Stuk **19** (2005-2006) – Nr. 4-I

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

Zitting 2005-2006

8 juni 2006

ONTWERP VAN DECREET

houdende aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2006

VERSLAG

namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie uitgebracht door de heer Jos De Meyer aan de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden:

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn, Pieter Huybrechts, Jan Penris, Freddy Van Gaever;

de heren Carl Decaluwe, Jos De Meyer, Frans Peeters, Johan Sauwens;

de heer Marc Cordeel, mevrouw Annick De Ridder, de heer Marc van den Abeelen;

de heren Flor Koninckx, Bart Martens, Joris Vandenbroucke.

Plaatsvervangers:

de dames Katleen Martens, Marleen Van den Eynde, de heren Wim Van Dijck, Christian Verougstraete, Frans Wymeersch;

de heren Ludwig Caluwé, Tom Dehaene, Etienne Schouppe, Jan Verfaillie;

de heren Patrick Lachaert, Hugo Philtjens, Jul Van Aperen;

de heren Gilbert Bossuyt, Jan Roegiers, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Eloi Glorieux;

de heer Jan Peumans.

Zie:

19 (2005-2006)
- Nr. 1: Ontwerp van decreet + Bijlagen
- Nrs. 2 en 3: Amendementen
- Nr. 4-A: Verslag namens de Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden, Bestuurszaken, Institutionele en Bestuurlijke Hervorming en Decreetsevaluatie
- Nr. 4-B: Verslag namens de Commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand
- Nr. 4-C: Verslag namens de Commissie voor Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Internationale Samenwerking en Toerisme
- Nr. 4-D: Verslag namens de Commissie voor Cultuur, Jeugd, Sport en Media
- Nr. 4-E: Verslag namens de Commissie voor Economie, Werk en Sociale Economie
- Nr. 4-F: Verslag namens de Subcommissie voor Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid
- Nr. 4-G: Verslag namens de Commissie voor Leefmilieu en Natuur, Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid en Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed
- Nr. 4-H: Verslag namens de Commissie voor Onderwijs, Vorming, Wetenschap en Innovatie

Zie ook:

12 (2005-2006)
- Nr. 1: Evaluatie van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen

17 (2005-2006)
- Nr. 1-A: Algemene toelichting
- Nr. 1-B: Toelichting per programma
- Nr. 1-C: Meerjarenbegroting

18 (2005-2006)
- Nr. 1: Ontwerp van decreet

20 (2005-2006)
- Nr. 1: Verslag van het Rekenhof

INHOUD

Blz.

I. LUIK MOBILITEIT 4

I.1. Toelichting door mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen 4

I.2. Bespreking 5

I.2.1. Vergadering van 23 mei 2006 5

I.2.2. Vergadering van 30 mei 2006 6

II. LUIK OPENBARE WERKEN 6

II.1. Toelichting door de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur 6

II.2. Bespreking 8

III. LUIK ENERGIE 9

III.1. Toelichting door de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur 9

III.2. Bespreking 9

IV. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN 11

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie behandelde op dinsdagen 23 en 30 mei 2006 het ontwerp van decreet houdende aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2006 in samenhang met het ontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2006.

I. LUIK MOBILITEIT

I.1. Toelichting door mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen

Minister *Kathleen Van Brempt* verklaart dat het in essentie de bedoeling van een dergelijke aanpassing is om de door het Vlaams Parlement goedgekeurde begroting voor 2006 te verifiëren aan wijzigingen in technische parameters en aan de evolutie van behoeften op het niveau van specifieke dossiers.

Vooreerst zijn er een beperkt aantal kredietwijzigingen te noteren binnen programma 63.20 die betrekking hebben op het gemeenschappelijk vervoer.

De exploitatiedotatie van De Lijn wordt verhoogd met 26 miljoen euro tot een bedrag van 658 miljoen euro.

Deze aanpassing vindt zijn oorsprong in:

a) aanpassingen volgens de parameters

Het grootste gedeelte daarvan, 6,7 miljoen euro, is te wijten aan de stijging van de brandstofprijzen, die nu toch al een hele tijd aanhoudt. Bij De Lijn weegt deze stijging zwaar door. Dit is nu eenmaal eigen aan de opdracht die De Lijn heeft, namelijk het openbaar vervoer in Vlaanderen organiseren. Daarvoor zijn dagelijks duizenden voertuigen onderweg. De verhoging bestaat uit aanpassingen voor 2005 voor de diensten in eigen beheer en voor de exploitanten en uit een aanpassing in 2006 voor de brandstofprijzen in regie.

Een klein gedeelte (94.000 euro) van de verhoging van de dotatie is te wijten aan een aanpassing van de parameter voor verbruiken, goederen, diensten en verzekeren. Voor de personeelskosten wordt een correctie doorgevoerd op de indexatie van 2005 (764.000 euro).

Daarnaast is er ook een verhoging via de prijsherzieningsformule, zoals voorzien in alle contracten, voor exploitanten voor een totaal van 4,35 miljoen euro.

