

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



Zitting 2004-2005

6 december 2004

ONTWERP VAN DECREET

**houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap
voor het begrotingsjaar 2005**

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Jan Peumans
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 Jos De Meyer, Frans Peeters, Johan Sauwens, Etienne Schouppe;

mevrouw Annick De Ridder, de heren Hugo Philtjens, Marc van den Abeelen;

de heren Flor Koninckx, Herman Lauwers, Bart Martens.

Plaatsvervangers :

de heer Jean Geraerts, mevrouw Marleen Van den Eynde, de heren Christian Verougstraete, Rob Verreycken, Frans Wymeersch;

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Jan Verfaillie;

de heren Marc Cordeel, Patrick Lachaert, Jul Van Aperen;

de heren Gilbert Bossuyt, Herman Reynders, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden :

De heer Eloi Glorieux;

de heer Jan Peumans.

Zie:

15 (2004-2005)

- Nr. 1: Ontwerp van decreet + Bijlage
- Nrs. 2 tot 6: Amendementen
- Nr. 7-A: Verslag namens de Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden, Bestuurszaken, Institutionele en Bestuurlijke Hervorming en Decreetsevaluatie
- Nr. 7-B: Commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand
- Nr. 7-C: Commissie voor Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Internationale Samenwerking en Toerisme
- Nr. 7-D: Verslag namens de Commissie voor Cultuur, Jeugd, Sport en Media
- Nr. 7-E: Verslag namens de Commissie voor Economie, Werk en Sociale Economie
- Nr. 7-F: Verslag namens de Commissie voor Leefmilieu en Natuur, Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid en Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed
- Nr. 7-G: Verslag namens de Commissie voor Onderwijs, Vorming, Wetenschap en Innovatie

12 (2004)

- Nr. 1: Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen

13 (2004-2005)

- Nr. 1-A: Algemene toelichting
- Nr. 1-B: Toelichting per programma

16 (2004-2005)

- Nr. 1: Verslag van het Rekenhof

INHOUD

	Blz.
A. BEGROTING OPENBARE WERKEN.....	5
I. ALGEMENE TOELICHTING DOOR MINISTER KRIS PEETERS.....	5
II. ALGEMENE BESPREKING.....	8
A. Eerste vragenronde: vragen en opmerkingen van de leden	8
– Tussenkoms van de heer Pieter Huybrechts	8
– Tussenkoms van de heer Frans Peeters	8
– Tussenkoms van de heer Eloi Glorieux.....	8
– Tussenkoms van de heer Jan Peumans.....	9
– Tussenkoms van de heer Carl Decaluwe.....	10
– Tussenkoms van de heer Rudi Daems.....	11
– Tussenkoms van de heer Herman Lauwers.....	11
– Tussenkoms van de heer Hugo Philtjens.....	11
– Tussenkoms van mevrouw Agnes Bruyninckx	12
– Tussenkoms van de heer Jef Tavernier	13
– Tweede tussenkoms van de heer Carl Decaluwe	14
– Tweede tussenkoms van de heer Jan Peumans	14
– Tweede tussenkoms van de heer Eloi Glorieux	14
B. Tweede ronde: antwoorden van de minister en replieken van de leden	15
B. BEGROTING ENERGIE EN NATUURLIJKE RIJKDOMMEN	22
I. ALGEMENE TOELICHTING DOOR MINISTER KRIS PEETERS.....	22
II. ALGEMENE BESPREKING.....	24
A. Eerste vragenronde: vragen en opmerkingen van de leden	24
– Tussenkoms van de heer Bart Martens	24
– Tussenkoms van de heer Eloi Glorieux.....	25
– Tussenkoms van de heer Jan Peumans.....	26
– Tussenkoms van de heer Carl Decaluwe	27
– Tussenkoms van de heer Rudi Daems.....	27
– Tweede tussenkoms van de heer Eloi Glorieux	27
B. Tweede ronde: antwoorden van de minister en replieken van de leden	27
C. BEGROTING MOBILITEIT	36
I. ALGEMENE TOELICHTING DOOR MINISTER KATHLEEN VAN BREMPT	36

