt over mijn partij. Dat kan ik alleen maar positief duiden, hoewel dat niet zonder gevaar is. We hebben daar in de Vlaamse Regering, toen Open Vld daar nog deel van uitmaakte, over beraadslaagd. Als u die redenering verder zou ontplooien, moet u niet alleen naar toenmalig minister-president Leterme verwijzen.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de minister-president, u zult op elk moment in elk debat de bezorgdheid van Open Vld hebben opgemerkt, waarbij we zeiden dat het voor ons heel duidelijk is dat de buitenlanders ook moeten betalen. We waren op dat moment zeer terughoudend over uw mening dat Europa het afschoot. Wij hebben steeds gezegd dat we het er niet mee eens waren, en we maakten kanttekeningen bij de manier waarop het dossier werd behandeld.

Minister-president Kris Peeters: Mevrouw De Ridder, u maakte toen geen deel uit van de Vlaamse Regering. Ik kan u verzekeren dat daar met heel veel zorg over is gedebatteerd, ook met de toenmalige ministers van uw partij. Wat u hier zegt, is erg kort door de bocht.

De voorzitter: De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé: Men gaat er allemaal nogal snel over heen. Een van onze vragen bij het Nederlandse rekeningrijden is of de buitenlanders mee zullen betalen. Zal de buitenlandse automobilist, als hij in 2012 door Nederland rijdt, mee betalen?

Mevrouw Annick De Ridder: Dat moet u aan de Nederlanders vragen.

De heer Ludwig Caluwé: Het antwoord is neen. De Nederlanders voorzien niet in een systeem waarbij de buitenlandse personenwagens mee betalen.

Mevrouw Annick De Ridder: Neen, de vrachtwagens betalen mee in 2018.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik raad u aan om eens de beslissingen van de Vlaamse Regering te bekijken. Er zijn er enkele waarin zwart op wit is overeengekomen dat het onmogelijk was

om het door de gewestregering ingenomen standpunt met betrekking tot de compensatie voor de eigen ingezetenen te verzoenen met het Europese richtkader ter zake. De regering heeft dan op 26 oktober 2007 beslist om te kiezen voor de kilometerheffing voor vrachtwagens.

Ik lees daar nergens enig voorbehoud bij de wijze van besluitvorming. Ik lees alleen wat er zwart op wit in de notulen staat over die regeringsbeslissingen, en die zijn glashelder.

De heer Lode Vereeck: Ik weet niet of er een meningsverschil was tussen mevrouw De Ridder en de heer Caluwé over het mee betalen van de buitenlanders wat de vrachtwagens betreft. De stand van zaken is momenteel dat in Nederland wordt vermoed dat ongeveer 60.000 buitenlandse vrachtwagenbestuurders zo'n kastje zullen kopen, en dat de rest aan de grens bij de douanepost zal afstappen en daar zijn kilometerstand zal laten controleren. Het wordt dus toch nog wel een behoorlijke administratieve rompslomp voor de vrachtwagenchauffeurs die naar Nederland willen.

De heer Sven Gatz: Mevrouw de minister, de geschiedenis is natuurlijk wat ze is. We kennen het engagement van deze regering om een kilometerheffing voor vrachtwagens in te voeren. Dat hebt u ons immers enkele maanden geleden gepresenteerd, in het regeerakkoord. Nu is er echter sprake van een nieuw feit, dat de aanleiding vormt voor dit actualiteitsdebat, namelijk het feit dat Nederland heeft beslist om verder te gaan en dit niet te beperken tot vrachtwagens. Mevrouw De Ridder wijst erop dat vrachtwagens één zaak zijn. De afspraken daarover in de vorige regering waren wat ze waren, en de engagementen van deze regering zijn wat ze zijn, maar de vraag is hoe we ons daartegenover zullen opstellen. Dan kom ik terug bij wat de heer Tommelein heeft gezegd. Het is niet de bedoeling om het debat te versmachten of de vis te verdrinken, maar dergelijke zaken kunnen niet anders worden opgelost dan minstens in Benelux-verband. Dat is de moeilijke uitdaging waarvoor we staan. Dat zijn een aantal punten die mevrouw De Ridder nu bijkomend probeert te maken.

Minister-president Kris Peeters: Mijnheer Gatz, wat u zegt is heel duidelijk, maar dat heeft niets te maken met de standpunten van de vorige regering, waarop ik niet wil terugkomen. Wij dragen onze verantwoordelijkheid. Het debat gaat over de vraag wat de huidige Vlaamse Regering voort zal doen. Daar hebt u gelijk in, maar dan hoeft mevrouw De Ridder niet te verwijzen naar het verleden, tenzij u daar uitdrukkelijk een nieuw debat over wilt.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de minister-president, ik zal zwijgen over het verleden. U voelt aan dat daar verschillende meningen over bestaan. Ik zou het echter graag hebben over de toekomst. Het is vooral de combinatie van de passage in het regeerakkoord van de huidige Vlaamse Regering en de beslissing van de Nederlandse regering om het rekeningrijden al vanaf 2012 in te voeren, die bij mij en bij onze fractie een aantal vragen oproept. Een eerste vraag die ik me stel, is of de Nederlandse beslissing een invloed heeft op de plannen van de Vlaamse Regering om het rekeningrijden vanaf 2013 in te voeren voor vrachtwagens. Met andere woorden, zullen wij onze datum opschuiven, van 2012 naar 2013? Of zult u, net als uw voorganger in 2007, naar Nederland gaan, om de Nederlanders te vragen te wachten met hun plannen tot Vlaanderen mee op de kar kan springen en er een gemeenschappelijk project kan worden ingevoerd? Zullen de Nederlanders ook wachten op ons, om in 2013 gemeenschappelijk een systeem te kunnen invoeren?

Dan is er nog een andere vraag die bij ons rijst. De Nederlandse regering heeft met haar beslissing haar Vlaamse collega's toch enigszins in moeilijkheden gebracht. Mijnheer de minister-president, hoe kan die Vlaamse Regering nu achterblijven, zeker nu de Vlamingen in 2018 – en dus niet in 2012, mijnheer Caluwé – ook in Nederland zullen moeten betalen voor elke kilometer die ze daar met de personenwagen afleggen? Ook deze regering zal een systeem moeten bedenken waarbij buitenlanders die onze wegen gebruiken, ook opdraaien voor een deel van de kosten. Ik hoop dat dit de bedoeling is. Zullen buitenlandse vrachtwagens die vanaf 2013 onze wegen gebruiken, ook onderworpen zijn aan een vorm van kilometerheffing?

De invoering van het rekeningrijden kan enkel met instemming van alle gewesten. Ik kom in dat verband tot een vraag die in het verleden ook al vaak is opgedoken. Is de Vlaamse Regering al in een toestand van verder overleg met de andere gewesten, en is er een akkoord bereikt tussen Vlaanderen en de andere gewesten om dat in te voeren? Dat is me immers niet duidelijk, zowel wat vrachtwagens als wat het personenvervoer betreft, als we naar diverse andere uitspraken kijken.

Ik denk dat iedereen het erover eens is dat dit systeem het best supranationaal zou worden ingevoerd. Ik denk dan in eerste instantie aan de Benelux. De heer Tommelein heeft dat echter al voldoende benadrukt.

Tot slot heb ik nog een fundamentele bemerking. Mijn partij heeft altijd een lans gebroken, dat weet u, dat is herhaaldelijk gebleken, voor de werkende Vlaming. Wij vinden immers dat mensen die werken en initiatief nemen daarvoor beloond moeten worden. Ik vrees dat die mensen met de invoering van het systeem van rekeningrijden niet beter af zullen zijn. U rept met geen woord over de budgetneutraliteit. In het regeerakkoord wordt rekening gehouden met allerlei zaken zoals milieuvriendelijkheid en file-uren, maar niet met een mogelijke budgetneutraliteit. Volgens de Nederlandse minister van Verkeer, de heer Eurlings, zal maar liefst 16 procent van de Nederlanders meer betalen dan voorheen en wij weten nu al welke groep dat bij ons zal zijn. Bij ons bestaat het gevaar dat dat net de actieve werkende Vlaming is die dagelijks van en naar het werk moet en zonder correcties zal die kilometerheffing de werkende meer doen betalen. Dat kan niet voor Open Vld.

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Met alle respect en sympathie voor Annick – mevrouw De Ridder, u bent volop het debat aan het voeren alsof hier een plan van de Vlaamse Regering voorligt. U maakt de regering allerlei verwijten. Ik weet alleen maar dat er een regeerakkoord is, dat er in Nederland een verklaring afgelegd is, en dat daar twee ministers op gereageerd hebben. that's it. u bent al aan het debatteren op leven en dood, alsof er morgen een systeem van rekeningrijden wordt ingevoerd. In het vervolg zou het misschien beter zijn, mijnheer de voorzitter, om de beleidsnota's af te wachten en eerst hoorzittingen te houden en te debatteren over het concrete plan van de Vlaamse Regering. Er worden hier een heleboel verwijten geuit, maar er is geen plan, niet ten voordele of nadele van de een of de ander. U bent aan het luchtfietsen, mevrouw De Ridder.

De heer Sven Gatz: Mijnheer Decaluwe, ik begrijp uw bekommernis. Maar deze regering heeft wel een aantal vervelende antecedenten op dat vlak. *(Opmerkingen van minister-president Kris Peeters)*

Mijnheer de minister-president, wat deze regering doet ten aanzien van de werkende Vlaming en de middenklasse, daar plaatsen wij enkele vraagtekens bij. Ik noem de jobkorting, de renovatiepremie, de drinkwaterfactuur enzovoort. Het is normaal dat mevrouw De Ridder zegt: u mag denken wat u wil, u mag beleidsplannen voorbereiden wat u wil, u mag overleg plegen en u moet zelfs overleg plegen met uw Nederlandse en Luxemburgse evenknie; tegelijk willen wij een kader scheppen waarbinnen we het debat willen houden.

Ik neem aan dat we op dit punt bondgenoten zijn, mijnheer de minister-president. Een kilometerheffing – we spreken nu alleen over de vrachtwagens – mag niet resulteren in een belastingverhoging. Als dat het enige doel is, lossen we niets op. Dan lossen we de mobiliteit niet op en leggen we de mensen zwaardere lasten op de schouders. Dat zou de economie en het privéleven zeker niet ten goede komen. Ik zie u knikken. We verschillen op dat punt dus niet zo veel, mijnheer Decaluwe. Wat mevrouw De Ridder zegt, houdt wel degelijk steek.

De heer Jan Penris: Mijnheer Decaluwe, ik wil u even tegenspreken. Ik denk niet dat mijn fractie de regering heeft aangevallen of verwijten heeft gemaakt. Het is natuurlijk wel nuttig om dit soort debat eens te voeren, en ook om het eens buiten de beslotenheid van de

commissie Openbare Werken te hebben. Het is nuttig om het debat te voeren in de plenaire vergadering zodat de kijkers van Villa Politica dat ook eens meemaken.

In Nederland is dit debat al veel langer en veel volwassener gevoerd. Wij gaan het nu voor de eerste keer beginnen te voeren. Ik denk dat de politiek er alle baat bij heeft om dit soort debatten te voeren vóór er beslissingen vallen. Herinner u, mijnheer de minister-president, in een ander dossier – dat van de BAM om het niet te noemen – zijn er eerst beslissingen genomen en is pas daarna het publieke debat op gang gekomen. Ik denk dat het de logica van een goede politiek is en moet zijn om eerst te debatteren. Dan mogen we elkaar verwijten maken. Dan moeten we van mening verschillen. Pas daarna kunnen we beslissingen nemen. In die zin vind ik het heel goed, mijnheer de voorzitter, dat u ons de gelegenheid hebt gegeven om het debat van vandaag alsnog te voeren. Mijn dank.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer Decaluwe, met alle sympathie, maar ik citeer gewoon het regeerakkoord. Meer doe ik niet. Ik lees in het regeerakkoord dat men voor het personenvervoer een proefproject zal opstarten en zal onderzoeken onder welke voorwaarden een kilometerheffing voor personenwagens kan worden ingevoerd. Die voorwaarden zijn: mobiliteitsimpact, sociale impact, impact op leefbaarheid, haalbaarheid. Fiscale neutraliteit staat daar niet bij. Ik ben zeer benieuwd naar het vervolg in de beleidsnota's, maar dit lees ik alvast in het regeerakkoord.

De voorzitter: De heer Vanden Bussche heeft het woord.

De heer Marcus Vanden Bussche: Ik ben het eens met de heer Decaluwe dat het zeer moeilijk is om zo'n debat te voeren op basis van een dossier dat niet bestaat. We zijn hier aan het debatteren op basis van een Nederlands dossier. Ik heb de indruk dat we hier in het verkeerde parlement zitten. We baseren ons op cijfers die in Nederland gepubliceerd zijn, en die dan mutatis mutandis naar de Vlaamse realiteit moeten worden overgebracht. Het is heel moeilijk om zo'n oefening te doen. Als er een actualiteitsdebat wordt gehouden, zou je verwachten dat het zo actueel is dat het ook in de beleidsverklaring van de regering en zeker in de begroting voor 2010 terug te vinden zou zijn. Dan kan het opnieuw besproken worden.

Mevrouw Annick De Ridder: De oppositie monddood maken is gemakkelijk. Je mag niet naar voren komen, je mag geen actualiteitsdebat houden: dat vind ik een beetje te gemakkelijk. *(Opmerkingen van de heer Marcus Vanden Bussche)*

Minister Hilde Crevits: Mevrouw De Ridder, u hebt zonet de zaken aangehaald die in het pilootproject moeten worden onderzocht. Daarbij wordt onder meer de sociale impact vermeld. Als je het over sociale impact hebt, zit daar uiteraard de volledige mogelijke budgettaire impact in inbegrepen, want die heeft uiteraard sociale consequenties. U hoeft zich dus geen zorgen te maken: alle facetten zullen in dat pilootproject bekeken worden. Het is net de bedoeling om dat allemaal in kaart te brengen.

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer Eric Van Rompuy: Mijnheer Penris, wij houden een publiek debat over wat rekeningrijden zou kunnen inhouden. Ik denk dat we de publieke opinie een totaal verkeerd beeld geven door te zeggen dat rekeningrijden de automobilist niets gaat kosten. Dat is wat u naar voren brengt.

Hetzelfde geldt voor wat u zegt, mevrouw De Ridder. Voor u moet dat fiscaal neutraal zijn. Natuurlijk zal het niet fiscaal neutraal zijn. En dat mag het ook niet zijn, want de bedoeling van rekeningrijden is net om de mensen te ontmoedigen om de auto te gebruiken, en niet om de kas te spijsen om nieuwe werken uit te voeren.

LDD zegt dat we een fonds moeten creëren om nieuwe wegen aan te leggen. Het moet recyclebaar zijn, stelt men. De bedoeling van rekeningrijden, collega's, is om te ontmoedigen. Bepaalde categorieën die de weg veel gebruiken, zullen in een systeem van rekeningrijden meer betalen dan in het verleden. Anders versta ik er niets van. De fiscale

neutraliteit wordt hier nu als axioma vooropgezet. Wat betekent dat? Geldt dat voor iedereen? Is dat voor een bepaalde categorie?

Mijnheer Penris, u geeft dan het voorbeeld van een bejaarde die amper twee kilometer moet rijden naar een rustoord, en stelt dat we uitgerekend die gaan pakken en de anderen niet. Dat is werkelijk demagogisch. Een ingewikkeld maatschappelijk debat als dit verdient beter dan de sloganeske aanpak die hier wordt gehanteerd. Het gaat over een plan dat niet bestaat, ik hoor allerlei hypothesen die niet verifieerbaar zijn. Ik betreur dat. Dit is niet rijp. Dan vervalt men in slogans en geeft men de indruk dat het rekeningrijden fiscaal neutraal zal zijn. Dat is natuurlijk niet het geval.

De heer Bart Martens: Ik wil de heer Van Rompuy hier even tegenspreken. Zonder van fiscale of budgettaire neutraliteit een axioma te maken, wil ik opmerken dat het wel degelijk denkbaar is dat je een systeem invoert dat budgettair neutraal is en toch gedragsturend. Dat kan bijvoorbeeld door een verlaging van de accijnzen te combineren met de invoering van een slimme kilometerheffing.

Dan heb je inderdaad een extra heffing voor de spitsrijder, maar dan heb je ook wat men in Nederland noemt een dalbonus voor mensen die buiten de spits met hun wagen verplaatsingen maken. Ook de universiteit van Amsterdam samen met het adviesbureau Peeters – een ander dan het adviesbureau van de minister-president in zover hij er al een zou hebben –, heeft ooit een scenario voor een budgettair neutrale invoering van een kilometerheffing uitgetekend dat gepaard ging met een verlaging van de accijnzen. Ook in dat scenario was het effect op de vermindering van de files, de vermindering van de vervuiling en de vermindering van het aantal verkeersongevallen immens. Het mag niet bij voorbaat worden uitgesloten dat ook een budgettair neutrale of fiscaal neutrale invoering van een systeem van slimme kilometerheffing wel degelijk een effect kan hebben op de doorstroming en op de verkeersleefbaarheid van ons vervoerssysteem.

De heer Filip Watteuw: Ik begrijp de verwarring niet. We spreken in onze resolutie ook over de fiscale neutraliteit. Het hangt ervan af op welk niveau men het bekijkt. Als we spreken over fiscale neutraliteit, bedoelen we dat de overheid dit rekeningrijden niet kan gebruiken om extra geld binnen te halen. Het spreekt vanzelf dat als we de mobiliteitsgewoonten van de Vlaming in de richting van duurzame mobiliteit willen sturen, het niet neutraal zal zijn voor ieder van ons. Er zullen mensen meer betalen en anderen minder betalen. Dat is duidelijk. Ik begrijp niet dat daarover verwarring kan ontstaan. De overheid zal geen geld binnenhalen, maar de maatregel zal individueel voor iedereen een ander effect sorteren.

De voorzitter: Mevrouw De Waele heeft het woord.

Mevrouw Patricia De Waele: Het woord is gevallen. De heer Van Rompuy heeft laten vallen dat het geen budgetneutrale of fiscaalneutrale maatregel zal zijn. We hebben er zitten op te wachten, het hele debat lang. Het woord is gevallen.

Eén zaak is zeker. De argumenten dat het rekeningrijden een oplossing is om het fileleed te verlichten, een oplossing om de milieuproblematiek te verlichten, worden hier met de verklaring van de heer Van Rompuy van tafel geveegd. Het enige bewijs dat hier wordt geleverd, is dat het beoogde doel van filevermindering of milieuproblematiek niet zal worden bereikt. Het enige wat men hier bereikt, is dat de staatskas wordt gespijst op de kap van de burger en de autogebruiker.

Mevrouw Annick De Ridder: Ik wil hier even op reageren. Ik stel vast dat de meerderheid enorm diffuse signalen verspreidt. Eerst ondernam de minister een poging om mij gerust te stellen. Ze zei dat we ons geen zorgen moesten maken over de sociale impact. Met de budgettaire impact zou er rekening worden gehouden. Zelf word ik afgevallen vanuit mijn eigen fractie. Ik moet steun krijgen vanuit onverwachte hoek, van de heer Martens. Ik krijg

slechts zeer vage informatie over de budgetneutraliteit. (*Opmerkingen van de heer Carl Decaluwe*)

Minister-president Kris Peeters: U hoeft geen poging te ondernemen om de meerderheid uit elkaar te spelen.