Al deze aanpassingen zijn doorgevoerd conform de parameters die in de beheersovereenkomst met De Lijn zijn ingeschreven.

b) kwaliteitsverbetering en de vergrijzingskost

Twee andere aanpassingen van de dotatie betreffen enerzijds de kwaliteitsverbetering van het aanbod en anderzijds de zogenaamde ‘vergrijzingskost’.

De kwaliteitsverbetering van het aanbod voor 5,75 miljoen euro is noodzakelijk om voldoende capaciteit te kunnen aanbieden op piekmomenten. Een specifiek knelpunt hierin is ook een aantal onaanvaardbaar lange rittijden in het leerlingenvervoer, die eveneens worden aangepakt.

De aanpassing voor de ‘vergrijzingskost’ (dit is de stijging van de personeelskost door de automatische baremieke verhogingen) voor een bedrag van 2,63 miljoen euro is gebaseerd op een gedetailleerde simulatie van de evolutie voor loon- en weddetrekkenden.

c) START-project

De *minister* is ook verheugd het aandeel van De Lijn in het START-project te mogen verdedigen.

Hiervoor is in 2006 reeds 5,73 miljoen euro uitgetrokken om reeds een aanvang te nemen met de opstart van de 13 lijnen naar de luchthavenregio.

De investeringsmiddelen van De Lijn worden hiervoor verhoogd met 14,5 miljoen euro. Deze middelen zijn volledig bestemd voor de aankoop van extra voertuigen om de nieuwe bedieningen in de luchthavenregio in het kader van START te kunnen realiseren, zowel dit jaar als de volgende jaren.

Op het vlak van betalingskredieten worden aanpassingen doorgevoerd om alle openstaande vastleggingen voor de projecten mobiliteitsconvenant en basismobiliteit uit het verleden definitief te vereffenen (+1 miljoen resp. 3,5 miljoen euro). Daarnaast worden de betalingskredieten voor investeringen (onder de vorm van gesplitste ordonnanceringskredieten) verhoogd met 5 miljoen euro.

Het Pendelfonds

Inzake mobiliteit in de meer algemene zin van het woord, en dan heeft de minister het over de kredieten

binnen programma 63.40 van de begroting, is vast te stellen dat er kredietherschikkingen worden doorgevoerd voor het Pendelfonds (meer specifiek is deze terug te vinden op basisallocatie 41.41 – dotatie aan het Pendelfonds).

In functie van het in november 2005 voorgestelde Pendelplan en de daarin beschreven doelstellingen, wordt het Pendelfonds opgericht. Op die manier maakt de Vlaamse overheid middelen vrij om concrete pilootprojecten op te zetten en zo effectief duurzame maatregelen in het woon-werkverkeer te realiseren. Met het Pendelfonds kunnen projecten gefinancierd worden voor een periode van maximaal vier jaar.

Het fonds moet dan ook bijdragen tot draagvlakvergroting door de actoren op het terrein (sociale partners, bedrijvengroepen, lokale overheden) warm te maken om (innoverende) mobiliteitsmaatregelen te nemen, en hun tegelijkertijd de nodige vaardigheden bij te brengen. Bijkomend voordeel is dat de projecten een laboratoriumfunctie kunnen vervullen en later mogelijk ook elders kunnen worden ingepast. Voor de verdere toelichting en bespreking van het Pendelfonds wordt verwezen naar het verslag over de bespreking van het programmadecreet.

Het Fietsfonds

Binnen het artikel 363F6301 van het Vlaams Infrastructuurfonds (VIF) wordt een celkrediet van 10 miljoen euro voorzien voor de aanleg van fietspaden op gemeentewegen, die kaderen in het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, in samenwerking met de provincies. Op dit moment voorzien de provincies reeds middelen om de aanleg van deze fietspaden langs gemeentewegen te subsidiëren. Rekening houdend met het bovenlokaal karakter van dit fietsroutenetwerk zal het gewest op jaarbasis maximaal 10 miljoen euro voorzien om dit netwerk op gemeentewegen uit te bouwen. Voor elke euro van het Gewest zullen de provincies tevens een euro voorzien. De subsidies komen vanaf 2007 in aanmerking voor de subsidieerbare posten die in een uniform subsidiereglement voor alle provincies opgenomen zijn. Van deze kosten zal 40% door de provincies, 40% door het Gewest en 20% door de gemeente gedragen worden. 2006 is een overgangsjaar waarbij gebruik gemaakt wordt van de provinciale subsidiereglementen om de gewestelijke subsidies complementair toe te kennen.

Afspraken over het Investeringsprogramma

Een belangrijk deel van het START-project gaat over openbaar vervoer. Om dit succesvol te organiseren, zijn in een congestiegevoelig gebied als de luchthavenregio ook investeringen in doorstroming nodig. Binnen het Vlaams Infrastructuurfonds werd het budget op artikel 363F7316 dat sinds dit jaar specifiek voor de doorstromingsprojecten is gecreëerd, daarom verhoogd met 4 miljoen euro tot in totaal 22 miljoen euro. Die extra middelen zijn dus specifiek bestemd voor de luchthavenregio.