II. ALGEMENE BESPREKING.....	40
A. Eerste vragenronde: vragen en opmerkingen van de leden	40
– Tussenkoms van de heer Eloi Glorieux.....	40
– Tussenkoms van de heer Carl Decaluwe.....	40
– Tussenkoms van de heer Herman Lauwers.....	42
– Tussenkoms van de heer Hugo Philtjens.....	42
– Tussenkoms van de heer Pieter Huybrechts.....	42
– Tussenkoms van de heer Rudi Daems.....	43
– Tussenkoms van de heer Jan Peumans.....	43
– Tussenkoms van de heer Johan Sauwens	43
B. Tweede ronde: antwoorden van de minister en replieken van de leden	44
D. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN	57
E. EINDSTEMMING.....	58
BIJLAGE 1: Tabel: aantal kilometer aangelegde fietspaden langs Vlaamse gewestwegen, periode 1994-2003.....	61
BIJLAGE 2: Minderhinder-maatregelen.....	65
BIJLAGE 3: Lijst van knelpunten inzake de doorstroming.....	69

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie heeft de haar toegewezen bepalingen van het ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2005 behandeld op 23 en 30 november 2004 en op 2 december 2004. De begrotingscontrole 2004 en de ontwerpen van decreet tot begeleiding van de begroting (de zgn. programmadecreten) zowel bij de 2^e aanpassing begrotingscontrole 2004 als bij de begroting 2005 werden in samenhang behandeld met de algemene uitgavenbegroting 2005. Er wordt een verwijzingsverslag gemaakt.

Na een algemene toelichting door de beide ministers (Peeters en Van Brempt) volgde in het kader van de algemene bespreking een discussie over het beleid inzake openbare werken, mobiliteit en energie tussen de leden van de commissie en de minister.

Zoals elk jaar werden de zogenaamde indicatieve meerjarenprogramma's in de verschillende sectoren (wegen, waterwegen, binnenvaart, waterbeheersing en bruggen, De Lijn, enzovoort) opgevraagd en bij verzending aan de fracties en de leden van de commissie bezorgd. Minister Peeters bezorgde enkel de fysische programma's voor het begrotingsjaar 2005.

A. BEGROTING OPENBARE WERKEN

I. ALGEMENE TOELICHTING DOOR MINISTER KRIS PEETERS

Inleiding

De bevoegdheidsverdeling zoals ze is vastgelegd binnen de Vlaamse Regering heeft de minister genoopt een aantal afspraken te maken met collega minister Kathleen Van Brempt. Deze afspraken werden vastgelegd in een protocol, dat ook aan het Vlaams Parlement werd overgezonden. In het protocol is er ook – begrotingsartikel per begrotingsartikel – vastgelegd wie van beide ministers ordonancerend minister is voor welk begrotingsartikel. Men heeft daarbij gepoogd vanuit een zorg om de bevoegdheidsverdeling een zo klein mogelijke impact te laten hebben op het vlot functioneren van de administratie zo veel mogelijk de admini-

stratieve indeling te volgen: zo is minister Peeters bevoegd voor de programma's 63,1 (wegen), 63.3 (luchthavens), 64 (waterwegen en zeeuwen) en 66 (AOSO) en is minister Van Brempt bevoegd voor programma 63.2. Wat het programma 69 (diensten secretaris-generaal) betreft met uitgaven voor communicatie, lidmaatschappen, ontwikkelings-samenwerking en de BAM is de uitsplitsing per artikel gemaakt en is in sommige artikels zoals communicatie geopteerd voor celkredieten per minister binnen het artikel. Met betrekking tot de begrotingsartikelen binnen het VIF zijn gelijkaardige afspraken gemaakt.

De minister heeft ervaren dat deze afspraken effectief tot een vlot functioneren leiden. Dit was in deze ook zijn grote zorg. Het lijkt hem dan ook nuttig dat het parlement ten behoeve van zijn controlefunctie kennis heeft van deze concrete uitwerking van de bevoegdheidsverdeling.

De minister vindt het belangrijk dat deze regering bij de besparingsoperatie die ze moest doorvoeren niet voor de gemakkelijksoplossing heeft gekozen om de investeringskredieten, te vermindere. Dit zou immers kortzichtig geweest zijn. De regering heeft geopteerd, voor een besparingsinspanning op de apparaatskosten (werkingskosten, toelagen en personeel). Hijzelf heeft de noodzakelijke besparingsinspanning op de eerste plaats geconcentreerd naar begrotingsartikelen waar hij een vertraging in de vastleggingen kon vaststellen. Zo vindt de minister het erg belangrijk dat er bijvoorbeeld geen besparingen werden toegepast op de belangrijke post "onderhoudsuitgaven auto-wegennet". Terecht wijst iedereen de minister op het belang van een goed onderhoud (de kostprijs loopt op tot 90 miljoen euro op jaarbasis) en de achterstand die op dat vlak moet ingelopen worden. De minister vindt het dan ook belangrijk dat in periodes van krapte keuzes worden gemaakt. De keuze die hij met de regering in deze begroting heeft gemaakt, is een maximale prioriteit voor de investeringen in onderhoud en verbetering van het wegen- en waterwegennetwerk. Dit is voor hem de logische consequentie van de keuzes gemaakt in het regeerakkoord om Vlaanderen daadwerkelijk uit te bouwen tot een logistiek knooppunt.