Mevrouw Annick De Ridder: U doet dat zelf.

Minister-president Kris Peeters: Neen, wij houden ons aan het regeerakkoord. Dat zal minister Crevits straks nog eens duidelijk stellen.

Aan de concretisering van de maatregel moet de Vlaamse Regering inderdaad nog verder werken. Het is heel belangrijk dat dit Vlaams Parlement zich buigt over sommige verzuchtingen en zorgen. Ik heb begrepen dat de heer Gatz vanuit de oppositie zijn zorg wil uiten. Ik heb daar geen probleem mee.

Het sturingselement waar de heer Van Rompuy naar verwijst, is wel degelijk een sturingselement dat wij met heel veel zorg voort zullen concretiseren. We kunnen daarover dan uitgebreid discussiëren. De Vlaamse Regering geeft op dit moment volop uitvoering aan het Vlaams regeerakkoord. Ook over dat punt, de concrete invulling, zullen wij op het juiste moment hier kunnen discussiëren.

De voorzitter: De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie: Dit is een virtueel debat. Het heeft geen zin om te zegen wie voor is en tegen. Het is een virtueel debat op basis van verklaringen van de Nederlandse regering. Het is vooral de bedoeling dat wat zij willen invoeren, gedragssturend wordt. Iedereen weet dat ons wegnnet dichtslibt.

Ik maak me zorgen over de plattelandsgebieden. Daar zijn mensen voor hun primaire verplaatsingen nog altijd aangewezen op de wagen. Ze kunnen geen gebruikmaken van het openbaar vervoer. Iemand die op het platteland woont, moet meer kilometers doen dan iemand die in de stad woont, alleen al voor het woon-werkverkeer.

Het is zoals de heer Van Rompuy zegt: budgetneutraal kan niet bestaan. Wie in de Westhoek woont, moet zich vaak verplaatsen naar een werkplaats in Brugge, Gent of Brussel, omdat er nu eenmaal minder arbeidsplaatsen zijn in onze regio. Die mensen zullen sowieso meer betalen.

De voorzitter: De heer Van Mechelen heeft het woord.

De heer Dirk Van Mechelen: Mijnheer de voorzitter, sinds het Lambermontakkoord is Vlaanderen bevoegd voor verkeersbelasting. Het is een gewestbelasting die 100 percent toekomt aan Vlaanderen. Wij hebben altijd gesteld dat het, vooraleer we er wijzigingen in aanbrengen, de evidentie is dat we die verkeersbelasting zelf zouden kunnen beheren, met andere woorden de bevoegdheid om de belasting zelf te innen van de federale regering overbrengen naar de Vlaamse Regering.

Mijnheer de minister-president, ik heb vernomen dat dit project, dat normaal op 1 januari 2010 zou starten, vertraagd zou zijn naar 2011. Dat is een hypotheek op het voorbereiden van dit dossier met kennis van zaken om de verkeersbelasting en de belasting op inverkeerstelling in Vlaanderen te vergroenen en zo een duurzaam beleid te voeren.

Mevrouw Annick De Ridder: De verklaringen van de heren Van Rompuy en Verfaillie stellen me allesbehalve gerust. Voor onze fractie is die budgetneutraliteit cruciaal. De heer Martens kan bevestigen dat we daarover in het verleden al heftige debatten hebben gevoerd. Ik heb het over totale budgetneutraliteit, waarbinnen uiteraard incentives kunnen worden gegeven. Maar u zegt: “Wijsmaken dat het de Vlamingen niets meer zal kosten, dat is een utopie.” U zegt ook: “Het zal niet fiscaal neutraal zijn.” Dat baart mij zorgen.

Wij vragen nogmaals en nadrukkelijk aan de regering om bij het pilootproject een systeem op touw te zetten dat de actieve bevolking niet meer doet betalen dan ze momenteel betaalt, louter en alleen omdat die mensen zich dagelijks naar het werk begeven en terug. Ze verdienen beter dan gestraft te worden voor hun inspanningen en inzet. Daarop zullen wij als fractie de komende maanden en jaren blijven toezien. (*Applaus bij Open Vld*)

De heer Carl Decaluwe: Mevrouw De Ridder, u mengt twee begrippen. Daarstraks was u bezig over fiscale neutraliteit. Nu zegt u ‘budgetneutraliteit’. Ik ben tegen budgetneutraliteit, mevrouw De Ridder, omdat ik ervan overtuigd ben dat het toekomstige systeem, wat het ook is, als de buitenlanders meebetalen, zal opbrengen voor de Vlaamse overheid.

De fiscale neutraliteit is nog iets anders. Dat kan zijn dat de gemiddelde Vlaming niet meer betaalt ten opzichte van de vroegere situatie. Maar met de woorden van de heer Penris, ‘den bompa’ die zijn oude auto een keer om de veertien dagen gebruikt op zondagmiddag, met andere woorden de zondagsrijder, zal waarschijnlijk goedkoper af zijn. Maar voor wie dagelijks op de baan is zal het duurder worden, fiscaal gezien vanuit de individuele situatie.

Mevrouw De Ridder, budgettair en fiscaal, dat zijn twee totaal verschillende dingen.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer Decaluwe, werk het uit! U zit in de Vlaamse Regering, werk het uit! (*Rumoer*)

De voorzitter: Het is nu bewezen dat het goed is dat er een voorzitter aanwezig is, want zonder voorzitter creëren we hier een chaos. Ik stel voor dat mevrouw De Ridder nu reageert op wat de heer Decaluwe heeft gezegd. Nadien komen de andere sprekers aan bod. We sluiten dan het debat af, want in de commissie hebt u nog ruimschoots de kans om over dit boeiende onderwerp verder van gedachten te wisselen.

Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer Decaluwe, u behoort tot de meerderheid. Werk dat voorstel uit. Als u erin slaagt om meer inkomsten te genereren omdat ook de buitenlanders zullen betalen, dan feliciteer ik u. Ik hoop dat u dan de meeropbrengsten zult investeren in netwerkinfrastructuur.

Ik verwar hier niet de twee zaken met elkaar. Ik heb verwezen naar de uitspraak van de heer Van Rompuy. Hij zei letterlijk: “Het zal niet fiscaal neutraal zijn”. Ik heb dat zo genoteerd. Hij heeft niet gezegd dat het niet budgettair neutraal zal zijn. Ik neem akte van zijn uitspraak. Open Vld betreurt die uitspraak ten zeerste.

De voorzitter: De heer Bouckaert heeft het woord.

De heer Boudewijn Bouckaert: De heer Van Rompuy denkt inderdaad niet aan fiscale neutraliteit. Hij ziet de auto als een melkkoe. Het is algemeen bekend dat autorijden niet prijsflexibel is. De verhoging van de prijs zal autobestuurders niet in evenredige mate aansporen hun auto aan de kant te zetten. Dat biedt natuurlijk fiscale mogelijkheden, en de heer Van Rompuy heeft dat goed door.

Over fiscale neutraliteit moeten we niet flauw doen. We moeten ervoor zorgen dat alle Vlaamse autobestuurders samen niet meer betalen aan rekeningrijden dan aan accijnzen. Dat is fiscale neutraliteit. Als we meer geld binnenkrijgen dankzij de heffing die de vreemdelingen, of anders gezegd, de buitenlanders betalen, dan kan dat geld worden aangewend voor belastingverlagingen of andere uitgaven. We moeten er evenwel bij zeggen dat de Vlaamse autobestuurder wellicht meer zal betalen omdat ook andere Europese landen het rekeningrijden zullen invoeren. We moeten het totale plaatje bekijken.

Wat de heer Verfaillie zei, belooft niet veel goeds voor de invoering van de kilometerheffing. De accijnsheffing is een eerder botte bijl. De kilometerheffing is slimmer, in abstracto tenminste. In de politieke realiteit bestaan er zaken als public choice en ook belangengroepen. In dat licht heeft de accijnsbelasting het grote voordeel van eenvoudig te zijn, en een

belasting te zijn die iedereen in gelijke mate treft. Met de kilometerheffing kunnen we ons verwachten aan het Verfaillie-effect: drukkingsgroepen zullen proberen om voor zichzelf voordelige regelingen af te dwingen. De hoogste tarieven zullen dan worden betaald door de groepen die politiek het zwakst staan. En dat laatste is mijn grootste vrees als de kilometerheffing wordt ingevoerd.

De heer Bart Tommelein: Dit debat is niet virtueel. Als Vlamingen, maar ook als Belgen, moeten we in bijna alle landen rondom ons effectief betalen om wegen te gebruiken. Dat is het geval in Frankrijk, Duitsland, Spanje en Italië.

Vandaag is er een buurland waarmee we goede contacten onderhouden: Nederland. Ik ben de laatste om te zeggen dat de contacten met Nederland niet goed zijn, al zijn er hier die het omgekeerde beweren, naar aanleiding van de discussies over de Westerschelde. Wij doen heel veel zaken samen. Nederland is van plan om een kilometerheffing in te voeren. Dat raakt ons. Het is belangrijk voor Vlaanderen – voor de Vlamingen, voor de chauffeurs, voor de burgers.

Sommigen suggereren om niets te doen en alles maar te laten gebeuren, alsof we op een eiland leven. De heer Penris zegt dat het allemaal is opgelost als we de buitenlanders belasten. Want aan bomma en aan x, y en z, en ook aan de plattelandsbewoners waarover de heer Verfaillie het heeft, mogen we niet raken.

Zo werkt dat niet. We zullen in een Europees systeem zitten.

Ik herhaal nogmaals dat als de Nederlanders van plan zijn om het rekeningrijden in te voeren en de Nederlandse minister aankondigt dat de tarieven al bekend zijn en hij ook van plan is om het systeem in te voeren voor de buitenlanders, maar dat hij nog een en ander moet uitwerken, dan is het vijf voor twaalf en moet hier een debat worden gevoerd. Een debat is hier op zijn plaats en daarbij mogen er principiële standpunten worden ingenomen door de verschillende fracties. Dat is wat mijn collega doet: zij neemt een principieel standpunt in.

Mijnheer Decaluwe, ik heb hier daarnet gezegd dat we niet over een concreet plan bezig zijn. Ik ben de meerderheid zelfs ter hulp gekomen door te stellen dat we hier niet met een concreet plan bezig zijn, maar wel met principes. Als mevrouw De Ridder vraagt om ervoor te zorgen dat de globale druk van de belastingen op het bezit van een auto niet omhoog gaat, maar dat we naar een verbruiksbelasting gaan, dan is dat een correct standpunt en een juiste waarschuwing van een oppositiepartij ten aanzien van de meerderheid. Wij zullen niet aanvaarden dat de belastingsdruk op het gebruik en het bezit van een auto globaal stijgt.

Mevrouw Annick De Ridder: Aan dit prachtige slotwoord van mijn collega, de heer Tommelein, heb ik niets meer toe te voegen. (*Applaus*)

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Mevrouw de minister, “we willen onze timing zo veel mogelijk op Nederland afstemmen, maar we verwachten van hen hetzelfde”. Dat zei u maandag in de krant en de aanleiding daarvoor was uiteraard de beslissing van het Nederlandse kabinet om een kilometerheffing in te voeren vanaf 2012. Het Vlaams regeerakkoord – ik wil dat nog eens duidelijk voorlezen – zegt: “De Vlaamse Regering zal een kilometerheffing voor het vrachtvervoer over de weg invoeren met als streefdatum 2013.”

Van twee zaken één, mevrouw de minister, of we gedragen ons als konijntjes die naar de Nederlandse lichtbak van de kilometerheffing kijken, of we nemen de leiding in dit dossier in ons land en we nemen het initiatief om zo snel als mogelijk met de andere gewesten samen te zitten om het dossier over de kilometerheffing voor vrachtvervoer zo snel mogelijk op de agenda te plaatsen. Wij zijn, laat dat heel duidelijk zijn, overtuigd van de tweede optie en we dringen er bij u op aan om alles in het werk te stellen om een versnelde invoering van een slimme kilometerheffing voor vrachtvervoer mogelijk te maken. Laat ons dus met andere

woorden onze timing zo maximaal mogelijk afstemmen op die in Nederland. We willen daarin uw bondgenoot zijn.

De redenen waarom wij u steunen in een dergelijk initiatief liggen nogal voor de hand. Een, het vrachtvervoer heeft de grootste externe kost en is een economische sector die goed reageert op prijssignalen. Twee, met de invoering van een kilometerheffing voor vrachtvervoer rekenen we erop een grote maatschappelijke winst te boeken, ook inzake verkeersveiligheid. Drie, we mikken op een verschuiving van de verschillende vervoersmodi: minder vrachtwagens, meer transport via spoor en binnenvaart.

Voor ons is deze kilometerheffing een ideaal instrument voor de realisatie van een duurzaam mobiliteitsbeleid. Vandaar dat we ambitieuzer willen zijn dan Nederland. In tegenstelling tot onze noorderburen willen we externe kosten zoals milieukosten, lawaai, luchtvervuiling, plaats en tijd meerekenen in het systeem. Bovendien moet voor sp.a de heffing ook sturend zijn. Geen vlakke of inkomstenneutrale heffingen, want die bieden absoluut geen meerwaarde ten opzichte van het huidige eurovignet of de accijnzen op diesel. Met andere woorden, en met een concreet voorbeeld, een vervuilende vrachtwagen die om halfnegen 's ochtends op de E17 tussen Gent en Antwerpen dendert, zal een beduidend hoger tarief betalen dan een stillere vrachtwagen op hetzelfde traject om twee uur 's middags.

Mevrouw de minister, onder die duidelijke voorwaarden, gedifferentieerd naar milieukarakteristieken, naar plaats en naar tijdstip, en voldoende sturend – met andere woorden, de externe kosten moeten worden doorgerekend – vindt u in de sp.a een bondgenoot om alles in het werk te stellen om een kilometerheffing voor het vrachtvervoer, wat ons betreft zo snel mogelijk, en vóór 2013, samen met Nederland in te voeren.

Om dat te realiseren hebben we enkele vragen. Mevrouw de minister, wat is de stand van zaken in het overleg met Brussel en Wallonië? Hebt u met uw collega's hierover al contact gehad? Hebt u de kwestie ter sprake gebracht? Wat zijn de plannen van de twee andere gewesten dienaangaande? In welke mate zijn ze bereid om versneld aan een samenwerkingsakkoord te werken?

Hoever staat u met het overleg met Nederland? Hebt u al contact gehad met minister Eurlings? Wat werd intussen bepaald in de ambtelijke werkgroep in Beneluxverband? Plant u ook overleg met Frankrijk?

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Mijnheer de voorzitter, ik weet niet of ik er na dit breed uitwaaiende debat nog mag op hopen, maar mijn fractie hoopt dat het nu eindelijk vooruitgaat met het rekeningrijden. De discussie is al meer dan tien jaar aan de gang. Als ik vandaag deze discussie aanhoor, dan verwondert me dat niet helemaal. We hebben zelf al twee keer een voorstel van resolutie ingediend. We doen dit vandaag voor de derde keer, omdat we hoopvol zijn dat het met het rekeningrijden toch zou kunnen vooruitgaan.

Er is nu een vrij grote consensus – ik laat de extreme autopartij LDD even buiten beschouwing – van FEBIAC tot UNIZO, van Voka tot de milieubeweging. Het staat in het Vlaams regeerakkoord: voor vrachtwagens komt er een slimme kilometerheffing – voor personenwagens is dat nog wat onduidelijk.

Het Nederlands akkoord leidt ertoe dat we ons de vraag moeten stellen of we niet sneller moeten gaan. Daarover gaat dit debat. Het is niet zonder voorwerp. De beslissing van de Nederlandse overheid maakt dat we moeten reageren. De vraag is of we dat willen of niet.

De slimme kilometerheffing gaat over variabilisering. Wie veel met een voertuig rijdt, wordt relatief meer belast door een heffing per kilometer.

De voorzitter: Dames en heren, mag ik vragen om naar het standpunt van Groen! te luisteren.

De heer Filip Watteuw: In ruil worden de vaste kosten sterk verminderd door de afschaffing van de verkeersbelasting en de belasting voor inverkeerstelling. Dat heeft een aantal positieve effecten. Uit onderzoek is gebleken dat zowat 15 procent van de automobilisten de spits zal mijden als de slimme kilometerheffing wordt ingevoerd. Tevens zal de heffing een reductie van 15 procent van het aantal voertuigkilometers met zich meebrengen. Ze zal leiden tot een hogere bezettings- en beladingsgraad.

Daarnaast wordt ook de modal shift voor personenverkeer en goederenvervoer in de hand gewerkt. We hadden het al over de tarieven, maar het gaat toch ook over het gedragssturende effect van de kilometerheffing. Dat zal de congestieproblemen afzwakken en de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid verbeteren.

Al een tijdje geleden beklemtoonde de Minaraad dat de milieuwinst van een slimme kilometerheffing manifest is. Het aantal gereden autokilometers zal afnemen, wat een reductie inhoudt van congestie en geluidsoverlast.

Bovendien treedt ook een verbetering op van de milieuprestaties per gereden kilometer op het vlak van brandstofverbruik en uitstoot. Een slimme kilometerheffing is ook veruit het meest sociale van alle wegenheffingssystemen, en is zeker socialer dan het huidige belastingsstelsel. We hebben het hier al gehad over de bompas die op zondag even zijn wagen uithaalt of over de studente die een wagen krijgt van haar ouders en daarmee naar de stad rijdt. De meest kwetsbare groepen zijn echter deze die nauwelijks of niet over een wagen kunnen beschikken. Zij zullen het meest profiteren van de verminderde druk van het verkeer en van het betere aanbod en de betere dienstverlening van het openbaar vervoer. Voor ons moeten de inkomsten uit de kilometerheffing gedeeltelijk dienen voor het openbaar vervoer en voor de uitbouw van duurzame mobiliteit.

Er zijn natuurlijk wel een aantal randvoorwaarden die van groot belang zijn voor het welslagen van dit systeem. De kilometerheffing kan best worden toegepast op heel het wegennet en niet enkel op de hoofdwegen en primaire wegen om sluipverkeer naar secundaire en lokale wegen te voorkomen. Een klassiek sterk argument tegen rekeningrijden was dat uit Nederlandse studies bleek dat rekeningrijden meer verkeer veroorzaakt, dat het aanleiding geeft tot meer overlast op kleinere wegen en dat er bovendien meer ongevallen zouden gebeuren. Dat kan natuurlijk niet de bedoeling zijn. Daarom moet het ook op alle wegen gelden.

Bij de keuze van de controletechnologie moet rekening worden gehouden met de kostprijs van het systeem, de flexibiliteit van het systeem en de mogelijke fraudegevoeligheid. Het is niet de bedoeling om alle verplaatsingen van automobilisten in kaart te brengen. Het is wel de bedoeling om te kijken op welk moment en op welke wegen ze rijden.

Voor ons is het essentieel dat de inkomsten worden geïnvesteerd in het openbaar vervoer. We streven naar een duurzame mobiliteit. Dan moeten we dat geld ook durven investeren in openbaar vervoer.