I.2. BESPREKING

I.2.1. Vergadering van 23 mei 2006

Mevrouw *Annick De Ridder* stelt vast dat er inderdaad sprake is van een stijging met circa 26 miljoen euro van de exploitatiedotatie van De Lijn. Zij vraagt zich af of alle aanpassingen noodzakelijk zijn en in de toekomst niet kunnen vermeden worden. Zij denkt dan onder meer aan de stijging van de brandstofprijzen. Het lid heeft zich laten vertellen dat De Lijn één van de weinige grote instellingen en bedrijven is die met dagprijzen werkt terwijl de meeste bedrijven werken met kadercontracten waardoor fluctuaties van prijzen kunnen vermeden worden. Hoever staat het met onderhandelingen in die zin in de sector van De Lijn?

Hetzelfde lid verwijst naar de tekst van de motie van aanbeveling waar sprake is om het openbaar vervoer zo efficiënt mogelijk te realiseren. Ze vraagt naar een stand van zaken van het registratiesysteem waardoor men werkelijk per traject en per tijdstip kan meten wat de vraag is, zodat kan bijgestuurd worden. Zij is van mening dat men zo tot een efficiëntere werking kan komen waardoor jaarlijkse stijgingen in de groei van de dotatie van De Lijn kan vermeden worden.

Mevrouw Annick De Ridder stelt zich, rekening houdend met de continue stijging van het budget van De Lijn, ook vragen bij de 173 ritten voor het leerlingenvervoer die zijn bijgevoegd. Zij stelt zich ook vragen bij de prioriteiten van De Lijn: waarom wordt dit nu in een begrotingsaanpassing opgenomen? Is de inschakeling van de openbaarvervoerauto overwogen bij de inrichting van deze extra ritten?

Met betrekking tot de exploitanten waar het lid een aanzienlijke meerkost vaststelt, vraagt zij naar de visie van de minister over de pachtcontracten. Zij verwijst terzake ook naar de opmerkingen van het Rekenhof omtrent de pachtcontracten, bij de onderhandeling ervan: de objectieve vergelijking van de offerteprijzen van de kandidaat-pachters. Hoe kan in

de toekomst een dergelijke systematische meerkost bij de exploitanten vermeden worden? Ze pleit voor een structurele oplossing.

De *minister* antwoordt dat zij tijdens een volgende vergadering zal ingaan op de problematiek van de brandstofprijzen van De Lijn. Zij gaat er wel van uit dat De Lijn altijd op zoek gaat naar de meest efficiënte en goedkoopste manier. Zij zal terzake gegevens bij De Lijn opvragen.

In verband met het registratiesysteem verklaart de minister dat ze verheugd is met de extra middelen die nu bij deze begrotingsaanpassing toegewezen werden in het openbaar vervoer. Zij stelt dat ze steeds bij elke begrotingsbespreking leerlingenvervoer als prioriteit naar voren schuift. Ditmaal heeft de minister daarvoor iets gekregen. Voor het registratiesysteem zijn er nog geen extra middelen vrijgemaakt. Het gaat immers ook over een duur project: de eerste berekeningen wijzen in de richting van 60 miljoen euro. Het betreft het zgn. Retiboproject. Op de opmerking van mevrouw De Ridder of er geen alternatief is, antwoordt de minister dat dit ook voorwerp van onderzoek is. In elk geval zal een of ander registratiesysteem geld kosten en vergt dit derhalve investeringsmidddelen die echter onder druk staan bij De Lijn. De minister is wel overtuigd dat er nood is aan een nieuw tickettingsysteem dat echter moet kaderen in een beleid dat met alle openbaarvervoermaatschappijen in dit land moet ontwikkeld worden.

Wat het dossier van de pachtcontracten betreft, engageert de minister zich om dit verder te beantwoorden in een volgende vergadering.

I.2.2. Vergadering van 30 mei 2006

Minister *Kathleen Van Brempt* verstrekt de antwoorden op de vragen die tijdens de vorige commissiezitting nog niet werden beantwoord.

In verband met de vragen van mevrouw De Ridder over de verklaring voor de aanpassing van de dotatie van de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn en de verhoging van de tarieven van de exploitanten,verwijst de minister naar de beheersovereenkomst van De Lijn. In bijlage 9 bij deze beheersovereenkomst is een prijsherzieningsformule opgenomen waarmee de berekening voor de verhoging van de contracten met privé-exploitanten jaarlijks gebeurt. Het komt erop neer dat de prijs van gasolie, banden, onderhoudskosten en de loonkosten elk voor een bepaald wegingspercentage meetellen in de totale stijging. De loonkosten van het rijdend personeel en het onderhoudspersoneel wegen het zwaarste door (65%). De totale stijging met 4,35 miljoen euro volgt dan uit de toepassing van de prijsherzieningsformule en rekening houdend met wat er initieel was toegekend. De stijging van de kostprijs van de exploitanten is dus louter een gevolg van de evolutie in een aantal kostenposten (lonen, brandstoffen, banden, onderhoud) en is dus geen gevolg van de manier van aanbesteden.