Een kanttekening hierbij is dat de Vlaamse Regering eveneens beslist heeft geen FFEU 2005 (op grond van de niet benutte kredieten 2004) te spijzen. Het Fonds voor de Financiering van Eenma-

lige Uitgaven was traditioneel een belangrijke bron van inkomsten voor infrastructuur. Het eenmalig opschorten van FFEU-kredieten mag echter geen grote negatieve weerslag hebben aangezien de minister inderdaad moest vaststellen dat de vastleggingen en de ordonnanceringen op de FFEU-kredieten heel langzaam op gang komen.

Begrotingscontrole 2004

Het belangrijkste gegeven uit de begrotingscontrole 2004 is de verhoging met 33 miljoen euro van het noodzakelijke krediet voor het bouwen van het Deurganckdok. Het is cruciaal dat deze omvangrijke investering zonder onderbreking kan doorgaan. De markt is immers van die aard dat er een grote behoefte bestaat aan bijkomende containercapaciteit. Het is dus voor de concurrentiepositie van de Antwerpse haven zeer belangrijk dat het Deurganckdok zo snel mogelijk operationeel kan worden.

De regering is ook akkoord gegaan om het investeringskrediet voor de wegen met 12 miljoen euro te verhogen. Dit vloeit voort uit opdrachten die door het Vlaamse Gewest voor rekening van de NMBS werden uitgevoerd in het kader van de nieuwe HST-verbinding Antwerpen - Nederland en die door de NMBS worden terugbetaald. Deze kredietverhoging zal het nu onder meer mogelijk maken de versnelling van de wegeniswerken in Antwerpen te financieren en een groot aantal verrekningen. Besparingen gebeurden voornamelijk op het artikel F6301 (de post voor de fietspaden). Er is wat commotie hierover maar volgens de minister volledig ten onrechte. De minister moest immers vaststellen dat door diverse oorzaken het in de feiten niet mogelijk zou zijn dit krediet in 2004 volledig vast te leggen. Dat is het beeld van de pot geld die staat te blinken. De beschikbare middelen waren er, maar er kon dus niet vastgelegd worden. Er is om exact te zijn 10 miljoen euro bespaard. Het idee om in het kader van de mobiliteitsconvenanten gemeenten zelf dossiers te laten voorbereiden voor het aanleggen van fietspaden langs gewestwegen is goed maar dit blijkt voor de gemeenten toch nogal wat werk met zich mee te brengen. Niet elke gemeente beschikt over een technische dienst die in staat is dergelijke projecten nog – naast het eigen werk – te begeleiden. Vooral voor de aanleg van fietspaden zijn steeds moeilijke onteigeningen noodzakelijk. Die zorgen voor grote vertraging.

De minister vult later aan dat voor wat de begrotingspost fietspaden betreft, er oorspronkelijk in de initiële begroting 2004, 83 miljoen euro was voorzien maar de vorige regering heeft daarvan bij de 1^e begrotingscontrole 2004, 19 miljoen euro overgeheveld naar investeringen in wegen. Daarnaast is er zoals gemeld 10 miljoen euro bespaard bij de 2^e begrotingscontrole 2004. In 2004 had de vorige regering 54 miljoen euro voorzien, terwijl deze regering voor 2005, 64 miljoen euro daarvoor uittrekt.

Begroting 2005

1) Wegen

Zoals de minister reeds in de inleiding stelde, werden bij de doorgevoerde besparingen de onderhoudskredieten voor de wegen gespaard. Het onderhoudsprogramma wil hij onverkort doorzetten. De kredieten voor het programma 63.1 werden dus verhoogd met de index. Het wegenonderhoud zal bovendien met die kredieten ook de last moeten dragen van het “pesticiden terugdringprogramma”. De administratie berekende de meerkost op ongeveer 9 miljoen euro op jaarbasis. Ook in de gemeenten wordt men met de meerkost van voornamelijk het borstelen van de wegganten geconfronteerd. De minister is ervan overtuigd dat het terugdringen van pesticiden gelet op de doorslag naar het oppervlakte en grondwater een belangrijk aandachtspunt is. Als maatschappij moeten we dan echter bereid zijn de meerkost te dragen.