Verder streven we ook naar fiscale neutraliteit. Het kan niet de bedoeling zijn om een heffing in te voeren waarbij de overheid zoveel mogelijk geld binnenhaalt.

Het is duidelijk dat de ecologische, economische en sociale problemen die het autoverkeer met zich meebrengt, immens zijn. We moeten nu inzetten op een duurzame mobiliteit. Rekeningrijden kan daartoe een eerste aanzet zijn.

Binnenkort start de milieutop in Kopenhagen. Het invoeren van dit systeem zou een sterk signaal betekenen van Vlaanderen. Het zou betekenen dat we de top in Kopenhagen ernstig nemen. (*Applaus bij Groen!*)

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik zie dat de heer Penris er even niet is. Ik moest even terugdenken aan een actuele vraag die hij ruim een maand geleden heeft

gesteld. Hij ondervroeg me over mijn vibraties ten opzichte van Waals minister van Transport Antoine over een mogelijke herinvoering van het wegvignet. Vier weken later word ik ondervraagd over de vibraties ten opzichte van de ontwikkeling in Nederland. Het kan verkeren. Ik voel niet veel op dit ogenblik maar er zijn wel altijd vibraties.

Wat het rekeningrijden betreft, is er de voorbije periode heel wat gebeurd. Ik betreur een beetje de uitspraken die worden gedaan alsof er in Vlaanderen helemaal nog niets zou zijn gebeurd tijdens de afgelopen jaren. Het tegendeel is waar.

Om het geheugen even op te frissen, wil ik erop wijzen dat de vorige Vlaamse Regering een aantal jaren geleden, nog voor ik minister was, heeft beslist om een ambtelijke werkgroep een wetenschappelijke basis te laten zoeken voor de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens.

Die ambtelijke werkgroep heeft een zeer interessante studie gemaakt. In 2008 heeft ze een advies uitgebracht waarin stond dat de kilometerheffing voor vrachtwagens kan worden ingevoerd via de toepassing van een aantal modaliteiten. Op 19 december van vorig jaar heeft de Vlaamse Regering dan gesteld dat ze het eens is met het standpunt van de werkgroep. Wel wilde ze dat de MORA daar haar licht over zou laten schijnen. Dat is zeer belangrijk en interessant voor iedereen die vandaag grote verklaringen aflegt over het draagvlak. In de mobiliteitsraad zitten alle mobiliteitsspelers van Vlaanderen. En op 30 maart 2009 is die raad – ongelooflijk maar waar – erin geslaagd om een consensus te vinden, een positief advies te geven over de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens.

In een aantal opzichten week het advies van de mobiliteitsraad af van wat de ambtelijke werkgroep had voorbereid. Een van de punten die aan bod was gekomen, was de vraag of, als een dergelijke kilometerheffing wordt ingevoerd, ze van kracht moest zijn op het hele Vlaamse wegennet of enkel op het eurowegennet. Daarnaast was er nog de vraag welke tariefvariëteiten er zouden zijn bij de invoering. In december van vorig jaar heeft de Vlaamse Regering gesteld dat de ambtelijke werkgroep het werk moet verder zetten. Ze moet de knelpunten en de verschillen wetenschappelijk uitklaren. Dat eindverslag is nog niet af. De werkgroep werkt er wel aan voort.

Collega's, wat de kilometerheffing voor vrachtwagens betreft, bouwt het regeerakkoord voort op wat in het verleden is gebeurd. Het akkoord is op dat vlak dan ook heel duidelijk. Er is al veel gebeurd. We zullen de kilometerheffing voor vrachtwagens invoeren. Er is daarvoor een streefdatum. Dat wil zeggen dat de einddatum nog kan variëren. Dat is zeer belangrijk. De Nederlandse beslissing betekent dat men een beetje vooruit of achteruit in de tijd kan gaan. Het is echter vooral zaak dat we er werk van maken. Er is een draagvlak, er is een positief advies. We willen die kilometerheffing invoeren.

Voor de personenauto's hebben we dat niet zo gesteld. Heel wat sprekers hebben de redenen daarvoor al aangehaald. Over de invoering kan men nadenken. Men moet dan echter zeer goed de consequenties daarvan inschatten. Er werd hier al verwezen naar de situatie in Vlaanderen ten opzichte van die in Nederland. Daarom is de keuze die werd gemaakt in verband met het opstarten van een pilootproject van zeer groot belang. Dat betekent dat het systeem niet ineens zal worden ingevoerd. De bedoeling van het project is om de sociale, financiële en leefbaarheidseffecten in kaart te brengen om daarna te voorwaarden op te stellen om iets al dan niet te doen. Zoals heel wat mensen hebben gezegd, moet de focus uiteraard gericht worden op het woon-werkverkeer. De mobiliteit in Vlaanderen is wel wat verschillend van die in Nederland.

Ik heb heel wat collega's horen pleiten om bij de discussie over de kilometerheffing ook buiten de eigen grenzen te gaan. Die opmerking is zeer terecht. Een paar jaar geleden werd een dubbel overleg opgestart. Ik heb al verwezen naar de ambtelijke werkgroep. Daarnaast is er – en dat zal de heer Tommelein plezieren –, een Beneluxcommissie Wegbeprijzing opgestart. In die commissie zetelen de drie gewesten – Wallonië, Brussel en Vlaanderen –,

Nederland en Luxemburg. De leden hebben al negen keer vergaderd. Het is de bedoeling tot een consensus te komen inzake de punten waarover zeker een overeenstemming moet zijn om een dergelijke kilometerheffing in te voeren. Ik kan u geruststellen. Die werkgroep is vandaag nog actief. De volgende vergadering vindt plaats op 15 december. Dat is het moment om de ontwikkelingen die in Nederland aan de gang zijn op de agenda te zetten en te kijken hoe daarmee moet worden omgegaan.

Daarnaast is er een intergewestelijk overleg over de wegbeprijzing. Ook binnen de gewesten moet er immers naar een consensus worden gezocht. De reden daarvoor is heel eenvoudig. Als men een kilometerheffing invoert, dan heeft die consequenties voor het bestaande eurovignet. Er werd hier gesteld dat Wallonië al bezig is met het wegvignet voor vrachtwagens. Dat kan niet. Daarvoor moet eerst het eurovignet worden afgeschaft.

Maar we hebben die consensus nodig. Ik heb er ook vertrouwen in dat we die consensus zullen vinden. In elk van de drie regeerakkoorden, ook dat voor Vlaanderen, staat heel nadrukkelijk dat de kilometerheffing voor vrachtwagens absoluut bespreekbaar is en dat er aan zal worden gewerkt. Voor de kilometerheffing voor auto's is dat nog niet het geval. Ook in Vlaanderen is dat nog niet het geval om de eenvoudige reden dat de effecten moeten worden gemeten. Je kunt dat maar doen als je pilootprojecten laat uitvoeren, die heel nauwkeurig moeten nagaan hoe de mensen, de personen, de automobilisten reageren op de mobiliteit. Nederland heeft dat ook zo gedaan.

De heer Bart Tommelein: Mevrouw de minister, het is toch duidelijk dat Nederland niet alleen van plan is om vrachtwagenverkeer te laten rekeningrijden maar ook het personenvervoer? Het is dus noodzakelijk om intergewestelijk overleg en proefprojecten voor vrachtwagens en voor personenvervoer op te zetten, gezien het feit dat Nederland dat wel degelijk van plan is. Wij kunnen toch onmogelijk in een situatie staan waarin wij dat niet doen en Nederland wel?

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Tommelein, u mag mij niet verkeerd verstaan. Het regeerakkoord is duidelijk: het is de bedoeling dat er in Vlaanderen een kilometerheffing voor vrachtwagens moet komen. Het pilootproject gaat over het rekeningrijden voor auto's. Niets belet dat het ambtelijke Beneluxoverleg rekening houdt met de evoluties in Nederland op de twee vlakken. Het kan ons nuttige informatie opleveren bij het opzetten van ons pilootproject. Als wij moeten kiezen tussen zorgvuldigheid en haast, zullen wij sowieso kiezen voor de zorgvuldigheid. Wij moeten in zo'n pilootproject zeer zorgvuldig alle effecten meten en nagaan of het voor Vlaanderen een goede oplossing is. Dat moet gebeuren vooraleer we eventueel overgaan tot zo'n beslissing.

De heer Bart Tommelein: Mevrouw de minister, het is toch belangrijk dat Vlaanderen hierin het initiatief neemt. Ik heb de federale staatssecretaris voor Mobiliteit Schouppe daarover verklaringen horen afleggen. Ik kan me niet van de indruk ontdoen, tenzij ik het verkeerd voorheb, dat de heer Schouppe geen enkele bevoegdheid heeft om daarin het initiatief te nemen. Hij is staatssecretaris voor Mobiliteit maar hij heeft toch geen bevoegdheid over kilometerheffingen? Of ben ik verkeerd?

Minister Hilde Crevits: U bent geenszins verkeerd. U hebt waarschijnlijk ook wel gelezen dat de woordvoerder van de heer Schouppe zeer vriendelijk in de kranten heeft gezegd dat het een Vlaamse of gewestelijke bevoegdheid is. Als de federale collega's zo vriendelijk zijn om te zeggen dat ze hun steentje willen bijdragen... Dat zijn uitspraken die gebeuren. Maar de bevoegdheid is uiteraard Vlaams.

De heer Bart Tommelein: Ik zal mijn functie als gemeenschapssenator ten volle opnemen en morgen de heer Schouppe hierover in het federale parlement interpellieren.

Minister Hilde Crevits: Dat is vriendelijk, mijnheer Tommelein.

Collega's, dit is de stand van zaken in Vlaanderen. Het debat van vandaag heeft een aantal zorgpunten en randkanttekeningen aan het licht gebracht. De voorzitter verwees er al naar en ik kan ook verwijzen naar de evoluties die opgevolgd zullen worden in de commissie Openbare Werken. Het is de bedoeling dat de voortgang van het dossier daar wordt bekeken. Ik ben er ook van overtuigd dat u allen een waakzaam oog zult laten rusten op de activiteiten die in dit verband door de Vlaamse Regering zullen worden uitgeoefend. (*Applaus bij de meerderheid*)

De voorzitter: De heer Vanden Bussche heeft het woord.

De heer Marcus Vanden Bussche: Mevrouw de minister, is al bepaald waar en wanneer dat proefproject zal plaatsvinden? Is daar al een timing voor?

Minister Hilde Crevits: U wilt weten of het ergens aan de kust zal zijn? Neen, collega, de Vlaamse Regering heeft in het regeerakkoord duidelijk gesteld dat er een pilootproject moet komen, niet dat we moeten wachten met zo'n pilootproject tot de kilometerheffing voor vrachtwagens operationeel is. Dat is absoluut niet nodig. Maar het is wel nodig dat je zorgvuldig alle parameters mee in rekening brengt en dat je dus een Vlaams beeld krijgt dat geldig is voor alle automobilisten in Vlaanderen: hoe ze zich gedragen en welke effecten de wegbeprijzing op hen heeft.

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

Het debat is gesloten.

Actualiteitsmoties

De voorzitter: Door de heren Penris, Dewinter en Huybrechts en mevrouw Van den Eynde en door de heren Vereeck en Reekmans werden tot besluit van dit actualiteitsdebat actualiteitsmoties ingediend. Ze zullen worden gedrukt en rondgedeeld.

Door Open Vld werd tot besluit van dit actualiteitsdebat een actualiteitsmotie aangekondigd. Ze moet uiterlijk om 17.07 uur zijn ingediend.

Het parlement zal zich daar straks over uitspreken.

De heer Filip Watteuw: Mijnheer de voorzitter, mag ik veronderstellen dat over het voorstel van resolutie dat wij hebben ingediend, tegelijkertijd wordt gestemd?

De voorzitter: Wij spreken ons eerst straks uit over de spoedbehandeling. Een voorstel van resolutie heeft een andere status. Dat heb ik daarstraks duidelijk gezegd.

Het incident is gesloten.

■

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

De voorzitter: Dames en heren, we schorsen de vergadering.

– *De vergadering wordt geschorst om 16.38 uur.*

– *De vergadering wordt hervat om 16.58 uur.*

■

ACTUELE VRAAG van mevrouw Ulla Werbrouck tot de heer Philippe Muyters, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport, over de nood aan meer permanente motorcrossterreinen in Vlaanderen

ACTUELE VRAAG van de heer Kurt De Loor tot de heer Philippe Muyters, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport, over de nood aan meer permanente motorcrossterreinen in Vlaanderen

ACTUELE VRAAG van de heer Carl Decaluwe tot de heer Philippe Muyters, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport, over de nood aan meer permanente motorcrossterreinen in Vlaanderen

De voorzitter: Mevrouw Werbrouck heeft het woord.

Mevrouw Ulla Werbrouck: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, geachte collega's, ik ben nu zenuwachtiger dan vroeger toen ik judo deed. Het is mijn eerste betoog. Ik heb de daver op het lijf.

Vorige week vrijdag was er in Brussel een betoging van een honderdtal motorcrossers. Ze hadden eigenlijk maar één eis: nieuwe motorcrossterreinen. Er zijn te weinig motorcrossterreinen. In 1990 waren er nog 103 motorcrossterreinen. Nu zijn er nog amper vier. Nochtans heeft Vlaanderen toch een rijkgevuuld palmares met veel wereldkampioenen. Door de regelwetgeving van Vlaanderen verdwijnen de motorcrossterreinen een na een. Daarom moeten onze toppers en de gewone liefhebbers uitwijken naar het buitenland, wat heel veel geld kost.

Ik was heel verwonderd over uw reactie tijdens de betoging. Ik had gedacht dat de N-VA een partij van daadkracht was. Ik heb echter een onbeslistheid in uw stem opgemerkt en geen engagement tegenover de sporters. U zei dat u met de provincies zou gaan praten.

Mijnheer de minister, we kunnen nu al zeggen dat u niet moet gaan. De provincies hebben hun kans gehad. Het zou toch maar een dovemansgesprek worden. Zij zijn er mee de oorzaak van dat er heel wat motorcrossterreinen verdwijnen. In 2002 werd door de Vlaamse Regering de ambitie geuit om 12 tot 15 motorcrossterreinen aan te leggen. Er werd een technische werkgroep opgericht die een zoekzonekaart moest maken. Dat is er niet van gekomen. In 2005 werd er aan de provincies opnieuw gevraagd om een voorstel te doen. Er kwam weer niets uit de bus. We zijn zeven jaar verder en het resultaat is nog altijd nul.

Mijnheer de minister, zult u uw verantwoordelijkheid opnemen en lessen trekken uit het verleden? Zult u het niet op de lange baan schuiven? Maar mijn grootste vraag is: het is noodzakelijk dat het dossier verhuist van het provinciale niveau naar het Vlaamse zodat er hier knopen kunnen worden doorgehakt om op korte termijn een paar motorcrossterreinen per provincie te realiseren.

De voorzitter: De heer De Loor heeft het woord.

De heer Kurt De Loor: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ons land heeft een rijke en indrukwekkende motorcrosstraditie. Niet alleen het voorbije decennium, maar ook de decennia daarvoor hebben ons heel veel wereldkampioenen opgeleverd in die discipline. We merken dat de motorcrossers, in vergelijking met voetbal, basket of judo, onevenredige inspanningen en soms zelfs onredelijke inspanningen moeten doen om hun favoriete sport te kunnen beoefenen.

Uw voorganger, voormalig minister Anciaux, had tijdens de vorige legislatuur de ambitie en het plan om per provincie minimaal in één oefenterrein voor motorcross te voorzien. We hebben voorstellen gedaan om die terreinen te plannen in de buurt van havengebieden, grote industriegebieden of zelfs op gewezen militaire domeinen.

Mijnheer de minister, hebt u dezelfde ambitie om op relatief korte termijn in minimaal één oefenterrein voor motorcross per provincie te voorzien?

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de voorgeschiedenis werd door de voorgaande sprekers zeer goed samengevat. Tijdens de voorbije legislatuur werden de toenmalige ministers Anciaux en Van Mechelen ontelbare keren ondervraagd. Tijdens deze legislatuur is er al een discussie geweest over de problematiek van Neeroeteren, was er een vraag om uitleg van mevrouw Vissers en werd de discussie aangezwengeld door de heer Ceyskens.

Vandaag is het de eerste keer dat de motorcrossers naar Brussel komen om hun ongenoegen te uiten. Dat is niet onbegrijpelijk, want ze zijn al sinds 2002 in blijde verwachting van een minimumaantal oefenterreinen per provincie. Vandaag zitten we in een situatie die niet alleen niet vooruitgaat, maar die naar af gaat. Er komen geen terreinen bij. Zelfs motorcrossterreinen die al 30 tot 40 jaar draaien en naam hebben op wereldvlak in die sport, dreigen ten onder te gaan door vereiste milieuvergunningen en andere zaken.

Mijnheer de minister, we kunnen u totaal niets verwijten, want u bent pas minister. Degenen die het gedurende zeven jaar niet konden, moeten vandaag niet komen zeggen dat het nu moet gebeuren. Het is belangrijk dat u nu het verschil zou kunnen maken ten opzichte van de voorgaande jaren. Mijn concrete vraag is of u bereid bent om de komende maanden, misschien naar aanleiding van uw beleidsnota, een concreet stappenplan per provincie voor te stellen, met daarin plannen van aanpak. U moet hier niet onmiddellijk een antwoord op geven. De provincies zijn er al bij betrokken geweest. Er zijn al zoekzones genoeg. Nu is het een kwestie van handelen. Zou deze aangelegenheid niet beter worden geregeld op gewestelijk niveau, met een aantal randmodaliteiten, om die sport de komende jaren te kunnen vrijwaren?

De voorzitter: Minister Muylers heeft het woord.

Minister Philippe Muylers: Op 8 mei 2009 heeft de Vlaamse Regering een beslissing genomen en een opdracht gegeven aan mijn voorganger om maatregelen te nemen in verband met de motorcrossterreinen. Toen is het nog eens duidelijk geworden dat het best was om het nodige draagvlak te creëren, wat we samen met de provincies moeten doen.

Want laat me duidelijk zijn: er wordt nogal gemakkelijk gezegd dat er een groot draagvlak is, maar uit de praktijk blijkt dat dat heel dikwijls niet het geval is. Zoals ik de motorcrossers vorige vrijdag op mijn kabinet heb gehad, wat ook onder meer bij de minister-president het geval was, zo krijg ik ook mensen bij mij die absoluut tegenstander zijn en schrik hebben dat bij hen in de buurt een terrein komt. Ook die mensen komen langs, maar op een veel eenvoudiger manier, en die halen dan de pers niet.

Het draagvlak is niet altijd even groot als wel eens wordt voorgesteld. Dat belet niet dat ik van oordeel ben dat deze sport ook in de toekomst in Vlaanderen ten volle moet kunnen blijven worden beoefend, zowel door amateurs als door professionelen, en dat we daar de nodige voorzieningen voor moeten kunnen treffen. Ik voer nu overleg met de drie betrokken kabinetten: het kabinet van Economie van minister-president Peeters, mijn eigen kabinet van Ruimtelijke Ordening en het kabinet van Leefmilieu van minister Schauvliege.