De minister verklaart dat de pachtcontracten ingegaan zijn op 1 januari 2003 en nog vijf jaar lopen.

De minister verwijst naar de commissiezitting van 7 juli 2005 van deze commissie waar het onderzoek van het Rekenhof over de kostprijs en de gunning van pachtcontracten uitvoerig werd behandeld. Op basis van de aanbevelingen van het Rekenhof onderzoekt De Lijn hoe de aanbestedingen in de toekomst het best kunnen plaatsvinden.

Wat de problematiek van de verhoging van de kostprijs van de brandstoffen betreft, verwijst de minister naar bijlage 9 van de beheersovereenkomst van de VVM. Daar is de manier beschreven waarop de verhoging van de brandstofprijs moet worden berekend.

De Lijn onderzoekt momenteel de mogelijkheden voor indekking van de (hoge) olieprijzen via de zgn. ‘hedging’. Op de raad van bestuur van De Lijn van 19 april 2006 zijn daarover een aantal beslissingen genomen.

II. LUIK OPENBARE WERKEN

II.1. Toelichting door de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur

Bij deze inleiding van de bespreking van de budgetcontrole 2006 zal de *minister* zich beperken tot de belangrijkste wijzigingen met een beleidsrelevante impact voor het domein Openbare Werken. De details kan men uitgebreid terugvinden in de memorie van toelichting.

Vooraf wil de minister nog opmerken dat bij de begrotingscontrole 2006 nog geen rekening werd gehouden met de nieuwe BBB-structuren, met uitzondering van de reeds eerder opgerichte EVA’s NV Waterwegen en Zeekanaal en de NV Scheepvaart.

De kredietherschikkingen in het kader van BBB zullen conform het uitgavendecreet gebeuren bij

beslissing van de Vlaamse Regering. De BBB-herschikkingen zijn hoe dan ook enkel van technische aard en budgettair neutraal.

Wat het gedeelte Openbare Werken betreft doen de belangrijkste budgettaire wijzigingen zich voor op het VIF (Vlaams Infrastructuurfonds).

Binnen het VIF wordt voor investeringsuitgaven verbonden aan gewestwegen (artikel 363F7311) bijna 42,5 miljoen euro extra uitgetrokken. De herkomst en aanwending van dit bedrag bestaat uit de volgende aspecten.

Via het START-programma worden aanzienlijke middelen aangewend voor een verbeterde bereikbaarheid en ontsluiting van de luchthaven van Zaventem. In het START-programma zijn dan ook een aantal specifieke maatregelen voorzien met betrekking tot de bereikbaarheid en de ontsluiting van de luchthaven van Zaventem en in het bijzonder aan het aanpassen van de weginfrastructuur. In deze begrotingscontrole wordt ten belope van 23,6 miljoen euro extra middelen voorzien. Deze middelen moeten op de eerste plaats dienen voor de noodzakelijke grondverwervingen voor de projecten 'Noordelijke ontsluiting van de luchthaven', ontsluiting nieuwe industriezone Meise-Westrode langs de A12 en het op vier vakken brengen van de R0 Noord te Wemmel. Daarbovenop is nog voor 4 miljoen euro specifieke investeringsuitgaven ingeschreven voor de doorstroming van het openbaar vervoer (artikel 363F7316).

Ten tweede wordt voor de betaling van de Minder Hinder-werken van de NMBS bij de uitgevoerde werken aan de Antwerpse ring, 3,8 miljoen euro aan extra kredieten voorzien. Dit bedrag moet immers zoals afgesproken nog aan de NMBS worden betaald.

Ten slotte worden extra inkomsten gegenereerd ten belope van 5,2 miljoen euro in het kader van een vordering op de federale overheid als gevolg van de bouw van de Amamtunnel aan het nieuwe gerechtsgebouw te Antwerpen en kon 10 miljoen euro extra vrijgemaakt worden door de uitzuivering van het encours op het VIF. Deze middelen zullen worden aangewend voor de betaling van de verrekeningen die in het kader van de werken in Antwerpen aan de R1 en op de Leien worden ingediend.

In het kader van het begrotingsartikel 63.01 van het VIF wordt binnen de huidige kredieten een celkrediet van 10 miljoen euro voorzien voor subsidies voor de aanleg van fietspaden op gemeentewegen. Het Vlaams Gewest heeft de provincies de opdracht gegeven een bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk uit te werken. De verdeelsleutel bedraagt 40% Vlaams Gewest, 40% provincie en 20% gemeente.

In het kader van het URBAN II-project, waarbij investeringssubsidies aan de lokale overheden via cofinanciering door het Vlaams gewest van Europese steunprogramma's (URBAN II) worden toegekend, is 972.000 euro vrijgemaakt voor drie stadsvernieuwingsprojecten te Antwerpen die zowel op openbare werken en mobiliteit betrekking hebben. Het betreft hier dan de ontwerpfase van de Krugerbrug, de aanleg van TIR-winkelplein en de inkomzone Kielpark, fase 2.