Met betrekking tot de kredieten voor de wegen op het Vlaams Infrastructuurfonds is de situatie niet zo rooskleurig. Gelet op het wegvallen van éénmalige elementen (werken voor NMBS, compensaties op het artikel voor de doortochten) is het beschikbaar krediet bijna 20 miljoen euro lager dan in 2004. Het zal er op aankomen om de beschikbare FFEU-middelen voor gevaarlijke punten allemaal in 2005 daadwerkelijk te kunnen omzetten in aanbesteedbare projecten. Voor het beleidsdomein openbare werken was er op 6 oktober 2004 immers nog 200 miljoen euro beschikbaar voor vastlegging. Wat de gevaarlijke punten betreft, verwijst de minister naar de vraag om uitleg van de heer Koen Van den Heuvel over het wegwerken van zogenaamde zwarte punten met FFEU-middelen (C43 – OPE 5).

2) Luchthavens

Deze kredieten moeten wel de weerslag van de algemene besparing dragen. Er werd echter wel ruimte gemaakt voor een eenmalige ondersteuning met 1,5 miljoen euro ten behoeve van het regionaal vliegveld van Wevelgem-Bissegem. Samen met de provincie wordt daar werk gemaakt van een modernisering van de infrastructuur. Als Vlaamse Gemeenschap vonden wij deze uitzonderlijke bijdrage zinvol gelet op de complementaire rol die deze luchthaven in Vlaanderen en in de regio vervult.

3) Waterwegen en binnenvaart

In dit programma stijgen de kredieten dankzij de indexering nog licht. Er staan 77,7 miljoen euro beleidskredieten ter beschikking in 2005 (behoudens de investeringskredieten op het VIF) tegen 74,1 miljoen euro in 2004. De belangrijkste wijziging waarmee men zal geconfronteerd worden, is van organisatorische aard. De Vlaamse Regering heeft definitief het rechtsopvolgingsbesluit goedgekeurd wat voor gevolg heeft dat vanaf 1 januari 2005 de nieuwe EVA's Waterwegen en Zeekanaal NV en Dienst voor de Scheepvaart NV als uitvoeringsorganisaties zullen van start gaan. In de praktijk betekent dit dat de uitvoeringsdiensten van de administratie respectievelijk voor het Scheldebekken en voor het Maasbekken en Albertkanaal naar deze uitvoeringsorganisaties overgaan.

Belangrijke opdracht is het wegwerken van een aantal knelpunten in het waterwegennet: de afwerking van de doortocht van de Leie te Kortrijk als onderdeel van de Schelde-Seine verbinding; de bouw van een tweede sluis te Evergem en de afwerking van de verbreding van het Albertkanaal tussen Wijnegem en Antwerpen. Daarnaast is er uiteraard het normale onderhoud en het op diepte houden van de binnenwateren.

De NV Waterwegen en Zeekanaal staat ook in voor het watergebonden grondbeheer in zijn gebied. In dit kader zal werk gemaakt worden van de sanering van de site van ex-Forges de Clabecq. Daarvoor zijn in het Vlaams Infrastructuurfonds 5 miljoen euro extra kredieten voorzien.

4) Havens

De strategische doelstelling om te investeren in onze havens is het verminderen van de aanloop-

kosten van schepen om zo de concurrentiekracht te verhogen. De zeehavens vragen een grote actualisatie en optimalisatie van de aanmeerinfrastructuur (containerverkeer). Dit heeft enorme budgettaire gevolgen.

Er vindt in toepassing van het Havendecreet een belangrijke verschuiving plaats van 11,7 miljoen euro van kredieten uit het Infrastructuurfonds naar de gewone begroting ten behoeve van de havens (nieuw artikel 31,23 - subsidies aan de havenbedrijven ten behoeve van de havenkapiteindiensten). In toepassing van het decreet is deze betoelaging in overeenstemming met het gemeenschapsrecht.

Na de sterke verhoging van het investeringskrediet (F7321) werd dit krediet in de begroting 2005 teruggezet naar een licht verhoogd recurrent niveau. Dit krediet zal uiteraard tijdens de begrotingscontrole moeten herbekeken worden in functie van de juiste afrekeningen die op dat ogenblik vooral met betrekking tot de werken aan het Deurganckdok kan gemaakt worden.