U weet immers dat er niet alleen een terrein nodig is, maar dat we daarvoor ook een VLAREM-vergunning moeten kunnen voorleggen.

In het verleden was daar een permanente werkgroep mee bezig. Die bestond onder meer uit mensen van de administratie. We verruimen die nu met medewerkers van de betrokken kabinetten.

Op 26 november, volgende week donderdag, heb ik de vijf gouverneurs uitgenodigd voor een gesprek. Ik wil de gouverneurs drie dingen vragen. Ik wil vragen wat de precieze stand van zaken is in de dossiers zoals voorzien op 8 mei 2009. Ik wil vragen wat volgens hen de slaagkansen zijn om voor elk van die terreinen op provinciaal vlak tot een oplossing te

komen. Dat antwoord zou ik graag in de komende weken krijgen. Ik wil ook vragen welke alternatieven zij eventueel zien voor sommige terreinen waarvan ze denken dat die niet kunnen worden gerealiseerd.

Ik wil ook de motorcrossers zelf hierbij betrekken. Om een draagvlak te creëren, moeten zij natuurlijk ook mee bekijken hoe dit kan. Ze moeten bekijken welke bijdrage ze kunnen leveren. Dan denk ik aan de aard van de motors en weet ik veel wat. Ik noem maar wat. Wat kunnen zij doen om een oplossing te vinden voor dat draagvlak, dat vandaag toch wel onvoldoende groot is?

Dat zal ik nu op korte termijn doen, zodat we voor het einde van het jaar weten waar we staan. Ik zal niet vooruitlopen op de conclusies die we zullen trekken uit deze besprekingen, uit het overleg met de gouverneurs en hun antwoorden, uit de elementen die de motorcrossers zullen aanbrengen. Ik zal bekijken welk initiatief moet worden genomen om snel tot een oplossing te komen.

Ik moet eerlijk zeggen: wat de snelheid betreft, houd ik mijn hart vast. Ik ga ervan uit dat ook mijn voorgangers met veel animo en veel kracht hebben geprobeerd dat te realiseren. Ze hebben er zeven jaar over gedaan om te staan waar we vandaag staan. Een draagvlak creëren we niet een-twee-drie. Hier en daar moeten er plannen worden gewijzigd. Dat alles vraagt tijd. Ik verbind me er wel toe om zeer snel te bekijken wat we kunnen bereiken.

Mevrouw Ulla Werbrouck: Mijnheer de minister, ik ben blij dat u toch uw engagement tegenover ons verwoordt. De motorcrossers vragen geen tien terreinen per provincie. Ze zouden al heel tevreden zijn met één terrein. Ik denk dat u toch wel eens de provincies op de vingers moet tikken. Zo weigert Oost-Vlaanderen een locatie vast te leggen op het provinciaal ruimtelijk plan, zelfs niet voorwaardelijk. U zult met die mensen praten. Ik vind dat u hen op de vingers moet tikken. U moet hen duidelijk maken dat Vlaanderen die beslissing heeft genomen, dat we die ambitie hebben om dat te realiseren. Er is inderdaad nog heel veel werk aan de winkel. Misschien moeten die zware regels in Vlaanderen toch ook wel een klein beetje worden gewijzigd.

De heer Kurt De Loor: Mijnheer de minister, ik hoop dat ik uit uw antwoord mag afleiden dat u 'ja' zegt op mijn vraag, dus dat u inderdaad wilt voorzien in minimaal één motorcrosssterrein per provincie. Ik heb nog een bijkomend vraagje. Ziet u een mogelijkheid om dat eventueel te doen in havengebieden, in grote industriegebieden, en op voormalige militaire domeinen? Het geluid van de motoren verdringt er immers in het geluid dat er al is in die gebieden.

U hoopt dat ook de motorcrossers inspanningen zullen doen om het lawaai en de uitstoot te reduceren. Ik kan bevestigen dat zij al aanzienlijke inspanningen hebben geleverd.

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben ook tevreden met uw engagement om de motorsport toch enige toekomst te geven. Er is nog een overlegronde met de provincie en anderen nodig. Als die kort en concreet is, heb ik daar geen enkel probleem mee. Mevrouw Werbrouck verwijt de provincies een en ander. De provincie die ik goed ken, heeft echter alle mogelijke inspanningen gedaan om dat maatschappelijk draagvlak te vinden. Dat is tot op heden niet gelukt. Als het gaat over Oost- en West-Vlaanderen, gaat het echter over concrete havengebieden, waarbij het havenbestuur en de motorcrossverenigingen akkoord gaan. Als mijn informatie klopt, zouden ook de provincies akkoord gaan, maar wordt gezegd dat dit nog eens met Bloso moet worden bekeken, en dat er nog andere dingen moeten worden bekeken. U kunt met iedereen op vrij korte termijn overleggen.

Maar dan verwacht ik van u een concreet stappenplan per provincie voor de effectieve aanpak. We mogen de motorcrossers niet nog jaren voor de zot houden.

De voorzitter: Normaal gezien mogen slechts vijf sprekers aansluiten. Ik zal het reglement moeten overtreden als er zo veel leden het woord willen krijgen. Ik zal dat uitzonderlijk toestaan. We moeten dat op het Uitgebreid Bureau nog eens bespreken.

De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens: Ik dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister. Ik ben blij dat u de gouverneurs bij u roept. Zij zijn daar jaren mee bezig geweest. De gouverneur van Oost-Vlaanderen is een ex-lid van dit parlement en van de commissie Sport. Hij was daar een hevig pleitbezorger voor meer ruimte voor sport. Toen hij amper een half jaar gouverneur was, zei hij dat er in zijn provincie geen plaats was voor motorcrossterreinen. Dat illustreert wat een moeilijke discussie dit is. Ik denk dat de keuze om de hete aardappel door te schuiven naar de provincies – zoals uw voorganger deed – een heilloze keuze is.

Ik denk dat Vlaanderen, wij dus, moet beslissen of er nog ruimte is, en of we nog ruimte willen creëren voor deze populaire sport. Mijn antwoord is ja. Dus moeten wij daar de verantwoordelijkheid voor nemen via een GRUP. Er bestaan kaarten – mee opgesteld door de milieubeweging – van de ruimtes die zouden kunnen dienen voor dit soort sporten. We zouden er deze legislatuur moeten in slagen daar iets aan te doen. Eric Geboers zei heel treffend dat er in zijn tijd meer dan vijftig terreinen waren en nu hoop en al nog enkele. Dat is nochtans niet zo lang geleden. We zullen dringend moeten ingrijpen.

Ik betreur de beslissing over Neeroeteren. Dit soort negatieve beslissingen op basis van de bestaande regelgeving is in feite gemakkelijk. Destijds waren er in alle Vlaamse gemeenten stortplaatsen. We hebben voor alternatieven zoals containerparken gezorgd. Ik pleit ervoor dat we in deze legislatuur samen de verantwoordelijkheid nemen om die ruimtes te creëren. We mogen ons niet laten leiden door iedere tegenkanting en het dossier sluiten, zoals tot nu toe gebeurd is.

De voorzitter: De heer Caron heeft het woord.

De heer Bart Caron: Mijnheer de minister, ik ben blij dat u iets wil doen aan het probleem. Zoals u zegt, sleept het al zeven jaar aan. Een van de fundamentele hinderpalen is dat er geen draagvlak is op die plaatsen waar motorcrossterreinen eventueel aangelegd kunnen worden.

De beslissing van 8 mei bevat een voorstel van uw voorganger. U bent toevallig ook minister van Ruimtelijke Ordening. Het voorstel van uw voorganger luidde om te laten onderzoeken – de heer De Loor heeft er al naar verwezen – of er op industrie- en havengebieden en brownfields motorcrossterreinen mogelijk zijn. Wij steunen dat voorstel. Men kan beter voor plaatsen kiezen waar al verstoring bestaat. Wij zijn vragende partij om die lawaaierige sport – maar laten we dat breed interpreteren – een plaats te geven in de maatschappij zodat ze niet plaatsvindt op plaatsen waar ze ongepast is. We willen zulke sporten richten.

Ik hoop dat deze regering wel de moed heeft, in tegenstelling tot de vorige, om voor die lawaaierige sporten terreinen te creëren in industrie- en havengebieden en op brownfields. Natuurlijk vindt u geen draagvlak in natuur- of recreatiegebied. Laat ons dat wijs en verstandig verbreden. Ik ben er haast zeker van dat we in elke provincie een goede oplossing vinden.

De voorzitter: Mevrouw Vissers heeft het woord.

Mevrouw Linda Vissers: Mijnheer de voorzitter, collega's, een paar weken geleden heb ik al een vraag gesteld over dit thema. Vrijdag was ik ook aanwezig bij de persconferentie en heb ik deelgenomen aan de mars voor meer motorcrosscircuits. Nu hoor ik de minister pleiten voor één circuit per provincie. In 2002 had de Vlaamse Regering het nog over minimum twaalf en maximum vijftien motorcrosscircuits in Vlaanderen. Mijnheer de minister, de eis van de betogers die u hebt ontvangen, is om die beslissing nu onverwijld uit te voeren en er niet langer mee te wachten. Dat is overigens ook het standpunt van onze fractie.

De heer Decaluwe heeft al opgemerkt dat de betoging van vrijdag werd gehouden naar aanleiding van de plotse sluiting van het motorcrossterrein Waterloos in Neeroeteren. Ik wil me dan ook even richten tot mevrouw Werbrouck. U bent niet van Limburg, mevrouw Werbrouck. Ik ben blij dat u vandaag pleit voor het behoud van de motorcrossterreinen, maar u realiseert zich toch wel dat uw partij, Lijst Dedecker, de oorzaak is van de sluiting van het terrein Waterloos in Neeroeteren? (*Applaus bij het Vlaams Belang*)

U hebt vrijdag, onmiddellijk na de betoging, een perscommuniqué verspreid. Een van de initiatiefnemers heeft daarop de volgende reactie gegeven: “Dit is zonder meer een bijzonder hypocriete en hermafrodiete houding van een partij die er in haar eigenste persoon juist de oorzaak van is dan een van Vlaanderens meest prestigieuze circuits vandaag klinisch dood is.” Ik kan nog verder gaan, maar ik bespaar u dat, mevrouw Werbrouck. (*Rumoer*)

In de Limburgse provincieraad lag een gewestplanwijziging voor, die door de unanieme provincieraad is goedgekeurd, behalve door de twee raadsleden van LDD. Hadden zij geen bezwaar ingediend, dan zou er op dit moment nog altijd een motorcrossterrein zijn, want het heeft een milieuvergunning tot 2012. Uw partij heeft dus voor een groot deel schuld aan de sluiting van dit terrein. Ik hoop dat u zich dat realiseert. (*Applaus bij CD&V, het Vlaams Belang en de N-VA*)

De voorzitter: De heer Van Dijck heeft het woord.

De heer Kris Van Dijck: Mijnheer de voorzitter, collega's, deze problematiek is hier al vele jaren aan de orde. In het tijdspad waarin we getracht hebben naar oplossingen te zoeken, zijn er inderdaad al heel wat ministers van Sport en commissies Sport gepasseerd en zijn er al heel wat resoluties goedgekeurd.

Ik wil in dit debat maar twee kernboodschappen meegeven. Mijnheer de minister, de manier waarop u dit dossier verder wilt aanpakken, is goed en moet perspectieven kunnen bieden. Ik wil ook een oproep doen, in plaats van elkaar met de vinger te wijzen. We hebben deze resoluties in het verleden goedgekeurd, over de partijgrenzen heen. Die boodschap dragen we niet alleen uit naar onze huidige minister van Sport, maar ook naar onze partijgenoten, waar ook op het terrein zij verantwoordelijkheid dragen.

Als er in het verleden meerdere crossparcours waren, waren dat vaak parcours die over geen enkele vergunning beschikten en die gedoogd werden. Pas op het moment dat men de puntjes op de i is gaan zetten, is men begonnen met sluitingen en is men naar oplossing moeten gaan zoeken. Ik wil dan ook een oproep doen aan de provincies en de lokale besturen om mee te werken. Als dat geen zoden aan de dijk brengt, mijnheer de minister, kan het in laatste orde inderdaad aangewezen zijn dat wij als Vlaams Gewest de verantwoordelijkheid op ons nemen.

De voorzitter: De heer Gysbrechts heeft het woord.

De heer Peter Gysbrechts: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik sluit me voor een stuk aan bij de uiteenzettingen van de vorige sprekers, maar de vraag die vandaag aan de orde is, is eigenlijk geen actuele vraag. Ik ben heel blij dat ze wordt gesteld, maar dit probleem gaat heel ver terug.

We zaten in 2001 met de sluiting van een omloop in Westerlo. En dat was de start van de problematiek. Deze problematiek is enkele weken terug opnieuw in de commissies besproken naar aanleiding van de sluiting van de omloop van Neeroeteren. In zeven jaar is er van alles gebeurd. Men heeft met zoekzones gewerkt en uiteindelijk waren de locaties bekend.

Dan is het nu inderdaad tijd om de problemen aan te pakken en zeker niet om de aandacht te verslappen, mijnheer de minister. Tot hier toe hebt u dat nog niet gedaan, maar er zal politieke moed aan te pas komen om knopen door te hakken. De minister moet echt de ambitie koesteren om er iets aan te willen doen. Ik hoor graag spreken van overleg met de drie kabinetten. Dat doet men al zeer lang. Het gesprek met de gouverneurs is ook een stap in

de goede richting. Maar dan mogen we niet alleen luisteren naar wat de gouverneurs te zeggen hebben of wat de deputaties vertellen.

De heer Decaluwe kan een provincie in zijn gedachten hebben waar men inderdaad stappen heeft gezet. In verschillende provincies blijven de dossiers echter liggen. Dat feit moet men krachtadig aanpakken. Er is een krachtdadige aanpak nodig en niet alleen maar een aanpak van vragen stellen maar druk zetten. Neem dit zeker mee, mijnheer de minister, de twaalf omlopen zijn zeker nodig.

De voorzitter: De heer Vanden Bussche heeft het woord.

De heer Marcus Vanden Bussche: Er wordt nu op LDD geschoten, maar ik herinner er u aan dat LDD al een oplossing had voorgesteld nog voor LDD bestond. (*Applaus*)

Dat was in het jaar 2002. Dat is al gezegd. Het heeft de provincie West-Vlaanderen ertoe gebracht om een belofte te doen zoals alle provincies. We hebben ons met de gemeente Koksijde kandidaat gesteld om een oefenterrein te organiseren. Daarvoor was de nodige draagkracht in ons schepencollege aanwezig. Dat punt zou erdoor komen. Tot onze grote verwondering werden wij door de provincie niet geselecteerd. Er waren door de provincie twee plaatsen geselecteerd: Ieper en Jabbeke.

Nadien bleek dat daar geen draagkracht aanwezig was. Er waren destijds 35 afwegingscriteria vooropgesteld. Ik denk aan bijvoorbeeld de afstand van woonkernen om lawaaihinder te vermijden, de juiste zones en zo meer. Wij zaten in de juiste stedenbouwkundige zone, dat was allemaal in orde. Toch werd Koksijde niet in aanmerking genomen, echter veeleer uit politieke overwegingen. De conclusie die men daaruit kan trekken, is dat men veel beter met de lokale niveaus kan werken. Er zijn al tussenkomsten naar voren gebracht waarin werd gesteld dat het heilloos is om opnieuw met de provincies te werken. Veel beter is het zich rechtstreeks tot de steden en gemeenten te richten.

Men zou verwonderd staan kijken in steden en gemeenten te constateren dat er wel degelijk een draagkracht aanwezig is om tot oplossingen te komen. U bent er als minister van Sport en Ruimtelijke Ordening zeer goed voor geplaatst. Het gaat hier immers vooral om een probleem van ruimtelijke ordening. U zou twee vliegen in één klap slaan.

De voorzitter: Minister Muylers heeft het woord.

Minister Philippe Muylers: Ik heb niet gezegd dat er een per provincie was. Ik heb verwezen naar 8 mei 2009. In de commissie werd deze vraag ook al gesteld. Op 8 mei 2009 koos men voor 4 terreinen in Limburg, 3 in Antwerpen, 1 in West-Vlaanderen en 1 in Oost-Vlaanderen.

De locaties waren voorzien, men zou ze onderzoeken. Ik wil weten wat de stand van zaken nu is. Ik wil aan de gouverneurs maar ook aan de motorcrossers zelf vragen of ze alternatieven hebben. Ik zal het aan de vijf gouverneurs vragen want voor mij mag ook de vijfde gouverneur voorstellen lanceren. Ik wil daar alle kansen voor openhouden.

Als daar geen resultaat uit voortvloeit, zal ik verder zien wat er moet gebeuren. Laat ons stap voor stap te werk gaan. Voor het einde van het jaar verwacht ik de voorstellen van de gouverneurs, hetzij voor de terreinen die al waren afgesproken, hetzij voor nieuwe voorstellen. Dat is mijn plan.

Mevrouw Ulla Werbrouck: Wij van LDD voelen ons zeker niet verantwoordelijk voor de sluiting van het terrein in Neeroeteren. Het is niet onze schuld. Het is de schuld van de Vlaamse regelgeving. Er is een persoon naar de Raad van State gestapt en dat is inderdaad een LDD'er, maar hij heeft dat in persoonlijke naam gedaan. Hebben jullie aan ieder actiecomité al eens gevraagd welke politieke partij ze aankleven? Er zullen er tussen zitten van CD&V, N-VA en Vlaams Belang. Daar ben ik van overtuigd. Dat is ook zo.

De mensen die tegen hebben gestemd in de provincieraad waren leden van jullie partij! Dat waren mollen van het Vlaams Belang! (*Rumoer*)

Mijnheer de minister, zorg dat die motorcrossterreinen er komen. (*Applaus*)

De voorzitter: Mevrouw Werbrouck, proficiat! Voor de eerste keer was dat een schitterend optreden. Ik heb niet veel van plankenkoorts gemerkt.

De heer Kurt De Loor: Mijnheer de minister, ik volg dit dossier al enkele jaren. In tegenstelling tot wat sommige collega's laten uitschijnen, kan ik bevestigen dat de vorige minister van Sport zeer grote stappen in de goede richting heeft gezet. Ik hoop dat u die stappen voortzet op korte termijn. Als we de rijke motorcrosstraditie van ons land hoog willen houden, hebben we die motorcrossterreinen om te oefenen broodnodig. No time to waste.

De heer Carl Decaluwe: Bedankt voor het concrete antwoord, mijnheer de minister. Hopelijk is er witte rook voor het einde van het jaar. Men moet alle inspanningen doen om er zoveel mogelijk mensen achter te krijgen, maar vergis u niet. Is er vandaag in Vlaanderen nog wel een maatschappelijk draagvlak tout court voor eender wat? Als er voor het einde van het jaar ook van de gouverneurs niets komt, moeten we zelf op het gewestelijk niveau onze verantwoordelijkheid nemen. Er is al veel voorbereid. Het is geweten waar de mogelijke plaatsen zijn. Dan moet u uw verantwoordelijkheid nemen.