Voor investeringsuitgaven in het kader van het vroegere 'Cargovil'-fonds dienen nog een aantal infrastructuurprojecten te worden vastgelegd in het kader van de reconversie van de oude industriële site van de Kanaalzone te Vilvoorde ('Cargovil') die in het vorige begrotingsjaar niet konden worden gerealiseerd. Het Cargovilfonds werd vorig jaar immers in het VIF opgenomen met de lasten en verplichtingen. Hierdoor kunnen deze kredieten nu in de begroting ingeschreven worden om de voorziene uitgaven (wegenwerken ten belope van 7 miljoen euro) en 5 miljoen euro bij de waterwegen. NV Waterwegen en Zeekanaal zal immers de bodemsanering opdragen teneinde deze gronden opnieuw te kunnen commercialiseren.

Er wordt met betrekking tot Cargovil bovendien een extra krediet van 600.000 euro beleidskrediet voorzien voor het uitvoeren van voorbereidend studiewerk voor bodemsaneringen in de regio Zaventem in het kader van het START-project voor de ontsluiting van de luchthaven.

Om de grondverwervingen in de Gentse kanaalzone genoemd 'Het Zandeken' te kunnen financieren, is in de budgetcontrole een kredietverhoging van bijna 11 miljoen euro op de basisallocatie 364F7110 'Kosten verbonden aan de onteigeningen in het kader van het flankerend sociaal beleid in de zeehavengebieden' opgenomen. De grondverwerving aan 'Het Zandeken' is noodzakelijk om de baggerspecie afkomstig uit het Kluizendok te kunnen bergen.

Om deze kredietverhoging te realiseren, wordt gecompenseerd op investeringssubsidies havenbedrijven (364F6321). In de uitvoeringsprogramma's voor

de havenwerken wordt met deze aanpassing reeds rekening gehouden.

Begin 2006 werd de schadevergoeding voor werken aan de Leie te Beernem aangerekend op basisallocatie 364F7323. Hierdoor zou de uitvoering van het fysisch programma 'Waterbeheersing en zeewering' in het gedrang komen, wat een directe repercussie heeft op de veiligheid tegen overstromingen vanuit de zee. Om dit te voorkomen, werd een supplementair bedrag van 1,9 miljoen euro uitgetrokken.

Dit bedrag werd gecompenseerd op Investeringsuitgaven Zeehavens (364F7321) en de investeringdotatie aan NV Waterwegen en Zeekanaal (64.1 61.02).

Op de administratieve begroting werd de dotatie aan de NV Waterwegen en Zeekanaal verhoogd onder meer voor de aanwerving van medewerkers in het kader van de realisatie van het Sigmaplan (245.000 euro) en voor aanwervingen met betrekking tot het overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde (160.000 euro).

De investeringsdotatie aan de NV Scheepvaart werd met 4,6 miljoen euro opgetrokken, voornamelijk ter financiering van het ordonnanceringstekort op de investeringen in 2005.

Bij de DAB Vloot wordt het beleidskrediet met 326.000 euro verhoogd.

Om het veer te Nieuwpoort te kunnen moderniseren en aan te passen zodat het ook toegankelijk wordt voor fietsers en andersvaliden en met nog eens 560.000 euro om de prioritaire bouw van een nieuw interventievaartuig Kust en een patrouillevaartuig Antwerpen mogelijk te maken.

Door de verhoogde trafiek heeft de DAB Loodswezen meer ontvangsten en kan de vergoeding van beloodsing op zee loodsboten voor de DAB Vloot worden opgetrokken, dit vangt de stijging van de index en de stijging van de gasolie op.

Op de administratieve begroting werd ook extra budgetruimte voorzien voor de regionale luchthavens.

In het kader van het respecteren van de ICAO-normen dienden in september vorig jaar twaalf extra brandweerlieden en tien extra beveiligingsagenten te worden aangeworven voor de luchthaven van Oostende. Bovendien moet het personeel ook bijkomende vorming krijgen. Teneinde deze verplichte uitgaven te kunnen doen werd het budget verhoogd met 900.000 euro.

Voor de luchthaven van Antwerpen werd een extra dotatie van 722.000 euro voorzien om de noodzakelijk aanpassingswerken door te voeren om de internationale veiligheidsregels te kunnen garanderen.

Dit kadert in het akkoord dat tussen het Vlaamse Gewest en de gemeente Borsbeek werd afgesloten (gemeenteraadsbeslissing 23 december 2005, beslissing van de Vlaamse Regering van 13 januari 2006, overeenkomst ondertekend op 19 januari 2006).

Om de beslissing van de Vlaamse Regering in verband met de kapitalisering van de NV Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) te kunnen honoreren, diende 16,6 miljoen euro extra uitgetrokken te worden. Daar het hier om een kapitaalsparticipatie gaat, heeft deze uitgave geen ESR-impact.

De minister concludeert dat met betrekking tot het domein Openbare Werken hij probeert planmatig verder te werken. Het wegwerken van de verrekeningen is een belangrijke opgave, de uitvoering van het START-project is een mooie uitdaging om onze luchthaven Zaventem bereikbaar te houden.