Het krediet voor de baggerwerken wordt verhoogd tot 143,9 miljoen euro. Dit zal echter niet volstaan om een aantal dringende baggerwerken te realiseren. Zo is er een dringende noodzaak om het kanaal Gent-Terneuzen te baggeren en zal ook de afwerking van het Deurganckdok tot bijkomende baggerwerken noodzaken. De regering heeft – in afwachting van een recurrente oplossing – toelating gegeven opdat de minister zou putten uit de FFEU-kredieten 2004 van openbare werken om deze noodzakelijke baggerwerken waarvan de raming nu ongeveer 40 miljoen euro bedraagt te laten uitvoeren. De vertraging van het project “gevaarlijke punten” waar vele projecten nog in ontwikkeling zijn laat toe deze impuls te geven zonder dat deze wegenprojecten vertraging hoeven op te lopen. Het lijkt de minister echter primordiaal gelet op de zware investeringen die de Vlaamse Gemeenschap zowel voor de Antwerpse als de Gentse haven doet dat men ook met onze mogelijkheden alles doet om de nautische toegang optimaal te houden.

5) Waterbeheersing (programma's 64.3,4 en 6)

De inspanningen worden verder gezet om de multifunctionaliteit van de waterweg te beklemtonen en om de bescherming tegen overstromingen verder te verbeteren.

Naast het belangrijke onderhoud past het hier de aandacht te vestigen op een belangrijk investeringsproject namelijk de stuw te Asper (11 miljoen euro). De minister vermeldt ook graag het Waterbouwkundig laboratorium dat belangrijk ondersteunend werk levert.

6) Zeewezen

De staatsdiensten met afzonderlijk beheer Loodswezen en Vloot spelen een belangrijke rol om de veilige toegang tot onze havens te verzekeren. Daarnaast zijn er regelmatig investeringen nodig in de radarketen aan land om de veiligheid te verzekeren. Dit beheer gebeurt in samenspraak met Nederland. Een belangrijk project waartoe de Vlaamse Regering op 4 juni 2004 besliste was de oprichting van een investeringsmaatschappij Nautinvest Vlaanderen en dit in samenwerking tussen AWZ en de Participatiemaatschappij Vlaanderen. Een dringend project voor deze maatschappij wordt de financiering van de vervanging van de beloodsingvloot in het kader van een samenwerkingsverband met Nederland. Voor de oprichting van de maatschappij is zowel in de aangepaste begroting 2004 als in 2005 een kapitaalsinbreng van 250.000 euro voorzien.

De minister hoopt op deze wijze de belangrijkste accenten in de begroting 2005 te hebben kunnen toelichten. Om dit infrastructuurbeleid tot stand te brengen, is er uiteraard een heel raderwerk noodzakelijk ter ondersteuning. Enkel het topje: de werken uitgevoerd op het terrein zijn zichtbaar. Het is echter de bedoeling van de minister om maximaal outputgericht te werken.

II. ALGEMENE BESPREKING

A. Eerste vragenronde : vragen en opmerkingen van de leden

– *Tussenkoms van de heer Pieter Huybrechts*

De heer Pieter Huybrechts is er zich terdege van bewust dat het gelet op het budgettaire kader, zeer moeilijk zal zijn alle geplande wegwerkzaamheden (beloofd tijdens de vorige legislatuur) uit te voeren. Hij verwijst naar een uitspraak van minister Peeters om tijdens deze legislatuur minstens 1/3 van de knelpunten op te lossen.

Er is nood aan investeringen in verschillende sectoren (wegen, waterwegen, luchthavens, enzovoort). Het lid vraagt op welke basis en volgens welke criteria de juiste prioriteiten zullen vastgelegd worden? Welke budgetten zijn er beschikbaar?

– *Tussenkoms van de heer Frans Peeters*

De heer Frans Peeters begrijpt dat met beperkte middelen bepaalde prioriteiten moeten gelegd worden. Hij is van oordeel dat de juiste prioriteiten worden gekozen. Hetzelfde lid vindt het geen goed beleid dat voor fietspaden en zwarte punten kredieten in de ijskast worden gestopt omdat ze niet kunnen aangesproken worden. De echte reden waarom deze kredieten niet kunnen opgebruikt worden, heeft alles te maken met de heersende chaotische administratieve procedure die moet gevolgd worden. Terzake verwijst hij naar het mobiliteitsconvenantenbeleid. Het is voor de gemeenten ondoenbaar om op enkele jaren tijd een project op te starten en te laten aanvatten. De oorzaak daarvan moet ten gronde aangepakt worden zodat de geplande kredieten kunnen gebruikt worden zodat de achterstand kan weggewerkt worden en de verkeersveiligheid verhoogd wordt. Dat is een zeer belangrijke bekommernis van zijn fractie. Hij dringt aan dat in overleg met de minister van Mobiliteit werk gemaakt om te zoeken naar een soepelere administratieve procedure zodat het mobiliteitsconvenantenbeleid op een meer flexibele wijze kan toegepast worden.