De voorzitter: Mijnheer Watteeuw, er hebben zes fracties het woord gevoerd. Gisteren is in de commissie Reglement en Samenwerking beslist dat het reglement in die zin zal worden aangepast. Ik heb niet meer dan één spreker per fractie het woord gegeven.

Het incident is gesloten.

■

ACTUELE VRAAG van de heer Sas van Rouveroj tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de toekomst van Volvo Gent na een mogelijke overname van Volvo door de Chinese autoproducent Geely

De voorzitter: De heer van Rouveroj heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroj: Mijnheer de voorzitter, collega's, mijnheer de minister-president, vorige week dinsdag was u op bezoek bij Volvo Cars in Gent. Daarvoor had u goede redenen. Ik geef er u enkele. De fabriek is goed voor 4400 arbeidsplaatsen in de fabriek zelf en 6000 bij de toeleveranciers. Dat zijn samen 10.000 werknemers: de moeite om voor te knokken.

De fabriek is ooit gebouwd om 270.000 auto's te produceren. Vandaag rollen er ongeveer 180.000 van de band. Dat zijn er 90.000 te weinig. Dat heeft veel te maken met de crisis, maar ook met het feit dat de fabriek in volledige omschakeling is voor het nieuwe model. Dit ontbeert Opel Antwerpen spijtig genoeg. Er zijn nieuwe modellen toegewezen aan Volvo Cars Gent, de S60 en vanaf 2012 de hybride V70.

In juli heeft de Vlaamse Regering beslist om een waarborg te verstrekken aan Volvo Cars om het gemakkelijker te maken de financiering van die omschakeling te slijten op de markt. Ik heb gisteren begrepen dat KBC de kredietverstrekker zou worden voor een bedrag van 198 miljoen euro. 90 percent wordt gewaarborgd. Dat is een goede zaak. Dat steunen wij.

In de sector weet iedereen dat wanneer er een model is toegewezen, er werkzekerheid is voor een periode van zeg maar zeven jaar. In 2010 start het nieuwe model. We doen er zeven bij. Dan zitten we aan 2017. Dat is in feite morgen. Besturen betekent vooruitzien, verder dan 2017. Dat doet u ook. In Vlaanderen in actie kijkt u tot 2020.

De vraag stelt zich wat er na 2017 zal gebeuren, en ze is misschien acuter dan we wel zouden kunnen denken. Ik verklaar mij nader.

Datgene waarvoor u vorige week naar Gent trok, had misschien meer mogelijkheden in zich dan het nieuwe model om die datum van 2017 te overstijgen. U ging er de groene auto proberen. U nam er achter het stuur van de C30 BEV plaats. BEV staat voor Battery Electric Vehicle; de laatste letter is dus een ‘v’ en geen ‘f’. Die wagen rijdt voor 100 procent op elektriciteit. Maar de ontwikkelingskosten zijn hoog. Volvo Cars vraagt u bijstand voor O&O, en die vraag lijkt me terecht.

U zegt dat u dat zeker wilt overwegen, maar dan volgt er een caveat: een waarschuwing. Ik deel die waarschuwing: steun kan op voorwaarde dat de auto’s ook hier worden gemaakt. En dat brengt me tot de kern van de vraag. U weet dat Ford Company in de loop van 2008 Volvo in de vitrine heeft geplaatst. Iedereen zegt dat de favorite bidder of kandidaat-koper Geely is. Geely is de tweedegrootste autoproducent van China. Ik ben daar evenwel niet helemaal gerust in.

Ik wil u daarover enkele vragen stellen. In welke mate hebt u kennis genomen van de onderhandelingen tussen Geely en Ford? In welke mate kan Geely volgens u waarmaken wat Geely in het Chinees betekent: geluk en voorspoed? Kan Geely zijn naam in Vlaanderen waarmaken?

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, mijnheer van Rouveroi, collega’s, ik kan uw bezorgdheid volledig bijtreden. De Vlaamse Regering zorgt voor de waarborg voor de lening van KBC ten belope van 198 miljoen euro. We zullen de projectontwikkeling van die elektrische wagen bekijken en eventueel voor ondersteuning zorgen. Wat uw vraag betreft, kan ik een kort antwoord geven: donderdag, om 17 uur, ontvangen wij op het kabinet of in het Errerahuis de mensen van Volvo, Ford en de Chinese groep waarnaar u verwijst. Wij zullen tijdens dat onderhoud tekst en uitleg vragen. Want uw zorg is ook de mijne.

Ford heeft Volvo in de etalage gezet en inmiddels is bekendgeraakt dat Geely de bevoorrechte gesprekspartner is. Ik zal dus graag kennis nemen van wat men me kan meedelen. De heer Odell, topman van Volvo, zal aanwezig zijn, en er zal ook een Chinese delegatie zijn. Mogelijk kan ik na dat onderhoud meer tekst en uitleg geven. In elk geval is uw zorg de mijne. Wij willen investeren in Volvo Cars in Gent, maar er moeten dan duidelijke afspraken worden gemaakt, ook met de mogelijke nieuwe eigenaar van Volvo. Ik heb ook met de Zweedse minister van Economie contact opgenomen om samen met de Zweden onze opstelling in dit dossier en de verdere onderhandelingen met de Chinezen op elkaar af te stemmen.

De heer Sas van Rouveroi: Mijnheer de minister-president, in de wandelgangen zegt men dat Geely in feite maar is geïnteresseerd in twee zaken: in de technische blauwdruk van de Volvo-modellen en in het dealernetwerk. Men beweert dus dat Geely niet is geïnteresseerd in de fabrieken. Dat is niet evident, maar het gerucht lijkt me wel waar. Waarom? In 2005 heeft Geely al geprobeerd om de modellen die het bedrijf nu al bouwt – het zijn 200.000 wagens per jaar – te slijten op de Europese markt. Dat is mislukt. Geely haalde twee keer een dikke buis: een buis op het onderdeel veiligheid en een buis inzake de emissies. En laat de veiligheid nu juist het handelsmerk zijn van Volvo, en gunstige emissies nu juist het voorwerp zijn van het O&O voor die C30.

Wij willen die ontwikkeling van dat model mogelijk maken, onder meer met Vlaams geld. Op zich is dat goed.

Maar u voelt wel aan dat hier een stroper aanwezig zou kunnen zijn die de belangen van Vlaanderen inderdaad niet dient. Ik hoor u dus graag zeggen dat u op de een of de andere manier toch betrokken zult worden bij de onderhandelingen tussen Ford en Geely. Als dat zo

is, neem ik aan dat u de waarschuwing die ik u hier meegeef, maar die u allicht ook al van uw raadgevers hebt gehoord, op tafel zult leggen, dat u waarborgen zult vragen zodat niet datgene gebeurt wat we vrezen: knowhow meepakken en het netwerk gebruiken om Volvo's die in China worden geproduceerd, hier te verkopen.

De voorzitter: De heer Deckmyn heeft het woord.

De heer Johan Deckmyn: Mijnheer de voorzitter, ik dank de heer van Rouveroy voor de uitstekende situatieschets die hij heeft gegeven van de problematiek in Gent. Ik deel zeker de bezorgdheid die hij naar voren heeft gebracht.

De problematiek van de auto-industrie beperkt zich jammer genoeg niet tot Opel Antwerpen, waarover we al homerische discussies hebben gevoerd, maar ook in Genk, in Vilvoorde en uiteraard ook in Gent kijkt men met de nodige alertheid naar dergelijke situaties, vooral wegens het feit dat in Gent Geely wordt genoemd als 'preferred bidder' inzake de overname van Volvo.

Dat de minister-president de problematiek nauwgezet opvolgt, dat hoop ik maar, want dat zal zeker nodig zijn. In Gent hangen, dat heeft de heer Van Rouveroy ook gezegd, er heel veel jobs aan vast, rechtstreekse en uiteraard ook onrechtstreekse. Om de argwaan die daarnet ook werd geformuleerd door de vraagsteller, toch wel te benadrukken, zou ik toch een klein citaatje willen geven uit 'Het Financieele Dagblad' uit Nederland waarin men over Geely stelt: "De Europese Volvo-topman waarschuwde alvast dat Geely rekening dient te houden met de significante connecties tussen Ford en Volvo op het gebied van toelevering van onderdelen, technische kennis en productiecapaciteit. De Chinezen moeten zich nog bewijzen in de buitenlandse arena."

Vandaar dat we, de opmerking van de heer Van Rouveroy in acht genomen, heel nauwgezet moeten opvolgen wat de bedoelingen van Geely ter zake zijn, zodat we niet in een negatief scenario terechtkomen, want dat zou jammer zijn voor alle mensen die in de havenregio van Gent en ver daarbuiten tewerkgesteld zijn in deze sector. Ik neem bijgevolg aan – en dit is een retorische vraag – dat de minister-president deze problematiek actief zal opvolgen in plaats van – en ik ben nu misschien een klein beetje cynisch – wat ik in een van de krantenartikels hierover las, dat de minister-president er "akte van neemt". Ik veronderstel dat hij meer zal doen dan dat en dat hij deze problematiek actief zal opvolgen in het belang van de Gentse regio.

De voorzitter: De heer Diependaele heeft het woord.

De heer Matthias Diependaele: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, u weet ongetwijfeld dat het ontwikkelen van zulke nieuwe wagens, zeker de hybride Volvo's en dergelijke, zeker in de opstartfase enorm veel geld kost. Nu heeft men zich bij Volvo en bij Ford ook al laten ontvallen dat men erop rekent om tegen 2012 ongeveer 5000 wagens te produceren. In het begin, in de opstartfase is dat commercieel niet overleefbaar. Men rekent ook op de overheid en op bedrijven om er eventueel een deel van af te nemen. Ik weet dat er op Europees niveau op een bepaald moment over gediscussieerd werd om regionale en lokale overheden te verplichten om een deel van hun wagenpark te investeren in milieuvriendelijke wagens. We moeten er vanuit Vlaanderen misschien over nadenken om daar een deel aan toe te voegen, bijvoorbeeld door voor de kabinetten of voor andere wagenparken te kijken naar zowel de milieuvriendelijkheid van de wagens als naar het feit of ze al dan niet in Vlaanderen geproduceerd worden.

Ik heb nog een kleine toevoeging. Ik heb in een ver verleden nog Chinees gestudeerd en 'geely' is eigenlijk een verchinezing van het Amerikaanse 'gaily' en het klopt dat 'gay' vreugde betekent, maar dit terzijde.

De voorzitter: De heer Bothuyne heeft het woord.

De heer Robrecht Bothuynne: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, ik ben heel blij met uw antwoord. Het bewijst in elk geval dat de Vlaamse Regering dit dossier heel nauwlettend opvolgt. Het is inderdaad een heel belangrijk dossier. Rechtstreeks werken er meer dan 4000 mensen in de Volvo-fabriek in Gent. Die fabriek werkt eigenlijk op volle kracht op dit moment. Binnen de huidige bezetting kan men niet méér werken en produceren dan men nu doet. Het bewijst dat de automobiellindustrie in Vlaanderen vitaal is en de nodige levenskracht bezit. Meer dan 60 percent van de Volvo's die op dit moment worden geproduceerd, worden in Gent geproduceerd, het is dus een erg belangrijke vestiging die ook een heel belangrijke toekomst kan hebben.

Ik deel de bezorgdheden inzake de mogelijke overname door het Chinese Geely. Er zijn slechte voorbeelden. Rover verkocht in 1998 nog 222.000 auto's, en in 2008 nog welgeteld 54.000 auto's. Rover is verkocht in 2005. Onder andere de intellectuele eigendom is naar een Chinees bedrijf gegaan. Laten we hopen dat dat geen voorbeeld is voor Geely en Volvo.

Ook bij Geely zelf kunnen we vragen stellen. In 2008 verkochten ze ongeveer 266.000 auto's. Dat is iets meer dan de helft van wat Volvo op dat moment verkocht. We kunnen ons dus afvragen wat Geely Volvo kan bijbrengen. De heer van Rouveroij verwees al naar de beperkte kennis die het bedrijf lijkt te hebben inzake ontwikkeling van veiligheid en van elektronische en andere milieuvriendelijke auto's.

Daarnaast kunnen we ons afvragen wat de gevolgen kunnen zijn van de Chinese overname voor de mogelijkheden van Volvo in Europa. Zo kunnen we vragen stellen bij de participatiemogelijkheden van Volvo aan Europese onderzoeksprogramma's en de gevolgen voor de samenwerking met de Europese assemblagebedrijven.

Er werden ook andere kandidaat-overnemers geciteerd, zowel vanuit de Verenigde Staten als vanuit Zweden. Het is belangrijk dat de Vlaamse Regering ook daar contacten mee opneemt en onderhoudt.

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: Als Volvo hier minder ter sprake is gekomen dan andere autobedrijven, dan heeft dat mede te maken met de traditie die Zweden hanteert inzake sociaal overleg. Als ik dat vergelijk met de Chinese tradities, dan ben ik bezorgd. Ik vrees dat intellectuele eigendom het eigenlijke doel is, en niet zozeer een duurzame productie.

We kunnen ons alleen maar achter dit project zetten, met de bedenking dat er wellicht nog andere mogelijke overnemers zijn. Ik wil waarschuwen dat papier bijzonder gewillig is. De heer van Rouveroij heeft de wens uitgesproken dat een project dat we ondersteunen, tot doel zou moeten hebben dat de wagens hier worden geproduceerd. Ik wil daaraan toevoegen dat we dat moeten doen met de mensen die er vandaag werken. In die zin hebben we de voorbije dagen een slecht voorbeeld gezien. Vrijdag heeft de Vlaamse Regering een belangrijke ondersteuning voor Recticel goedgekeurd in een dossier waar men uitging van tien bijkomende werknemers. Dinsdag kondigt datzelfde bedrijf een herstructurering aan van 110 werknemers, maar dan langs de minzijde.

Mijnheer de minister-president, bij de gesprekken die u donderdag zult hebben, hoop ik dat u het belang van deze plant op de tewerkstelling in Vlaanderen zult benadrukken en zoveel mogelijk sluitende garanties zult vragen. Die voorwaarde moet u minstens meenemen bij het toekennen van eventuele steunmaatregelen.

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Ik deel de bekommernis van de heer van Rouveroij, waarmee deze vraag om uitleg even een Gents karakter krijgt. Dat is niet zo gebruikelijk in dit parlement. We hebben het al enkele keren gehad over de omschakeling die noodzakelijk is voor de auto-industrie en de toeleveringssector. Als er één Vlaams autobedrijf is dat voortdurend inspanningen doet om mee te stappen in die omschakeling, dan is het wel Volvo. Mijnheer de

minister-president, het feit dat u met een C30 gaat rondrijden, is daar een bewijs van. Men probeert echt wel een nieuwe dimensie toe te voegen aan de bedrijfsvoering.

Ik heb de voorbije jaren het genoeg gehad om Volvo af en toe te bezoeken. Ik heb gezien welke inspanningen dat bedrijf doet op het vlak van milieuvriendelijk produceren en energiebesparend werken. Inzake personeelsbeleid ligt Volvo mijlenver voor op andere bedrijven. Dat is reden genoeg om ervoor te zorgen dat die Volvovestiging kan blijven, dat ze wordt beschermd in haar eigenheid. Daar zouden garanties voor moeten worden gevraagd.

Als er een overname komt, dan moeten er ook garanties worden geëist inzake het milieuvriendelijk werken. Niet alleen tewerkstelling is van belang, ook milieuvriendelijk werken. De omschakeling en het personeelsbeleid moeten worden voortgezet. Mijnheer de minister-president, hoe zult u garanties eisen van de eventuele overnemer?

Minister-president Kris Peeters: Ik deel de bezorgdheid die hier is geuit, maar ik wil niet vooruitlopen op het gesprek van donderdag. De Vlaamse Regering speelt kort op de bal. We hebben een onderhoud met de Chinezen. Ik ga ervan uit dat we daar volgende week op kunnen terugkomen.

De Vlaamse Regering wil de Volvovestiging in Gent maximaal ondersteunen. We zullen dan ook maximale garanties vragen over de toekomst van Volvo. Ik zal daar volgende week uitgebreid op terugkomen.

De heer Sas van Rouveroi: Mijnheer de minister-president, ik ben overtuigd van uw inzet en uw goede wil, maar met de Opelsaga in het achterhoofd krijg ik de indruk dat u – en u bent toch het gezicht van de Vlaamse Regering – steeds meer begint te lijken op de leeuw van Metro-Goldwyn-Mayer. U schudt eens met de manen en u laat een zacht gebrul horen, maar in de film komt u niet meer voor. Open Vld vraagt van de Vlaamse Regering een scenario. Het mag een thriller zijn, maar dan wel met een happy end. (*Applaus bij Open Vld*)

Minister-president Kris Peeters: Wat de discussie met General Motors betreft, verwijs ik naar een engagement dat voormalig premier Verhofstadt heeft verkregen in 2002 en dat in 2008 werd herbevestigd. Het is getekend door GM Europa. Ik verwijs daar regelmatig naar in de debatten met GM.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

ACTUELE VRAAG van de heer Joris Van Hauthem tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over bevoegdheidsoverschrijdingen in de federale begroting 2010 in het licht van de bepalingen in het Vlaams regeerakkoord

De voorzitter: De heer Van Hauthem heeft het woord.

De heer Joris Van Hauthem: Mijnheer de minister-president, u had het hier in oktober 2008 over de usurperende bevoegdheden. U was een beetje gebelgd door het feit dat de federale regering u vroeg om een aantal budgettaire inspanningen te doen om het begrotingsplaatje ten aanzien van Europa te laten kloppen. Tegelijkertijd stelde u vast dat de federale overheid voorzag in een aantal kredieten voor bevoegdheden van de gemeenschappen en gewesten. U was daar een beetje boos over. U gebruikte de term usurperende bevoegdheden.

Dat heeft toen geleid tot een niet-onbelangrijke zin in het Vlaams regeerakkoord. U stelt daarin dat de Vlaamse overheid zich engageert om alle wettelijk voorziene mechanismen te gebruiken wanneer andere overheden op onze bevoegdheidsdomeinen komen.

Nu blijkt uit de begroting van de federale overheid dat er opnieuw kredieten zijn ingeschreven voor bevoegdheden die tot het bevoegdheidsdomein van hetzij het gewest, hetzij de gemeenschap behoren. Het gaat onder meer over rationeel energiegebruik, over

tewerkstelling, meer bepaald het Ervaringsfonds en de wedertewerkstelling wat gewestelijke bevoegdheden zijn. Het gaat ook over onderwijs en over preventie in de gezondheidszorg, dat een exclusieve gemeenschapsbevoegdheid is. Tot slot gaat het ook over het grootstedenbeleid, dat een exclusieve gewestbevoegdheid is.

Mijnheer de minister-president, wat is uw reactie conform het regeerakkoord waarin u zegt dat het afgelopen moet zijn met die bevoegdheidsoverschrijding? Maar vooral, zult u het Vlaams Parlement steunen in zijn streven om ten aanzien van die federale begroting een belangenconflict in te dienen?

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Wat deze problematiek betreft, verwijst u terecht naar het verleden. Wij hebben altijd gezegd dat als men iets vraagt van Vlaanderen, er een eind moet komen aan die usurperende bevoegdheden. Zolang dat niet gebeurt, komen er geen bijkomende middelen.