II.2. Bespreking

De heer *Eloi Glorieux* stelt vast dat minister Van Brempt enerzijds de intentie heeft om de trafiek van personen die zich verplaatsen naar de nationale luchthaven met het openbaar vervoer, op te trekken tot 40%, terwijl minister Peeters anderzijds enorme middelen uittrekt voor de automobiliteit rond Zaventem. Hij vraagt zich af op welke wijze minister Peeters mensen zal kunnen overtuigen om over te stappen naar het openbaar vervoer. Hij verwijst naar het bedrag van 23,6 miljoen euro dat de minister uittrekt als aanvangsbedrag voor studies en een aantal onteigeningen op de ring om een vierde rijstrook te realiseren op de ring en een parallelweg. Dat staat sterk in contrast met de aalmoezen die het openbaar vervoer krijgt. Eens te meer wordt hiermee bevestigd dat deze regering duidelijk andere prioriteiten heeft dan de vorige: nu wordt in beton in plaats van mobiliteit van mensen geïnvesteerd. Hij stelt vast dat de milieubeweging het verschil begint te merken en allesbehalve opgezet is met de wijze waarop men misbruikt werd in de Klimaatconferentie.

Minister *Kris Peeters* repliceert dat hij het niet eens is met de visie van de heer Glorieux. Deze regering hanteert een en/en-benadering. Er moet geïnvesteerd worden in openbaar vervoer en ook in het oplossen van een aantal knelpunten en missing links. Hij laat het voor rekening van de heer Glorieux om dit investeren in bijkomend beton te noemen.

De heer *Marc Cordeel* stelt dat hij het erg vindt dat al de aannemers door de uitlatingen van de heer Glorieux geviseerd worden.

De *minister* stelt dat hij deze regering op een gezonde manier beide pistes (openbaar vervoer en oplossen van missing links in het wegennet) wenst te combineren.

III. LUIK ENERGIE

III.1. Toelichting door de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur

De belangrijkste wijziging op de energiebegroting betreft de aanwending van de middelen uit de energiefondsen.

De geraamde ontvangsten 2006 van het Energiefonds ten belope van 12 miljoen euro en het Fonds Hernieuwbare Energiebronnen ten belope van 3 miljoen euro zullen worden aangewend in één nieuw gezamenlijk fonds waarmee uitgaven kunnen gefinancierd worden die zullen bijdragen tot het halen van de Kyotodoelstellingen. Hieromtrent werd een decreetsbepaling in het programmadecreet opgenomen.

Deze extra uitgaven zijn mogelijk doordat ook extra inkomsten in het vooruitzicht kunnen gesteld worden in het kader van het oplossen van het geschil met enkele elektriciteitsverkopers en de distributie-intercommunales. De minister heeft goede hoop dat deze geschillen kunnen bijgelegd worden en dat de betrokken maatschappijen daadwerkelijk ook een belangrijk deel van de bedragen die betrekking hebben op 2002 en 2003 zullen betalen. Er zal hieromtrent ook nog een machtigingsbepaling voorgelegd worden.

Via interne compensatie worden verder nog de volgende accenten gelegd.

Er wordt een verhoging van de VITO-dotatie ten bedrage van 600.000 euro voorzien. Het betreft de financiering van de referentietaak in het kader van het Verificatiebureau Auditconvenant.

Ook wordt de aanwerving van drie voltijds equivalenten voor een bedrag van 139.000 euro betreffende de invoering en handhaving van het energieprestatiecertificaat voor de publieke gebouwen voorzien.

En tot slot wordt een dotatieverhoging voor de VREG toegekend van 90.000 euro voornamelijk voor de ondersteuning van de garantie van oorsprong van de groenestroomcertificaten. Dit is een Europese verplichting waarvan de VREG zich dient te kwijten doch wat extra werk met zich meebrengt.

Inzake energie blijven we investeren in energiebesparing op alle mogelijke manieren. Het is hoe dan ook de meest economische manier om aan onze Kyotoverplichtingen te voldoen. Hij durft hopen dat we op korte termijn het grootste aantal rechtszaken i.v.m. de groenestroomcertificaten minnelijk kunnen oplossen. Het lijkt hem veel belangrijker om samen met de sector naar opportuniteiten voor een rationeler energiebeleid te zoeken.

III.2. Bespreking

De heer *Eloi Glorieux* stelt vast dat men een bedrag van 3 miljoen euro aan ontvangsten verwacht in het Fonds hernieuwbare Energiebronnen, het Energiefonds verwacht 12 miljoen euro aan inkomsten. Bij de uitgaven voor het Fonds Hernieuwbare Energiebronnen stelt hij vast dat er 1,8 miljoen euro is vooropgesteld voor projecten (studies rond veiligheid van windturbines, demonstratieprojecten enzovoort). Het is hem echter absoluut onduidelijk wat er met de overige 1,2 miljoen euro zal gebeuren. Hij benadrukt dat middelen uit dit fonds enkel kunnen gebruikt worden voor een beleid inzake hernieuwbare energiebronnen.