– *Tussenkoms van de heer Eloi Glorieux*

De heer Eloi Glorieux betreurt dat er een aparte bespreking zal zijn van de beleidsnota's en de begroting. De begroting steunt op een beleidsvisie die terug te vinden is in de beleidsnota.

De toelichting van de minister was helder en geeft zeer duidelijk de prioriteiten van deze regering bloot : extra 33 miljoen euro voor Deurganckdok, extra 12 miljoen euro voor wegenwerken; daar tegenover 10 miljoen euro besparing voor fietspaden. Het lid betwijfelt of de gemaakte keuzes wel de meest dringende zijn zoals de minister beweert. Het terugdringen van het aantal verkeersdoden (de doelstelling van de regering) moet een prioriteit zijn die ook in deze begroting had moeten weerspiegeld worden. Quod non. Hij sluit zich aan

bij de kritiek van de Fietzersbond en de opmerking van de heer Frans Peeters. Het is geen excuus omdat het geld niet op is en niet kan besteed worden, dit maar te gebruiken voor andere zaken. Hij pleit ook voor het wegwerken van de oorzaken van deze vertraging.

De heer Eloi Glorieux pleit voor een herzien van het bestaande financieringsmechanisme van de fietspaden: de zgn. 80/20 verhouding (de gemeente kan een subsidie krijgen van 100% voor prioritaire fietspaden die zijn opgenomen in het driejarenprogramma van de AWW of 80 % voor fietspaden die minder hoog scoren op de behoefteanalyse van de AWW en dus niet zijn opgenomen in het driejarenprogramma). Hij pleit voor een verhouding 90/10 (subsidiering ten belope van 90% door het Vlaamse Gewest) om effectief de achterstand weg te werken.

Hetzelfde lid is zich terdege ervan bewust dat niet minister Peeters verantwoordelijk is voor de ambitieuze doelstelling van voormalig minister Stevaert om de zgn. zwarte punten drastisch te verminderen. Door de aanstelling van een tijdelijke vennootschap (de zgn. drie V's de "Vereniging Veilig Vlaanderen") werd er toch werk gemaakt daarvan. In dit verband verwijst hetzelfde lid ook naar het antwoord van minister Peeters op de vraag om uitleg van de heer Koen Van den Heuvel over het wegwerken van zogenaamde zwarte punten met FFEU-middelen (C43 – OPE 5). De belofte van vorige ministers wordt dus niet gehaald. De tijdelijke vereniging 3 V is wel ijverig aan het werk en dan is het te betreuren dat de geplande middelen voor de zwarte punten aan andere zaken worden gegeven. De afwerking van het programma rond de zwarte punten zal bijgevolg vertraging oplopen tenzij men er later extra middelen zal voor uittrekken. Hij stelt dus grote vragen bij de aankondiging van de minister dat er in 2005, 160 punten extra zouden aangepakt worden.

– *Tussenkoms van de heer Jan Peumans*

De heer Jan Peumans is van oordeel dat het fysisch programma in vergelijking tot tien jaar terug, in essentie weinig veranderd is. Hij mist een visie op een kwaliteitsvolle invulling van onze wegeninfrastructuur. Hij pleit ervoor om eerst prioritair de bestaande wegen te onderhouden en dan pas over te gaan tot het aanleggen van nieuwe wegen en missing links. De structurele files worden trouwens

niet opgelost door missing links aan te leggen. Men kan zich trouwens vragen stellen over het prioritair zijn van de noord-zuidverbinding in Limburg.

Het lid vraagt naar een stand van zaken van het zgn. rapport Hellevén: 10% van onze wegen zijn er zeer slecht aan toe. Daar is nood aan een inhaaloperatie. Hoeveel staat de implementatie daarvan?

De heer Jan Peumans stelt vast dat er ontzettend veel geld wordt uitgegeven aan streefbeeldstudies die door studiebureaus worden gecreëerd. Kan de minister eens een overzicht geven van de gemaakte streefbeelden? Wat gaat daarmee gebeuren? Wat doen we met die streefbeelden?

Hetzelfde lid verwijst naar het afgesloten protocol tussen de minister van Mobiliteit en de minister van Openbare Werken. Hij is van oordeel dat met dit protocol de procedure van mobiliteitsconvenanten nog eens verzwaard wordt. De moederconvenant wordt getekend door minister Van Brempt terwijl de andere zaken door beide ministers moeten getekend worden. Bovendien is het protocol voor hetzelfde lid op vele punten nog niet echt duidelijk wat maakt dat hij systematisch schriftelijke vragen stelt aan beide ministers.

De heer Jan Peumans vraagt naar het fysisch programma voor de komende jaren.