Het is ook heel belangrijk omdat we over een aantal van die usurperende bevoegdheden heel concrete voorstellen hebben gedaan. U geeft zelf heel terecht het grootstedenbeleid als voorbeeld. We hebben gezegd dat we daarover duidelijkheid willen. Over de budgetten die daaraan verbonden zijn, hebben we voorstellen gedaan om ze aan de regio's te geven.

U verwijst naar de federale begroting. Ik ben echter ook niet naïef. Als gelden naar Vlaanderen gaan voor het grootsteden- of ander beleid, dan gaat het om usurperende bevoegdheden. Zolang die gelden ook richting Vlaanderen gaan, heb ik geen hefboom om te stellen dat men daarmee moet stoppen of, sterker nog, om te stellen dat we die gelden niet moeten hebben terwijl de andere regio's die wel krijgen.

We zijn in het verleden heel duidelijk geweest over die usurperende bevoegdheden. We zullen dat ook in de toekomst zijn. We mogen echter niet naïef zijn. De federale overheid geeft gelden aan de andere regio's voor zaken waarvoor ze zelf niet bevoegd is. Net zoals in het verleden zal onze houding zijn dat als men van ons bijkomende middelen vraagt, dat dossier opgelost moet worden.

Het is natuurlijk aan het Vlaams Parlement om te oordelen hoe we met de zaak omgaan. Ik geef u enkel mijn pragmatische, praktische houding naast de principiële die we ook in het verleden hebben ingenomen.

De heer Joris Van Hauthem: Mijnheer de minister-president, dat is een tjeventruc van de ergste soort. Dat de federale overheid usurperende bevoegdheden uitoefent – uw term, niet de onze –, koppelt u nu aan het feit of men van ons inspanningen vraagt of niet. U hebt die trouwens al geleverd tijdens het Overlegcomité van 16 september. U hebt toen gezegd dat het afgelopen moet zijn met op onze bevoegdheidsdomeinen te treden. Dat staat los van wat de federale overheid ons al dan niet vraagt. U koppelt dat nu. Dat is de tjeventruc. Maar in uw regeerakkoord staat heel duidelijk dat u alle wettelijke mechanismen zult hanteren ten aanzien van andere overheden, en in dit geval de federale overheid, als ze op onze bevoegdheidsdomeinen komen. Als ik u daarmee confronteer, dan geeft u niet thuis. Dan zegt u dat het eigenlijk maar om mee te lachen was.

Vijf jaar geleden hebben we dat nog meegemaakt. Een aantal elementen uit het Vlaams regeerakkoord werden toen toch niet uitgevoerd om een bepaalde partij aan boord te houden. Nu staan die daar opnieuw in om een bepaalde partij aan boord te hijsen. Men moet van onze bevoegdheidsdomeinen blijven, zo wordt gesteld. Bij de eerste lakmoesproef, de federale begroting, stellen we net hetzelfde vast. Men doet opnieuw hetzelfde wat u, terecht, in oktober 2008 hebt aangeklaagd. Als we u confronteren met uw regeerakkoord, dan zegt u dat u het niet zult doen. Het spijt me, mijnheer de minister-president, maar dat is een bijzonder ontgoochelend antwoord. Ik hoop, mijnheer de voorzitter, dat het Vlaams Parlement straks

zelf zijn verantwoordelijkheid neemt en het Vlaams regeerakkoord uitvoert. (*Applaus bij het Vlaams Belang*)

De voorzitter: De heer Bouckaert heeft het woord.

De heer Boudewijn Bouckaert: Mijnheer de voorzitter, mijn partij heeft vorige week al een persbericht de wereld ingestuurd, waarin we vragen dat een belangenconflict zou worden ingeroepen. We zijn blij dat het Vlaams Belang hierover een actuele vraag stelt en een motie indient. Als alle partijen onze persberichten op die manier aangrijpen, dan zal ons dat veel werk besparen.

Mijn collega Bart Maddens werd een paar weken geleden door de heer Eric Van Rompuy afgebrand naar aanleiding van de voorstelling van zijn boek ‘Omfloerst separatisme?’. Hij noemde hem een vechtfederalist, iemand die een verrottingsstrategie voert. Dat is een merkwaardige omslag. Heeft dat iets met zijn familie te maken?

Wat stelt de heer Maddens voor? Hij stelt voor dat Vlaanderen tot op de lijntjes kleurt, dat de grondwettelijk voorziene procedurmiddelen worden aangewend. Op zich is daar niets mis mee. En wat doet de federale regering? Die kleurt duidelijk buiten de lijntjes. Dat is nogal wat anders dan de zogenaamde verrottingsstrategie van de heer Maddens. Als er van een echt vechtfederalisme sprake is, dan vindt men die bij de federale regering.

Ik zou dan ook voorstellen dat er een nieuwe doctrine wordt ontwikkeld, misschien de Peetersdoctrine, waarbij men zegt dat men nu eens de Grondwet zou toepassen in ons land. Ik weet dat dit een exorbitant idee is, maar we moeten toch ooit eens proberen de Grondwet toe te passen en de federale regering te vragen om die zaken te respecteren. Dat is niet alleen een juridische kwestie, mijnheer de minister-president. Het gaat hier niet om peanuts. In het onderwijsdomein alleen al wordt voor 14 miljoen euro gebudgetteerd. Dat zijn onderwijsuitgaven die direct ingrijpen op de Vlaamse onderwijsbevoegdheid. Er zijn nog veel andere cijfers. Dat wordt voor 63 percent gefinancierd door de Vlamingen. De Franstaligen weten maar al te goed waarom zij de bevoegdheidsoverschrijdingen doen. Dat zijn uitgaven die waarschijnlijk grotendeels naar de Franstaligen vloeien en die grotendeels door de Vlamingen worden gefinancierd.

De voorzitter: Mijnheer Bouckaert, wilt u afronden alstublieft?

De heer Boudewijn Bouckaert: Ik wil er ook op wijzen dat dat geen buitenland is. In de federale regering zitten twee partijen die hier ook aanwezig zijn: CD&V en Open Vld. Zij laten al die bevoegdheidsoverschrijdingen toe.

Minister-president Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, ik heb daar niets aan toe te voegen.

De heer Joris Van Hauthem: Dat is het ergste antwoord dat u kunt geven. De eerste lakmoesproef is er. U kunt er niet vanaf komen door te zeggen dat Wallonië en de Franse Gemeenschap ook genieten van die federale uitgaven. Dat is natuurlijk zo. Daarom zijn ze ook federaal, omdat zij niet de centen hebben om het te doen. Het stedenbeleid is voor meer dan 70 miljoen euro ingeschreven in de federale begroting. Dat is nog meer dan wat u op deze tribune in oktober 2008 hebt aangeklaagd.

Ik stel tot mijn grote spijt vast, mijnheer de minister-president, dat er een bijzonder grote kloof gaapt tussen wat u nu zegt en wat u in juli met heel veel aplomb in de regeerverklaring hebt gezegd: dat ze, wat dat betreft, van onze bevoegdheden moeten afblijven, want dat we anders politiek zullen ageren en alle wettelijke instrumenten zullen gebruiken. Nu die lakmoesproef daar een eerste keer is, geeft u nu al, op dit ogenblik, voor de eerste keer forfait. Dat is bijzonder betreurenswaardig. Mijnheer de minister-president, nu al hebt u uw geloofwaardigheid wat dat betreft op de helling gezet.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

ACTUELE VRAAG van de heer Marc Hendrickx tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de oprichting van een imago-adviesraad ter versterking van het merk België en de betrokkenheid van de gewesten hierbij

De voorzitter: De heer Hendrickx heeft het woord.

De heer Marc Hendrickx: Mijnheer de voorzitter, collega's, mijnheer de minister-president, groot was vanmorgen mijn verbazing – ik verslikte me bijna in mijn koffie – toen ik hoorde dat federaal minister van Buitenlandse Zaken Leterme tijdens de toelichting bij zijn beleidsnota gisterenmiddag een pleidooi had gehouden voor de oprichting van een imago-adviesraad. Meer zelfs, hij zei erbij dat die imago-adviesraad al tot drie keer toe bij elkaar was gekomen.

De samenstelling ervan bestond, naast de normale diplomaten, ambtenaren, technici en publicrelationspecialisten, uit vertegenwoordigers van de drie gewesten. Want, zo stelde minister Leterme, de drie gewesten zouden zijn bijgedraaid, de geesten zouden zijn geëvolueerd en men zou nu volop kiezen voor de promotie van België, van de merknaam België, van het Belgische geheel of van geheel België zo u wilt, dit alles met als uiteindelijk doel de sterke merknaam België vooral buiten Europa te promoten.

Minister Leterme zei daarbij ook nog dat men in China niet zit te wachten op de deelstaten, maar op de premier. Ik weet niet waarom de minister van Buitenlandse Zaken dat zegt. Toch niet in deze week, waarin er bepaalde evoluties staan te gebeuren.

Uiteraard is mijn vraag daarbij wat u, en bij uitbreiding de Vlaamse Regering, denkt over het feit dat het Vlaamse Gewest daar eventueel aan zou deelnemen.

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik kan kort zijn. Natuurlijk neemt men op het federale niveau initiatieven om het imago van België te verbeteren. Dat is zijn verantwoordelijkheid.

Vanuit Vlaanderen zeggen wij heel duidelijk dat wij het imago van Vlaanderen de wereld insturen. Wij hebben hierover in het verleden al debatten gevoerd. In de mate dat het federale niveau initiatieven neemt – en dat was toen het dat nog zelf betaalde – om de deelstaten te promoten, is het altijd interessant om te kijken of je daar zonder te betalen toch Vlaanderen kunt verkopen.

Maar ik zeg in alle duidelijkheid dat de Vlaamse Regering en ikzelf geen inspanningen zullen doen. Dit is mij niet toevertrouwd en het parlement zou trouwens ook niet appreciëren dat wij het imago van België de wereld zouden insturen.

Het is mijn verdomde plicht om dit wel voor Vlaanderen te doen. Als er op federaal niveau initiatieven worden genomen waar Vlaanderen ook duidelijk wordt verkocht, dan moeten we dat geval per geval bekijken. Nog belangrijker is de eigen verantwoordelijkheid om het positieve imago van Vlaanderen kracht bij te zetten. Dat zullen wij bewaken. U moet er zich dus geen zorgen over maken dat ik het imago van België zou uitdragen. Daar zijn federale collega's voor die de bevoegdheid en blijkbaar ook de middelen hebben.

De heer Marc Hendrickx: Mijnheer de minister-president, ik dank u voor uw antwoord en voor uw waakhondfunctie. Ik denk dat wij het eens zijn: het stond in het regeerakkoord, het staat in uw beleidsnota dat wij ten volle onze bevoegdheden gaan benutten.

Ik herinner mij dat een viertal jaar geleden hier een voormalig minister-president, de heer Van den Brande, een ander voormalig minister-president, de heer Leterme, stond te bevragen naar aanleiding van een missie naar China en Singapore met mevrouw Moerman. Toenmalig minister-president Leterme zei dat het toch effect had voor de havens, de bedrijven, de onderwijsinstellingen. Ik vind het vreemd dat hij van gedacht is veranderd – het zij zo.

Ik dank u in ieder geval voor de intenties die u hier maakt.

De voorzitter: De heer Van Overmeire heeft het woord.

De heer Karim Van Overmeire: Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, dit soort krampachtige pogingen om het imago van België op te krikken, is natuurlijk niet nieuw. De minister-president heeft er zelf naar verwezen. De eerste vereiste voor een goede imagocampagne is natuurlijk dat men een goed product heeft, en ik denk dat daar het schoentje wringt.

Mijnheer de minister-president, u hebt zelf verwezen naar de campagne 'Only in Belgium' van 2008 waarover ik u destijds ondervraagd heb. U hebt toen wel meegedaan. Vlaanderen is toen meegestapt in het project rond René Magritte, Adolphe Sax en Lucky Luke met de vier Daltons. Ik vraag me af wat daar het effect van is geweest.

Nu is er een nieuwe situatie. Die imago-adviesraad heeft eigenlijk een permanent karakter. In de toekomst zullen we op vrij regelmatige basis met dit soort initiatieven geconfronteerd worden. De doelstelling ligt trouwens vast: over vijf jaar moet België een ander imago hebben, een ander brand segment. Ik kan alleen maar hopen dat zo'n campagne over vijf jaar zonder voorwerp zal zijn.

Veel belangrijker is wat we op de volgende pagina van de beleidsnota van federaal minister van Buitenlandse Zaken Leterme lezen. Het gaat over internationaal ondernemen. Ik geef een paar citaten. We hebben het gehad over buiten de lijntjes gaan en usurperende bevoegdheden. Ik lees op pagina 14: "Het exportbeleid zal samen met de gewesten gevoerd worden." "Activering van het economisch netwerk, in overleg met de drie gewesten." "De gewesten zullen betrokken worden bij de uitbouw van bilaterale overlegmechanismen met de sleutellanden wat de export betreft."

Hoe je het ook draait of keert, dit is niet wat in de Grondwet staat. Dit is een duidelijke overtreding van de taakverdeling. Internationaal ondernemen, exportpromotie, aantrekken van investeringen, zijn duidelijk Vlaamse bevoegdheden. Eens te meer gaat de federale overheid over de lijntjes.

Ik dacht dat dit soort recuperatiepogingen van het federale niveau tot de erfenis van paars behoorde. Ik merk dat het met een christendemocraat als premier, een christendemocraat als minister van Buitenlandse Zaken en een christendemocraat als Vlaams minister-president, onverminderd voortgaat.

Ik zou graag van u horen dat u nu zegt dat u op geen enkele manier deelneemt aan de nieuwe imagocampagne die wordt opgestart. Kunt u dat met zoveel woorden zeggen? (*Applaus bij het Vlaams Belang*)

De voorzitter: Mevrouw Moerman heeft het woord.

Mevrouw Fientje Moerman: Mijnheer de minister-president, ik denk dat het probleem niet zozeer is dat België zijn imago probeert op te krikken. In tegenstelling tot de heer Van Overmeire hoop ik niet dat het over vijf jaar zonder voorwerp is, maar wel dat het niet meer nodig zal zijn.

Ik heb er ook niets op tegen dat bepaalde producten worden verkocht in het buitenland onder het label 'België', als ze nu eenmaal op die manier gekend zijn. Je zou al een heel slechte marketeer moeten zijn om een goed merk – als het er dan toch is –, weg te gooien.

Waar ik wel problemen mee heb – ik zeg niet dat u die richting wil uitgaan – is met een soort van recuperatiepoging contra legem die aan de gang is. Ze dateert niet van gisteren. Ik heb in uw schoenen gestaan, althans in de bevoegdheid van Buitenlandse Handel. Het is niet gemakkelijk, zeker niet als men te maken heeft met een partijgenoot op het andere niveau. Er wordt contra legem een en ander gedaan. Over de voorbeelden die de heer Van Overmeire heeft geciteerd, zeg ik: je kunt maar lezen wat in de tekst staat. Het exportbeleid is van de

gewesten, het is niet samen met de gewesten. Het economisch beleid is een van de exclusieve bevoegdheden van de gewesten. Wat daar staat, is contra legem. Dat kunt u als Vlaams minister-president niet dulden.

Ik wil afsluiten met een CD&V-woord – er zijn zo van die woorden die een bepaalde kleur hebben – namelijk ‘dienstbaar’. De Belgische diplomatie heeft uitstekende mensen. Er zitten ook uitstekende jonge diplomaten bij die heel goed en dynamisch hun werk verrichten en die ook op economisch vlak beslagen zijn. Maar wat sommigen in de Belgische diplomatie moeten leren, is dat ze dienstbaar moeten zijn ten aanzien van de bevoegdheden van de gewesten.

Minister-president Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, collega’s, ‘dienstbaar’ is een mooi woord en ik hoop dat ook andere partijen zich dat woord eigen maken. Ik heb in het verleden duidelijk gemaakt dat de federale diplomatie dienstbaar moet zijn ten aanzien van wat wij met onze bevoegdheden die zijn ingeschreven, uitvoeren. Ik ga ervan uit dat dat ook gebeurt.

Mijnheer Van Overmeire, als men op onze bevoegdheden komt, zeker wat export en de economische diplomatie betreft, zal ik heel duidelijk zijn dat ik geen recuperatie van wie dan ook zal dulden. Ik kan in beleidsnota’s en dergelijke het natuurlijk niet hebben over het federale niveau. We moeten heel duidelijk zeggen wat onze bevoegdheden zijn. We moeten dat duidelijk communiceren naar het federale niveau wanneer men op onze bevoegdheden komt. Dat is een duidelijk voorbeeld van assertief beleid.

Wat betreft de adviesraad: als Vlaanderen daar niet beter van wordt en als Vlaanderen in heel die campagne zichzelf niet kan promoten, zullen we, net zoals we destijds hebben besproken in het kader van ‘Made in Belgium’, daar conclusies uit trekken en de nodige communicatie over doen. Daar hoeft u zich niet te veel zorgen over te maken.

De heer Marc Hendrickx: Ik dank de minister-president. Ik geloof hem als hij stelt dat wij met ons allen, Vlaams Parlement en Vlaamse Regering, op de sinds enkele jaren inslagen weg voort moeten gaan.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

VERZOEKSCHRIFT over maatregelen ter bevordering van de integratie van de Franstaligen in Vlaanderen, meer specifiek in de Vlaamse Rand – 181 (2009-2010) – Nr. 1

Verslag

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is het verslag namens de Commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand.

Mevrouw De Knop, verslaggever, heeft het woord.

Mevrouw Irina De Knop: Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar het schriftelijke verslag.

De voorzitter: Is het parlement het eens met de conclusies van de commissie? (*Instemming*)

Ik zal de verzoeker hiervan in kennis stellen.

■

VERZOEKSCHRIFT over het recht op repliek voor de indiener van een verzoekschrift – 220 (2009-2010) – Nr. 1**Verslag**

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is het verslag namens de Commissie voor Reglement en Samenwerking.

De heer Van Hauthem, verslaggever, heeft het woord.

De heer Joris Van Hauthem: Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar het schriftelijke verslag omdat de bespreking zo kort was.

De voorzitter: Is het parlement het eens met de conclusies van de commissie? (*Instemming*)

Ik zal de verzoeker hiervan in kennis stellen.

■

EXPERTENCOMMISSIE VOOR OVERHEIDSCOMMUNICATIE**Benoeming van de leden**

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de benoeming van de leden van de Expertencommissie voor Overheidscommunicatie.

De lijst met de door de fracties voorgedragen kandidaten werd in de zaal rondgedeeld.

Van één kandidaat ontbreken nog documenten waaruit moet blijken dat hij aan de benoemingsvoorwaarden voldoet. Ik stel voor die kandidaat te benoemen onder voorbehoud van indiening van die documenten met dien verstande dat hij zolang niet aan de vergaderingen van de Expertencommissie voor Overheidscommunicatie kan deelnemen. Is het parlement het hiermee eens? (*Instemming*)

Er zijn geen andere voorstellen.