Hetzelfde scenario doet zich voor bij het Energiefonds. De middelen daarvan kunnen enkel gebruikt worden voor de financiering van de openbaredienstverplichtingen en het bevorderen van het rationeel energiegebruik. De heer Glorieux citeert uit de toelichting bij de begrotingscontrole 2006. In afwachting van concrete uitvoeringsbeslissingen wordt echter het volledige pakket gereserveerd om in 2006 de eventueel nieuwe beslissingen tengevolge van de Klimaatconferentie en of de uitvoering van het klimaatbeleid van de Vlaamse Regering op te vangen. Het lid zou graag weten aan welke concrete projecten rond hernieuwbare energie deze 1,2 miljoen resterende euro besteed zullen worden en wat er gebeurd met de 12 miljoen van het Energiefonds. Zullen deze middelen effectief besteed worden aan projecten waarvoor deze

beide fondsen werden opgericht: met name hernieuwbare energie enerzijds rationele energie anderzijds of zullen deze middelen gaan naar flexibele mechanismen zoals vermeld in de toelichting. Het lid is verontrust door de opmerking van het Rekenhof dat de geraamde ontvangsten van beide fondsen aangewend zullen worden voor één nieuw gezamenlijk fonds voor het aankopen van emissierechten in het kader van Kyoto. De middelen zullen m.a.w. niet gebruikt worden voor hernieuwbare energie en rationele energie maar voor de aankoop van buitenlandse emissierechten. Hij vindt dit ongehoord temeer daar dit regelrecht ingaat tegen de gemaakte afspraken van de Klimaatconferentie. Hij kan zich niet voorstellen dat ondertussen alle binnenlandse maatregelen van de Klimaatconferentie reeds gerealiseerd zijn zodat men niet anders zou kunnen dan onze toevlucht nemen tot buitenlandse projecten. Dezelfde spreker concludeert dat er 15 miljoen euro besteed wordt aan de aankoop van buitenlandse emissierechten waarvan de minister zegt dat dit een middel is om op een meer kostenefficiënte wijze de klimaatdoelstellingen te halen. Het lid heeft daar zeer grote vragen bij en stelt dat er met deze massa geld heel wat jobs kunnen gecreëerd worden. De woonkwaliteit van heel wat mensen in Vlaanderen zou met deze middelen kunnen verbeterd worden wetende dat Vlaanderen nog steeds behoort tot de koplopers van de slechtst geïsoleerde huizen van het continent. Hetzelfde lid is van oordeel dat een investering van dergelijke omvang in Vlaanderen heel wat voordelen biedt voor de samenleving (burgers, producenten van energie-efficiënte toestellen). De heer Glorieux stelt te samen met de MiNaraad vast dat de minister met deze maatregel flagrant ingaat tegen de gemaakte afspraken op de Klimaatconferentie. Hij betreurt dat ten zeerste.

De heer *Jan Peumans* verwijst naar de opmerkingen van het Rekenhof m.b.t. het Fonds voor Hernieuwbare Energiebronnen. Zullen de projecten die opgesomd waren (ondermeer studie veiligheid windturbines) wegvallen? Volgens de algemene toelichting daarentegen zullen de geraamde ontvangsten 2006 ten belope van 3 miljoen euro van dit fonds, samen met de geraamde ontvangsten 2006 van het Energiefonds, ten belope van 12 miljoen euro, evenwel worden aangewend in één nieuw gezamenlijk fonds voor het aankopen van emissierechten in het kader van het protocol van Kyoto. Blijven deze projecten gehandhaafd of is dit een uitdovende zaak ?

De heer *Bart Martens* vindt het een goede zaak dat beide fondsen samengevoegd worden. Dat is ook een standpunt dat de MiNaraad meermaals in het verleden heeft verdedigd: middelen moeten samengevoegd worden om te besteden waar ze het meest opleveren. Op vlak van isolatie van woningen is er, zoals de heer Glorieux vermeldt, nog heel wat werk aan de winkel. Het lid pleit voor inspanningen op dat vlak die meer resultaat hebben dan stimuli voor bepaalde vormen van hernieuwbare energie. Er is gekozen voor een beleid waar stimuli voor hernieuwbare energie nu hoofdzakelijk gebeurt via openbaredienstverplichtingen aan leveranciers en netbeheerders. Die laatste moeten contracten afsluiten met producenten van hernieuwbare energie waar minimale prijzen van groenestroomcertificaten voor lange termijn worden gegarandeerd. Deze kosten moeten worden opgehoest uit het Fonds voor Hernieuwbare Energiebronnen maar worden gedragen door ofwel de leveranciers of de distributienetbeheerders. Die middelen komen dus vrij en kunnen aangewend worden om een tandje bij te steken inzake het beleid van energiebesparing. Er moeten echter ook investeringen gebeuren voor een aantal flankerende maatregelen zoals de studies voor de veiligheid van windtribunes.