Hetzelfde lid stelt vast dat het krediet voor de havens (64.2) niet volledig werd vastgelegd. Wat is daarvan de reden?

In het kader van de verschillende modules stelt hij vast dat studiebureaus ontzettend dure projecten maken om zeker voor module 10 (schoolomgeving) de middelen op te souperen. Men kan zich daarover serieuze vragen stellen. Hij opteert eerder voor vele projecten met eenvoudige middelen zoals dat bv. in Denemarken het geval is.

In verband met de co- en de prefinanciering van spoorinfrastructuur stelt hetzelfde lid vast dat in 2003 daaromtrent geen middelen werden uitgegeven. Daaromtrent kreeg het lid graag enige toelichting.

Een toelichting zou de heer Peumans ook graag krijgen omtrent de stand van zaken van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM).

– *Tussenkoms van de heer Carl Decaluwe*

De teneur van deze begroting is eigenlijk dat een aantal begrotingsposten dalen. De begrotingsopmaak gebeurde in moeilijke omstandigheden. De beloften van de vorige ministers van openbare werken worden niet volledig gehonoreerd, ook al omdat deze minister moet roeien met de riemen die hij heeft. Het lid vindt het een goede zaak dat de minister blijft prioriteit geven aan de oplossing van zwarte punten, de herinrichting van schoolomgevingen en meer fietspaden. De problematiek van de veiligheid is zeer belangrijk. De heer Carl Decaluwe vindt het belangrijker dat vooral het aantal kilometer fietspaden toeneemt en niet zozeer de middelen voor fietspaden. Het lid maakt zijn beklag over wat hij de “Stevaertiaanse rekenkunde” noemt: het schuiven met begrotingsposten was schering en inslag. De essentie is nog steeds hoeveel kilometer fietspaden zijn er effectief gelegd? Transparantie in de begroting is een conditio sine qua non.

De heer Carl Decaluwe verwijst eveneens naar de verschillende investeringsprogramma's die traditioneel in deze commissie voor de eindstemming van de begroting ter beschikking worden gesteld. Hij merkt op dat in vorige investeringsprogramma (van voormalig minister Bossuyt) er driemaal meer projecten ingeschreven werden dan er middelen tegenover stonden. Hij hoopt dat deze minister een realistisch programma zal presenteren.

Voor het FFEU hoopt het lid op een zelfde realistische aanpak.

Het lid verklaart dat zijn fractie gekant is tegen de zgn. 80/20-verhouding voor de aanleg van fietspaden. Als een gewest fietspaden wil aanleggen moet het gewest de volle pot van 100% betalen. Als de gemeente prioritair een fietspad wil, moet ze dat maar pre-financieren. Dat is de visie van de CD&V-fractie. Hij roept de minister op om te zoeken naar een betere oplossing voor de gemeenten.

In verband met het onderhoud van de wegen en het rapport-Helleven dringt ook de heer Carl Decaluwe aan op een inspanning om een inhaalbeweging te realiseren. Er moet onderzocht worden of de algemene beheerskost van de wegen kan dalen, zodanig dat de marginale kost per onderhouden kilometer misschien daalt zodat er meer kilometers kunnen onderhouden worden.

In verband met de problematiek van de zwarte punten en de veilige schoolomgevingen doet ook de heer Carl Decaluwe een oproep aan de minister m.b.t. de studiebureaus die de projecten uitvoeren. Hij heeft de indruk dat deze studiebureaus bijzonder dure projecten ontwikkelen die wellicht op een veel goedkopere en efficiëntere manier kunnen gerealiseerd worden. Bepaalde van deze dure projecten worden bovendien tegen alle democratische controle in door studiebureaus doorgedrukt.

Hij pleit in dit verband voor bijsturingen zodat er veel meer kan gerealiseerd worden.

Hetzelfde lid stelt vast dat vele projecten werden opgestart maar dat de nodige middelen ontbreken. Het resultaat is dat er dan ook sprake is van verwijlntresten die binnen de sector openbare werken opnieuw “de pan uitswingen”. De heer Carl Decaluwe verduidelijkt dat voor de periode januari – september van dit jaar deze intresten met 17% gestegen zijn t.o.v. 2003. De verwijlntresten vreten in op beleidskredieten. De CD&V-fractie doet een oproep om deze verwijlntresten, zoals in het verleden in de legislatuur 1995-1999, opnieuw onder controle te krijgen.

Hetzelfde lid kijkt uit naar de visie van de nieuwe minister omtrent de problematiek van de regionale luchthavens. Hij wenst een duidelijke visie omtrent de beide regionale luchthavens die kadert in een globale visie over Europees regionaal luchtvaartbeleid.