Aangezien het aantal kandidaten overeenstemt met het aantal toe te wijzen plaatsen, verklaar ik de volgende dames en heren benoemd tot lid van de Expertencommissie voor Overheidscommunicatie:

de heer Bart De Clerck (onder voorbehoud);
de heer Etienne Van Den Bergh;
de heer Herman Van Pelt;
de heer Michel Walrave;
de heer Reddy De Mey;
de heer Willy Heyninck;
mevrouw Myriam Van Loon;
de heer Laurent Panneels;
de heer Frank Thevissen;
mevrouw Hedwig de Smaele;
mevrouw Katia Segers;
de heer Dirk Rochtus;
de heer Roger Van Houtte;
de heer Piet Deslé.

■

VASTE NATIONALE CULTUURPACTCOMMISSIE**Verkiezing van de Nederlandstalige vaste en plaatsvervangende leden**

De voorzitter: Dames en heren, overeenkomstig artikel 23, eerste lid, van de wet van 16 juli 1973, waarbij de bescherming van de ideologische en filosofische strekkingen wordt gewaarborgd, verstrijkt het mandaat van de leden van de Vaste Nationale Cultuurpactcommissie zes maanden na de algehele vernieuwing van de gemeenschapsparlementen. Dit is op 7 december 2009.

Aan de orde is derhalve de verkiezing van dertien vaste en dertien plaatsvervangende Nederlandstalige leden van de Vaste Nationale Cultuurpactcommissie.

De lijst met de door de fracties voorgedragen kandidaten werd in de zaal rondgedeeld.

Overeenkomstig artikel 22, vijfde lid, van voornoemde wet mogen de partijen die in de commissie niet vertegenwoordigd zijn, een Nederlandstalig lid met adviserende stem aanwijzen, op voorwaarde dat zij vertegenwoordigd zijn in het Vlaams Parlement.

Groen! heeft de heer Frederik Janssens aangewezen. UF heeft geen kandidaat voorgedragen.

Van sommige kandidaten ontbreken nog documenten waaruit moet blijken dat zij aan de benoemingsvoorwaarden voldoen. Ik stel voor die kandidaten te benoemen onder voorbehoud van indiening van die documenten voor de eedaflegging. Is het parlement het hiermee eens? (*Instemming*)

Er zijn geen andere voorstellen.

Aangezien het aantal kandidaten het aantal toe te wijzen mandaten niet overtreft, verklaar ik de volgende dames en heren met ingang van 7 december 2009 respectievelijk benoemd tot vast lid, plaatsvervangend lid en lid met adviserende stem van de Vaste Nationale Cultuurpactcommissie:

vaste leden:

mevrouw Elisabeth Buelens;
mevrouw Marie-Louise Deckers;
mevrouw Godelieve Van Hoofstadt;
de heer Peter Warson;
mevrouw Gerda De Ryck;
de heer Paul Puttemans;
de heer Hubert Cornelis (onder voorbehoud);
de heer Oscar De Wandel (onder voorbehoud);
mevrouw Vera Claes;
de heer Jurgen Theunissen;
de heer Duncan Braeckevelt;
de heer Piet De Bruyn;
de heer Mathias Danneels;

plaatsvervangende leden:

de heer Jean Boulogne;
de heer Paolo De Francesco;
de heer Geert Ruebens;
de heer Christian Stivigny;
mevrouw Barbara Bonte;
de heer Geert Brouwers;
mevrouw Pascale De Visscher (onder voorbehoud);
mevrouw Gerda Pelosie (onder voorbehoud);
de heer Tom De Pelsmaeker;
mevrouw Anke Gittenaer;

de heer Erik Maes;
de heer Emiel Pieters;
de heer Piet Deslé;

lid met adviserende stem:

de heer Frederik Janssens (onder voorbehoud).

Alle voornoemde leden zullen eerstdaags worden uitgenodigd om in handen van uw voorzitter de voorgeschreven eed af te leggen.

■

WIJZIGING VAN DE PERSONEELSFORMATIE VAN DE VLAAMSE OMBUDSDIENST

Bespreking en stemming

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de wijziging van de personeelsformatie van de Vlaamse Ombudsdienst.

De bespreking is geopend.

De heer Keulen, secretaris, heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Mijnheer de voorzitter, geachte leden, het betreft hier een heel beperkte aanpassing aan de personeelsformatie van de Vlaamse Ombudsdienst. Meer bepaald wordt een betrekking van secretariaal medewerker van niveau C1 vervangen door een betrekking van assistent van niveau B1. Dat heeft te maken met een evenwichtigere verdeling – zo staat het ook in de nota omschreven – van de ondersteunende functies. Dat heeft dan weer te maken met nieuwe behoeften en nieuwe omstandigheden die zijn ontstaan in de werkhoudingen in de Vlaamse Ombudsdienst.

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

De bespreking is gesloten.

Mag ik aannemen dat de wijziging van de personeelsformatie van de Vlaamse Ombudsdienst eenparig is aangenomen? (*Instemming*)

Dan is aldus besloten.

■

VOORSTEL VAN DECREET van de heren Peter Gysbrechts en Marnic De Meulemeester, mevrouw Patricia Ceysens en de heer Sven Gatz houdende wijziging van het decreet van 13 juli 2007 inzake medisch en ethisch verantwoorde sportbeoefening – 243 (2009-2010) – Nr. 1

VOORSTEL VAN RESOLUTIE van de heren Peter Gysbrechts en Marnic De Meulemeester, mevrouw Patricia Ceysens en de heer Sven Gatz betreffende het Vlaams beleid voor een dopingvrije sport – 244 (2009-2010) – Nr. 1

Voorstel tot spoedbehandeling

De voorzitter: Dames en heren, vanmiddag heeft de heer Gatz bij motie van orde een voorstel tot spoedbehandeling gedaan van het voorstel van decreet van de heren Gysbrechts en De Meulemeester, mevrouw Ceysens en de heer Gatz houdende wijziging van het decreet van 13 juli 2007 inzake medisch en ethisch verantwoorde sportbeoefening.

De heer Gatz heeft het woord.

De heer Sven Gatz: Mijnheer de voorzitter, de heer Gysbrechts zou graag de hoogdringendheid toelichten. Als de vergadering het daarmee eens is, zou hij dat willen doen voor zowel het voorstel van decreet als het voorstel van resolutie, waarvoor ik vanmiddag ook een voorstel tot spoedbehandeling gedaan heb, omdat de beide eigenlijk met elkaar verbonden zijn.

De voorzitter: De heer Gysbrechts heeft het woord.

De heer Peter Gysbrechts: Mijnheer de voorzitter, geachte leden, ik betreur eerlijk gezegd dat de minister ondertussen is vertrokken. Door de spoedbehandeling te duiden, trachten we immers de leden te overtuigen het debat over deze dringende aangelegenheden vandaag te voeren.

Het gaat hier vandaag over de aanpassing van een bestaand decreet. Die had ik graag besproken in aanwezigheid van de minister. Ik heb vroeger al deel uitgemaakt van dit parlement en vrees natuurlijk dat de beslissing over het al dan niet vandaag behandelen al is genomen, maar toch wil ik erop wijzen dat dit wel degelijk van belang is.

Wij hebben vorige week bewust geen actuele vraag gesteld. Ten eerste omdat het een feestdag was. (*Gelach*)

We hebben dat ook deze week niet gedaan omdat we verder gewerkt hebben aan een voorstel van decreet en een voorstel van resolutie. We zouden nu direct naar buiten willen komen met een concrete aanpak van het probleem.

We mogen natuurlijk eens lachen, maar we mogen niet vergeten dat er naast Malisse en Wickmayer nog sporters zijn met meerdere streepjes achter hun naam in verband met hun whereabouts. Een beroepsprocedure is dringend nodig. Niet iedereen kan zomaar naar het Tribunal Arbitral du Sport (TAS) stappen voor een beroepsprocedure. We hebben ook judoka Dirk Van Tichelt gehoord, die momenteel aan twee streepjes zit. Voor een judoka is het niet zo evident om naar het TAS te trekken: er zijn veel kosten aan verbonden en het kost tijd. Er is grote nood aan de mogelijkheid van een beroepsprocedure, vandaar ons voorstel voor een decreetsaanpassing.

In ons voorstel van resolutie vragen we om een intensieve begeleiding van de sporters die beginnen met de whereabouts. We vragen tevens om alle moderne communicatiemiddelen te gebruiken om die sporters op de hoogte te brengen. We kunnen daar absoluut niet mee wachten. De sportfederaties moeten hun atleten onmiddellijk kunnen inlichten als er problemen zijn. We willen de federaties op die manier responsabiliseren. Als we daarmee wachten, krijgen we nieuwe problemen. Dat motiveert de hoogdringendheid van onze voorstellen. Het Vlaams Parlement moet kort op de bal spelen. Acute problemen vereisen een dringende aanpak en oplossing. Daarom vraag ik de spoedbehandeling.

De voorzitter: De heer Deckmyn heeft het woord.

De heer Johan Deckmyn: Er werd geen actuele vraag ter zake gesteld omdat het thema niet meer actueel is. Deze situatie duurt al een hele tijd. We moeten het debat daarover hier nu niet op een draffe afhandelen. Het debat over het voorstel van resolutie – waar zeker iets over te zeggen valt, mijnheer Gysbrechts – en het voorstel van decreet moeten we in de commissie voeren. Er zijn ook al interpellatieverzoeken ingediend door verschillende leden. We mogen dat hier nu niet rap bespreken en dan een voorstel van decreet goed- of afkeuren.

Het is bovendien een voorstel à la carte. Er doet zich een probleem voor en dat zouden we gaan oplossen door een decreet te wijzigen dat door dit parlement werd goedgekeurd. Als we ontdekken dat er een probleem is met zo'n unaniem goedgekeurd decreet, moeten we ons ten gronde bevragen over de problemen en de oplossingen. We mogen dit niet nu snel even doen.

De voorzitter: De heer Van Dijck heeft het woord.

De heer Kris Van Dijck: Mijnheer de voorzitter, ik moet de heer Gysbrechts gelijk geven. Als zich een probleem aandient, moeten we dat op een adequate en correcte en het liefst snelle manier aanpakken. Dat geldt niet alleen voor het parlement, maar ook voor de regering.

Ik wil de hoogdringendheid hier wel even in vraag stellen. Het is een aanpassing met betrekking tot een decreet dat nauwelijks twee jaar geleden unaniem werd goedgekeurd. Er werden heel wat afspraken in vastgelegd met de sportfederaties, ook wat de beroepsprocedures betreft. Ik heb daarnaast ook vastgesteld dat de regering en de minister sinds het probleem opdook, op adequate wijze zaken voorbereiden. Men voert gesprekken met de administratie, met sporters en met federaties. Ik verwacht vrij spoedig resultaten.

Misschien komt er een decreetswijziging. Dat is nog maar de vraag. Moet het decreet worden gewijzigd om de problemen aan te pakken? Ik kan me ermee verzoenen, mijnheer de voorzitter, om zowel het voorstel van resolutie als het voorstel van decreet in de commissie te behandelen. Nu snel-snel-snel te werk gaan, deugt niet. Ik wil me ten volle rekenschap geven van de inbreng van de administratie, de sportfederaties en alle andere actoren. Dat kan ik niet staande deze vergadering.

De voorzitter: De heer Caron heeft het woord.

De heer Bart Caron: Ik wil de heer Van Dijck bijtreden. Het is een goed voorstel van resolutie en we kunnen steunen wat erin staat, maar dit debat gaat over veel meer facetten. We mogen deze discussie niet te overhaast afronden. Ik pleit voor een degelijk en grondig beleid ter zake, in het belang van de sport en de topsport in Vlaanderen, maar ook in het belang van een goede dopingbestrijding. Laat ons onze tijd nemen. Als het systeem van de whereabouts moet worden aangepast, laat ons dat dan decretaal regelen, zodat de regering een grondig en degelijk beleid kan voeren.

Ik stel voor om dit voorstel van resolutie en dit voorstel van decreet te gebruiken als aanleiding voor een grondig debat in de commissie.

De heer Peter Gysbrechts: Ik kan de meeste argumenten van de collega's onderschrijven. Het is natuurlijk niet de bedoeling om dit à la carte te presenteren. Wij hebben een heel duidelijke decreetsaanpassing voorgesteld, namelijk zorgen voor een beroepsprocedure. Dat zou mijns inziens kunnen.

Ik vind wel dat we het voorstel van resolutie met de drie aanbevelingen vandaag al kunnen doen. De aanbevelingen zijn heel duidelijk en we zouden er onmiddellijk voordeel uit kunnen halen, maar ik noteer met veel plezier dat heel veel collega's onze voorstellen ondersteunen en dat we ze in een ruimer debat kunnen bespreken.

Mijnheer de voorzitter, ik wil er tot slot op aandringen om dit zeer spoedig in de commissie te agenderen.

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

Is het parlement het eens met het voorstel tot spoedbehandeling van het voorstel van decreet? *(Nee)*

Dan stemmen wij bij zitten en opstaan over het voorstel tot spoedbehandeling.

De volksvertegenwoordigers die het voorstel wensen aan te nemen, wordt verzocht op te staan.

De tegenproef.

Het voorstel tot spoedbehandeling is niet aangenomen. Derhalve wordt het voorstel van decreet van de heren Gysbrechts en De Meulemeester, mevrouw Ceysens en de heer Gatz houdende wijziging van het decreet van 13 juli 2007 inzake medisch en ethisch verantwoorde sportbeoefening naar de Commissie voor Cultuur, Jeugd, Sport en Media verwezen.

Zelfde stemming over het voorstel tot spoedbehandeling van het voorstel van resolutie?
(*Instemming*)

Het voorstel tot spoedbehandeling is niet aangenomen. Derhalve wordt het voorstel van resolutie van de heren Gysbrechts en De Meulemeester, mevrouw Ceysens en de heer Gatz betreffende het Vlaams beleid voor een dopingvrije sport naar de Commissie voor Cultuur, Jeugd, Sport en Media verwezen.

Het incident is gesloten.

■

VOORSTEL VAN RESOLUTIE van de heren Filip Watteeuw en Hermes Sanctorum betreffende een snelle invoering van een 'slimme' kilometerprijs in Vlaanderen – 245 (2009-2010) – Nr. 1

Voorstel tot spoedbehandeling

De voorzitter: Dames en heren, deze middag heeft de heer Watteeuw bij motie van orde een voorstel tot spoedbehandeling gedaan van het voorstel van resolutie van de heren Watteeuw en Sanctorum betreffende een snelle invoering van een slimme kilometerprijs in Vlaanderen.

De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Mijnheer de voorzitter, ik zal mij beperken tot twee elementen, het debat heeft daarnet lang genoeg geduurd.

Een eerste element is dat Nederland deze beslissing heeft genomen. Als Nederland in 2012 effectief wil starten, dan zullen de Nederlanders erg snel moeten werken, wetende hoe moeilijk het hier is om zaken op gang te krijgen. Als we willen dat er op korte termijn een slimme kilometerheffing komt, dan mogen we niet langer talmen. Als we nu nog langer talmen, kunnen we zeker niet inpikken op het Nederlandse initiatief. Dan zal het op een latere datum moeten gebeuren door de drie gewesten samen. En dan zou het wel eens kunnen dat uitstel afstel betekent.

Een tweede element is meer van symbolische aard. Binnenkort start de klimaatop van Kopenhagen. Het zou een mooie geste zijn mochten wij dit voorstel van resolutie goedkeuren.

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

Is het parlement het eens met dat voorstel tot spoedbehandeling? (*Neen*)

Dan stemmen wij bij zitten en opstaan over het voorstel tot spoedbehandeling.

De volksvertegenwoordigers die het voorstel wensen aan te nemen, wordt verzocht op te staan.

De tegenproef.

Het voorstel tot spoedbehandeling is niet aangenomen. Derhalve wordt het voorstel van resolutie naar de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken verwezen.

Het incident is gesloten.

■

MOTIE van de heren Joris Van Hauthem, Filip Dewinter, Felix Strackx, Erik Tack en Christian Verougstraete betreffende een belangenconflict – 246 (2009-2010) – Nr. 1

Voorstelling tot aanvulling van de agenda

De voorzitter: Dames en heren, deze middag heeft de heer Van Hauthem bij motie van orde een voorstel gedaan tot aanvulling van de agenda met de motie van de heren Van Hauthem, Dewinter, Strackx, Tack en Verougstraete betreffende een belangenconflict.

De heer Van Hauthem heeft het woord.

De heer Joris Van Hauthem: Wij vragen geen spoedbehandeling maar een aanvulling van de agenda. Het reglement zegt dat wanneer een motie betreffende een belangenconflict wordt ingediend, er daarover een bespreking in de plenaire vergadering plaatsvindt. In het verleden zijn sommige belangenconflicten wel naar de commissies verwezen. Mocht men daarvoor opteren, zal ik daar niet ‘neen’ tegen zeggen.

Ik heb het al aan de minister-president gezegd en ik zal de argumentatie van mijn vraag niet herhalen. Het komt er in het kort op neer dat de federale overheid bevoegdheden op verschillende beleidsdomeinen blijft usurperen. Dat zijn de woorden van de minister-president in 2008.

In het Vlaams regeerakkoord staat dat de Vlaamse Regering zich engageert om alle wettelijke instrumenten te gebruiken die ervoor zorgen dat de andere overheden niet op onze beleidsdomeinen komen. Het belangenconflict is daar een van en niet een van de minste. Als men vandaag de federale begroting bekijkt, gaat het ongeveer over dezelfde posten en dezelfde kredieten die vorig jaar al in de begroting stonden. Wij vinden de passage in het Vlaams regeerakkoord zo expliciet en duidelijk dat dit Vlaams Parlement er niet aan kan verzaken om deze passage toe te passen.

Ik ben ervan overtuigd dat de motie normaal gesproken de steun van dit parlement zou moeten wegdragen. De meerderheid zou daar achter moeten staan, en zeker de leden van de N-VA. Ik heb hier een motie van 10 december 2008 voor mij, die ongeveer hetzelfde onderwerp betrof. Het ging evengoed over de federale begroting en er waren kredieten ingeschreven die te maken hadden met bevoegdheidsdomeinen die tot de bevoegdheid van de gemeenschappen en de gewesten behoren. Deze motie was ondertekend door de heer Peumans, de heer Bourgeois, toen geen Vlaamse minister maar nu weer wel. Ook door de heer Demesmaeker, de heer De Craemer, de heer De Bruyn en mevrouw Stevens. De logica die bij de N-VA aan de basis lag van de motie was terecht, en de N-VA is er zelfs in geslaagd om deze logica in het Vlaams regeerakkoord in te schrijven als een principe. Ik wens hun daarvoor proficiat. De N-VA zal nu dus niet anders kunnen dan deze motie goed te keuren. Indien men ervoor zou opteren, zoals dat in het verleden ook al is gebeurd, om het belangenconflict eerst naar de commissie te verwijzen, dan zal ik mij daartegen niet verzetten.

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

Is het parlement het eens met dat voorstel tot aanvulling van de agenda? *(Neen)*

Dan stemmen wij bij zitten en opstaan over het voorstel tot aanvulling van de agenda.

De volksvertegenwoordigers die het voorstel wensen aan te nemen, wordt verzocht op te staan.

De tegenproef.

Het voorstel tot aanvulling van de agenda is niet aangenomen.