De heer Martens deelt de bekommernis van de heer Glorieux voor wat betreft de inzet van middelen voor flexibele mechanismen. Hij hoopt dat dit alleen een noodventiel is. Vanuit het fonds kunnen slechts emissierechten en emissiekredieten worden aangekocht in het buitenland voor zover dat blijkt dat alle maatregelen die kunnen genomen worden in het binnenland en die enigszins betaalbaar zijn, effectief ook getroffen worden. Hij wenst dat de minister een aantal garanties zal geven dat de middelen uit dat fonds prioritair in eigen land zullen ingezet worden op vlak van hernieuwbare energie en energiebesparing. Pas supplementair kunnen ze aangewend worden voor flexibele mechanismen. Hetzelfde lid verklaart dat het tijdens de vorige regeerperiode uitgerekend Ecolo-minister Deleuze was die verklaarde dat we ons niet ongerust moeten maken over Kyoto en dat we schone lucht zouden kopen in Rusland om aan onze verplichtingen tegemoet te komen. De heer *Glorieux* repliceert dat de heer Martens de uitspraak van minister Deleuze volledig uit zijn context haalt: Deleuze stelde dat als men de doelstellingen niet zou halen, men dan lucht zou kopen in Rusland. Er is verschil met de huidige situatie: hier wordt onmiddellijk geopteerd voor het buitenland. De heer Glorieux verklaart dat hij ontroerd is dat de heer Martens minister Peeters zo verdedigt.

De heer *Bart Martens* repliceert dat de Europese Commissie van alle lidstaten voor de goedkeuring van de nationale allocatieplannen eist dat voor het

gat dat niet wordt dichtgereden volgens klimaat- en allocatieplannen, middelen worden ingeschreven in de begroting om daarvoor effectief flexibele mechanismen in te zetten. Vlaanderen is dus ook verplicht die middelen in te schrijven zoniet geeft Europa geen groen licht voor het nationaal allocatieplan.

Minister *Kris Peeters* repliceert dat de opwarming van de aarde een mondiaal probleem is en dat daarvoor de nodige inspanningen moeten gebeuren. Met betrekking tot het item van de flexibele mechanismen citeert de minister uit de toelichting bij het programmadecreet: "De Vlaamse Regering beschikt dan ook over de kredieten van dit fonds, zowel voor de uitvoering van haar energiebeleid op basis van de interne Vlaamse energiemaatregelen alsook, indien nodig, voor de uitgaven die betrekking hebben op (...)." Hij benadrukt de term 'indien nodig'. De minister maakt zich sterk dat deze bepaling niet in strijd is met het Kyotoprotocol. Terzake verwijst hij naar de conferentie van Marrakech waar uitdrukkelijk voorzien is dat aanvullend er kan ingezet worden op flexibele mechanismen. De minister is van oordeel dat het zinvol is als men in ontwikkelingslanden of Oost-Europa meer effecten kan realiseren wanneer men binnenlands alles heeft uitgevoerd wat aanvaardbaar is. Dat moet in overweging worden genomen.

De minister stelt dat het Rekenhof een aantal projecten opsomt, maar dat deze opsomming niet limitatief is. Deze projecten worden niet stopgezet maar er moet wel budgettair gekeken worden wat mogelijk is. 1,7 miljoen euro ligt vast, er zijn nog bijkomende projecten: er komt nog 1,4 miljoen euro bij. Er is dus geen sprake van een uitdoofoperatie.

De minister verklaart dat hij de nodige initiatieven en studies zal nemen op vlak van hernieuwbare energie als op vlak van rationeel energiegebruik.

De heer *Eloi Glorieux* meent te begrijpen dat de minister stelt dat flexibele mechanismen deel uitmaken van het geheel. Dat is ook zo maar slechts als bijkomend middel als eerst alle rendabele binnenlandse maatregelen getroffen zijn. Wil de minister nu beweren dat alle rendabele binnenlandse maatregelen – de 365 die uit de Klimaatconferentie kwamen – getroffen zijn en dat daarom men nu zijn toevlucht neemt tot flexibele mechanismen?

De *minister* antwoordt dat in het Vlaams Klimaatbeleidsplan dat door de Vlaamse Regering goedgekeurd is, men tot -1,5 % gekomen is. Er is nog een weg af te leggen om tot -5,2 % te komen. Er werden een reeks interne maatregelen weerhouden die ook uitgevoerd worden; er kunnen nog maatregelen toegevoegd worden en indien men niet verder geraakt, men ook de nodige middelen opzij gezet heeft om in het kader van Europa en de goedkeuring van het allocatieplan, indien nodig flexibele mechanismen in te zetten. De minister benadrukt nogmaals de term 'indien nodig'.

IV. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Er worden geen opmerkingen geformuleerd bij de diverse artikelen en de begrotingstabel.

De toegewezen artikelen, de programma's en de begrotingstabel evenals de bijlagen worden bij indicatieve stemming met 9 stemmen bij 5 onthoudingen aangenomen.

De verslaggever, *De voorzitter,*

Jos DE MEYER

Marc VAN DEN ABEELEN