De heer Joris Van Hauthem: Mijn vraag is wat het lot is van deze motie. Het reglement bepaalt dat de bespreking rechtstreeks in de plenaire vergadering moet gebeuren.

De voorzitter: De motie wordt op de ontwerpagenda geplaatst voor de plenaire vergadering binnen veertien dagen tenzij het Uitgebreid Bureau daar anders over beslist.

Het incident is gesloten.

■

ROUWHULDE

De voorzitter: Beste collega's, mag ik vragen om allemaal even te gaan staan, want ik heb een droevig bericht te melden. Onze gewezen collega-volksvertegenwoordiger Tuur Van Wallendael is overleden. Hij leed aan kanker en koos voor euthanasie. Hij is 71 jaar geworden.

Laat ons even stilstaan bij de betekenis van Tuur Van Wallendael voor dit parlement. Tuur Van Wallendael was journalist en ombudsman van Antwerpen, maar koos in 1995 voor de politiek. Hij zetelde als Vlaams parlements lid voor de Socialistische Partij van 1995 tot 2001.

Vanuit zijn professionele achtergrond interesseerde Tuur Van Wallendael zich in het bijzonder voor media, taal, binnenlandse aangelegenheden en stedelijk beleid. In die hoedanigheid was hij ook lid van diverse commissies. Hij lag mee aan de basis van het decreet dat in 1998 de overheveling regelde van de Vlaamse Ombudsdienst naar het Vlaams Parlement. Het decreet versterkte en verfijnde de bevoegdheden van de Vlaamse ombudsman. In zijn decreetgevend werk was hij tevens pleitbezorger van de regionale omroepen en de vrije nieuwsgaring. In 2001 werd hij schepen van Antwerpen, een mandaat dat hij tot 2006 uitoefende.

Ik maak namens u allen mijn medeleven over aan zijn familie. We nemen enkele ogenblikken stilte in acht als eerbetoon aan Tuur Van Wallendael.

– *De Vlaamse volksvertegenwoordigers nemen een minuut stilte in acht.*

■

MET REDENEN OMKLEDE MOTIE van de dames Tinne Rombouts en Daniëlle Godderis-T'Jonck en de heren Chokri Mahassine, Bart Caron en Jean-Jacques De Gucht tot besluit van de op 27 oktober 2009 door de heer Bart Caron in commissie gehouden interpellatie tot de heer Pascal Smet, Vlaams minister van Onderwijs, Jeugd, Gelijke Kansen en Brussel, over de recente beslissing betreffende de subsidiebedragen voor de periode 2010-2012 van de jeugdorganisaties in het kader van het decreet Vlaams jeugd- en kinderrechtenbeleid – 222 (2009-2010) – Nr. 1

Hoofdelijke stemming

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

Stemming nr. 1

Ziehier het resultaat:

113 leden hebben aan de stemming deelgenomen;

113 leden hebben ja geantwoord.

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

■

ACTUALITEITSMOTIE van de heren Lode Vereeck en Peter Reekmans tot besluit van het op 18 november 2009 in plenaire vergadering gehouden actualiteitsdebat over een kilometerheffing in Vlaanderen, naar aanleiding van de Nederlandse beslissing om het rekeningrijden in te voeren vanaf 2012

– 247 (2009-2010) – Nr. 1

Hoofdelijke stemming

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

Stemming nr. 2

Ziehier het resultaat:

113 leden hebben aan de stemming deelgenomen;

6 leden hebben ja geantwoord;

69 leden hebben neen geantwoord;

38 leden hebben zich onthouden.

Dientengevolge neemt het Vlaams Parlement de actualiteitsmotie niet aan.

■

ACTUALITEITSMOTIE van de heren Jan Penris, Filip Dewinter en Pieter Huybrechts en mevrouw Marleen Van den Eynde tot besluit van het op 18 november 2009 in plenaire vergadering gehouden actualiteitsdebat over een kilometerheffing in Vlaanderen, naar aanleiding van de Nederlandse beslissing om het rekeningrijden in te voeren vanaf 2012

– 249 (2009-2010) – Nr. 1

Hoofdelijke stemming

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

Stemming nr. 3

Ziehier het resultaat:

112 leden hebben aan de stemming deelgenomen;

25 leden hebben ja geantwoord;

87 leden hebben neen geantwoord.

Dientengevolge neemt het Vlaams Parlement de actualiteitsmotie niet aan.

■

ACTUALITEITSMOTIE van mevrouw Annick De Ridder en de heren Bart Tommelein, Marino Keulen, Sas van Rouveroij en Sven Gatz tot besluit van het op 18 november 2009 in plenaire vergadering gehouden actualiteitsdebat over een kilometerheffing in Vlaanderen, naar aanleiding van de Nederlandse beslissing om het rekeningrijden in te voeren vanaf 2012

– 250 (2009-2010) – Nr. 1

Hoofdelijke stemming

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

Stemming nr. 4

Ziehier het resultaat:

113 leden hebben aan de stemming deelgenomen;
19 leden hebben ja geantwoord;
82 leden hebben neen geantwoord;
12 leden hebben zich onthouden.

Dientengevolge neemt het Vlaams Parlement de actualiteitsmotie 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 25 november 2009 om 14 uur.

Geen bezwaar? (*Instemming*)

De vergadering is gesloten.

– *De vergadering wordt gesloten om 18.37 uur.*

■

BIJLAGEN

Aanwezigheden

Aanwezig

Filip Anthuenis, Robrecht Bothuyne, Boudewijn Bouckaert, Karin Brouwers, Ann Brusseel, Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, Karlos Callens, Ludwig Caluwé, Bart Caron, Vera Celis, Patricia Ceysens, Lode Ceysens, Sonja Claes, Griet Coppé, Frank Creyelman, John Crombez, Carl Decaluwe, Johan Deckmyn, Kathleen Deckx, Philippe De Coene, Jean-Jacques De Gucht, Tom Dehaene, Lieven Dehandschutter, Irina De Knop, Dirk de Kort, Kurt De Loor, Paul Delva, Mark Demesmaeker, Marnic De Meulemeester, Jos De Meyer, Annick De Ridder, Mia De Vits, Patricia De Waele, Bart De Wever, Filip Dewinter, Matthias Diependaele, Marijke Dillen, Jan Durnez, Tine Eerlingen, Martine Fournier, Cindy Franssen, Sven Gatz, Caroline Gennez, Danielle Godderis-T'Jonck, Peter Gysbrechts, Veerle Heeren, Kathleen Helsen, Marc Hendrickx, Liesbeth Homans, Michèle Hostekint, Pieter Huybrechts, Yamila Idrissi, Lies Jans, Vera Jans, Chris Janssens, Patrick Janssens, Ward Kennes, Marino Keulen, Jan Laurys, Marcel Logist, Chokri Mahassine, Bart Martens, Katleen Martens, Elisabeth Meuleman, An Michiels, Fientje Moerman, Lydia Peeters, Fatma Pehlivan, Jan Penris, Jan Peumans, Sabine Poleyn, Peter Reekmans, Els Robeyns, Jan Roegiers, Tinne Rombouts, Hermes Sanctorum, Johan Sauwens, Katrien Schryvers, Willy Segers, Stefaan Sintobin, Griet Smaers, Felix Strackx, Erik Tack, Valerie Taldeman, Bart Tommelein, Güler Turan, Wilfried Vandaele, Frank Vandenbroucke, Marcus Vanden Bussche, Marleen Van den Eynde, Koen Van den Heuvel, Vera Van der Borght, Marleen Vanderpoorten, Luckas Van Der Taelen, Marc Van de Vijver, Kris Van Dijck, Christian Van Eyken, Joris Van Hauthem, Bart Van Malderen, Dirk Van Mechelen, Karim Van Overmeire, Eric Van Rompuy, Sas van Rouveroij, Gerda Van Steenberge, Peter Vanvelthoven, Mercedes Van Volcem, Lode Vereeck, Jan Verfaillie, Christian Verougstraete, Johan Verstreken, Jurgen Verstrepen, Linda Vissers, Mieke Vogels, Filip Watteeuw, Ulla Werbrouck, Wim Wienen, Veli Yüksel

Afwezig met kennisgeving

Gwenny De Vroe, Sophie De Wit, Helga Stevens: gezondheidsredenen;

Ivan Sabbe, Herman Schueremans: ambtsverplichtingen;

Afwezig zonder kennisgeving

Erik Arckens, Dirk Peeters.

■

Individuele stemmingen Vlaamse Volksvertegenwoordigers

Stemming nr. 1:

JA-stemmen:

Filip Anthuenis, Robrecht Bothuyne, Boudewijn Bouckaert, Karin Brouwers, Ann Brusseel, Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, Karlos Callens, Ludwig Caluwé, Bart Caron, Vera Celis, Patricia Ceysens, Lode Ceysens, Sonja Claes, Griet Coppé, Frank Creyelman, John Crombez, Philippe De Coene, Jean-Jacques De Gucht, Irina De Knop, Dirk de Kort, Kurt De Loor, Marnic De Meulemeester, Jos De Meyer, Annick De Ridder, Mia De Vits, Patricia De Waele, Bart De Wever, Carl Decaluwe, Johan Deckmyn, Kathleen Deckx, Tom Dehaene, Lieven Dehandschutter, Paul Delva, Mark Demesmaeker, Filip Dewinter, Matthias Diependaele, Marijke Dillen, Jan Durnez, Tine Eerlingen, Martine Fournier, Cindy Franssen, Sven Gatz, Caroline Gennez, Danielle Godderis-T'Jonck, Peter Gysbrechts, Veerle Heeren, Kathleen Helsen, Marc Hendrickx, Liesbeth Homans, Michèle Hostekint, Pieter Huybrechts, Yamila Idrissi, Lies Jans, Vera Jans, Chris Janssens, Patrick Janssens, Ward Kennes, Marino Keulen, Jan Laurys, Marcel Logist, Chokri Mahassine, Bart Martens, Katleen Martens, Elisabeth Meuleman, An Michiels, Fientje Moerman, Lydia Peeters, Fatma Pehlivan, Jan

Penris, Jan Peumans, Sabine Poleyn, Peter Reekmans, Els Robeyns, Jan Roegiers, Tinne Rombouts, Hermes Sanctorum, Katrien Schryvers, Willy Segers, Stefaan Sintobin, Griet Smaers, Felix Strackx, Erik Tack, Valerie Taeldeman, Bart Tommelein, Güler Turan, Marc Van de Vijver, Marleen Van den Eynde, Koen Van den Heuvel, Luckas Van Der Taelen, Kris Van Dijck, Christian Van Eyken, Joris Van Hauthem, Bart Van Malderen, Dirk Van Mechelen, Karim Van Overmeire, Sas van Rouveroij, Gerda Van Steenberge, Mercedes Van Volcem, Wilfried Vandaele, Marcus Vanden Bussche, Frank Vandenbroucke, Marleen Vanderpoorten, Peter Vanvelthoven, Lode Vereeck, Jan Verfaillie, Christian Verougstraete, Johan Verstreken, Linda Vissers, Mieke Vogels, Filip Watteeuw, Ulla Werbrouck, Wim Wienen, Veli Yüksel

■

Stemming nr. 2:

JA-stemmen:

Boudewijn Bouckaert, Patricia De Waele, Peter Reekmans, Marcus Vanden Bussche, Lode Vereeck, Ulla Werbrouck

NEEN-stemmen:

Robrecht Bothuyne, Karin Brouwers, Ludwig Caluwé, Bart Caron, Vera Celis, Lode Ceysens, Sonja Claes, Griet Coppé, John Crombez, Philippe De Coene, Dirk de Kort, Kurt De Loor, Jos De Meyer, Mia De Vits, Bart De Wever, Carl Decaluwe, Kathleen Deckx, Tom Dehaene, Lieven Dehandschutter, Paul Delva, Mark Demesmaecker, Matthias Diependaele, Jan Durnez, Tine Eerlingen, Martine Fournier, Cindy Franssen, Caroline Gennez, Danielle Godderis-T'Jonck, Veerle Heeren, Kathleen Helsen, Marc Hendrickx, Liesbeth Homans, Michèle Hostekint, Yamila Idrissi, Lies Jans, Vera Jans, Patrick Janssens, Ward Kennes, Jan Laurys, Marcel Logist, Chokri Mahassine, Bart Martens, Elisabeth Meuleman, Fatma Pehlivan, Jan Peumans, Sabine Poleyn, Els Robeyns, Jan Roegiers, Tinne Rombouts, Hermes Sanctorum, Katrien Schryvers, Willy Segers, Griet Smaers, Valerie Taeldeman, Güler Turan, Marc Van de Vijver, Koen Van den Heuvel, Luckas Van Der Taelen, Kris Van Dijck, Christian Van Eyken, Bart Van Malderen, Wilfried Vandaele, Frank Vandenbroucke, Peter Vanvelthoven, Jan Verfaillie, Johan Verstreken, Mieke Vogels, Filip Watteeuw, Veli Yüksel

ONTHOUDINGEN:

Filip Anthuenis, Ann Brusseeel, Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, Karlos Callens, Patricia Ceysens, Frank Creyelman, Jean-Jacques De Gucht, Irina De Knop, Marnic De Meulemeester, Annick De Ridder, Johan Deckmyn, Filip Dewinter, Marijke Dillen, Sven Gatz, Peter Gysbrechts, Pieter Huybrechts, Chris Janssens, Marino Keulen, Katleen Martens, An Michiels, Fientje Moerman, Lydia Peeters, Jan Penris, Stefaan Sintobin, Felix Strackx, Erik Tack, Bart Tommelein, Marleen Van den Eynde, Joris Van Hauthem, Dirk Van Mechelen, Karim Van Overmeire, Sas van Rouveroij, Gerda Van Steenberge, Mercedes Van Volcem, Marleen Vanderpoorten, Christian Verougstraete, Linda Vissers, Wim Wienen

■

Stemming nr. 3:

JA-stemmen:

Boudewijn Bouckaert, Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, Frank Creyelman, Patricia De Waele, Johan Deckmyn, Filip Dewinter, Marijke Dillen, Pieter Huybrechts, Chris Janssens, Katleen Martens, An Michiels, Jan Penris, Peter Reekmans, Stefaan Sintobin, Felix Strackx, Marleen Van den Eynde, Joris Van Hauthem, Karim Van Overmeire, Gerda Van Steenberge,

Marcus Vanden Bussche, Lode Vereeck, Christian Verougstraete, Linda Vissers, Ulla Werbrouck, Wim Wienen

NEEN-stemmen:

Filip Anthuenis, Robrecht Bothuyne, Karin Brouwers, Ann Brusseeel, Karlos Callens, Ludwig Caluwé, Bart Caron, Vera Celis, Patricia Ceysens, Lode Ceyskens, Sonja Claes, Griet Coppé, John Crombez, Philippe De Coene, Jean-Jacques De Gucht, Irina De Knop, Dirk de Kort, Kurt De Loor, Marnic De Meulemeester, Jos De Meyer, Annick De Ridder, Mia De Vits, Bart De Wever, Carl Decaluwe, Kathleen Deckx, Tom Dehaene, Lieven Dehandschutter, Paul Delva, Mark Demesmaeker, Matthias Diependaele, Jan Durnez, Tine Eerlingen, Martine Fournier, Cindy Franssen, Sven Gatz, Caroline Gennez, Danielle Godderis-T'Jonck, Peter Gysbrechts, Veerle Heeren, Kathleen Helsen, Marc Hendrickx, Liesbeth Homans, Michèle Hostekint, Yamila Idrissi, Lies Jans, Vera Jans, Patrick Janssens, Ward Kennes, Marino Keulen, Jan Laurys, Marcel Logist, Chokri Mahassine, Bart Martens, Elisabeth Meuleman, Fientje Moerman, Lydia Peeters, Fatma Pehlivan, Jan Peumans, Sabine Poleyn, Els Robeyns, Jan Roegiers, Tinne Rombouts, Hermes Sanctorum, Katrien Schryvers, Willy Segers, Griet Smaers, Valerie Taeldeman, Bart Tommelein, Güler Turan, Marc Van de Vijver, Koen Van den Heuvel, Luckas Van Der Taelen, Kris Van Dijck, Christian Van Eyken, Bart Van Malderen, Dirk Van Mechelen, Sas van Rouveroij, Mercedes Van Volcem, Wilfried Vandaele, Frank Vandenbroucke, Marleen Vanderpoorten, Peter Vanvelthoven, Jan Verfaillie, Johan Verstreken, Mieke Vogels, Filip Watteeuw, Veli Yüksel

■

Stemming nr. 4:

JA-stemmen:

Filip Anthuenis, Ann Brusseeel, Karlos Callens, Patricia Ceysens, Jean-Jacques De Gucht, Irina De Knop, Marnic De Meulemeester, Annick De Ridder, Sven Gatz, Peter Gysbrechts, Marino Keulen, Fientje Moerman, Lydia Peeters, Bart Tommelein, Christian Van Eyken, Dirk Van Mechelen, Sas van Rouveroij, Mercedes Van Volcem, Marleen Vanderpoorten

NEEN-stemmen:

Robrecht Bothuyne, Karin Brouwers, Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, Ludwig Caluwé, Vera Celis, Lode Ceyskens, Sonja Claes, Griet Coppé, Frank Creyelman, John Crombez, Philippe De Coene, Dirk de Kort, Kurt De Loor, Jos De Meyer, Mia De Vits, Bart De Wever, Carl Decaluwe, Johan Deckmyn, Kathleen Deckx, Tom Dehaene, Lieven Dehandschutter, Paul Delva, Mark Demesmaeker, Filip Dewinter, Matthias Diependaele, Marijke Dillen, Jan Durnez, Tine Eerlingen, Martine Fournier, Cindy Franssen, Caroline Gennez, Danielle Godderis-T'Jonck, Veerle Heeren, Kathleen Helsen, Marc Hendrickx, Liesbeth Homans, Michèle Hostekint, Pieter Huybrechts, Yamila Idrissi, Lies Jans, Vera Jans, Chris Janssens, Patrick Janssens, Ward Kennes, Jan Laurys, Marcel Logist, Chokri Mahassine, Bart Martens, Katleen Martens, An Michiels, Fatma Pehlivan, Jan Penris, Jan Peumans, Sabine Poleyn, Els Robeyns, Jan Roegiers, Tinne Rombouts, Katrien Schryvers, Willy Segers, Stefaan Sintobin, Griet Smaers, Felix Strackx, Erik Tack, Valerie Taeldeman, Güler Turan, Marc Van de Vijver, Marleen Van den Eynde, Koen Van den Heuvel, Kris Van Dijck, Joris Van Hauthem, Bart Van Malderen, Karim Van Overmeire, Gerda Van Steenberge, Wilfried Vandaele, Frank Vandenbroucke, Peter Vanvelthoven, Jan Verfaillie, Christian Verougstraete, Johan Verstreken, Linda Vissers, Wim Wienen, Veli Yüksel

ONTHOUDINGEN:

Boudewijn Bouckaert, Bart Caron, Patricia De Waele, Elisabeth Meuleman, Peter Reekmans,

Hermes Sanctorum, Luckas Van Der Taelen, Marcus Vanden Bussche, Lode Vereeck, Mieke Vogels, Filip Watteeuw, Ulla Werbrouck

■