De heer Carl Decaluwe verwijst in verband met de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) naar het Verslag van het Rekenhof (*Parl. St. VI. Parl. 2004-05, nr. 20/1*) over de budgetcontrole 2004. Hij citeert: “Het Rekenhof heeft al bij de begrotingscontrole 2003 aanbevolen in de toelichting bij de begroting een prefiguratie te voegen, waarin de wijze van financiering en de spreiding van de totale kosten van het Masterplan Antwerpen worden aangegeven”. Het lid pleit voor transparantie in de wijze van werken. Zelfs het Rekenhof heeft nauwelijks inzage in de BAM. Dat vindt hij ontoelaatbaar temeer daar de BAM zoals de VRT met Vlaams belastingsgeld werkt. Op welke manier kan er aan het verzoek om transparantie tegemoet gekomen worden?

In verband met de problematiek van de baggerwerken dringt het lid aan op inspanningen omdat ook

in deze sector er een grote achterstand is. Alle hens aan dek omdat de baggerwerken in het verleden té zeer werden verwaarloosd.

– *Tussenkoms van de heer Rudi Daems*

Wat de budgetcontrole 2004 betreft, stelt *de heer Rudi Daems* vast dat de dotatie van Deurganckdok 33 miljoen euro extra middelen krijgt, terwijl de fietspaden 10 miljoen euro moeten inleveren in het FFEU. Hij vraagt een verduidelijking waar de overige middelen die naar de financiering van het Deurganckdok vloeien, gehaald worden.

Het lid stelt vast dat de minister gegoocheld heeft met een aantal doorschuifoperaties in 2004. Het FFEU 2005 zou opgeschort zijn. Wat betekent dit aan totaliteit van verschuivingen die dan ten nadele zijn – al dan niet tijdelijk – van fietspaden en zwarte punten? Hij vraagt of de minister de doelstelling van de halvering van het aantal verkeersdoden tegen 2010 aanhoudt.

De heer Rudi Daems verklaart dat zijn fractie bedenkingen heeft bij de éénmalige financiering van een intercommunale provinciale luchthaven als deze van Kortrijk-Wevelgem. Hij wenst verduidelijking rond de budgetten van de beide regionale luchthavens en meer specifiek de luchthaven van Antwerpen waar de vorige jaren een financiële provisie was gemaakt.

In verband met het uitvoeringsplan bagger- en ruimspecie dat er nog niet is, verwijst het lid naar een document van AWZ en Leefmilieu. Wordt in de financiering van de baggerwerken rekening gehouden met dat uitvoeringsplan?

De heer Rudi Daems verwijst naar de decreten die in verband met het Deurganckdok tijdens de vorige legislatuur werden goedgekeurd. Er was daar ook sprake van een aantal flankerende maatregelen: onder meer de ad hoc grondenbank op linkeroever in het kader van natuurcompensaties, grondenruil, enzovoort. Hij vernam tijdens de voorbije hoorzitting in het kader van de bespreking van een resolutie rond het Schelde-estuarium dat de middelen die de voorbije twee jaar gepland waren om deze grondenbank operationeel te maken op zijn maar dat een stuk van de geplande grondenruil niet afgerond is.

Het lid vraagt of er financieel ruimte is om dit flankerend beleid voort te zetten voorlopig ervan uit-

gaande dat alles was toen voorzien was, financieel niet gedekt is?

Tenslotte steunt het lid als motorrijder de vraag uit de sector van de gebruikers om bij het aanleggen van vangrails rekening te houden met de motorrijders. Vele zware ongevallen hebben te maken met deze situatie.

– *Tussenkoms van de heer Herman Lauwers*

De heer Herman Lauwers heeft voor wat de besparingen op de begrotingsposten fietspaden, zwarte punten betreft, begrip voor de redenering van de minister dat de middelen voorzien waren maar dat de procedures niet toelaten de middelen te gebruiken, een eenmalige besparing te doen. Hij hoopt wel dat dit niet impliceert dat daardoor een politiek ontstaat onder het motto “wie eerst komt, eerst maalt”.

Hetzelfde lid pleit voor een investeringsprogramma met een meerjarenprogramma waaruit men duidelijk aan de hand van duidelijke parameters de prioriteiten van openbare werken kan afleiden.

De heer Herman Lauwers vraagt eveneens een verduidelijking over het dossier van de pre- en cofinanciering voor werken van de NMBS. Daarvan is sprake in de memorie van toelichting bij de begroting. Het lid wenst een specificering van de criteria: wanneer is er sprake van pre- of co-financiering?

– *Tussenkoms van de heer Hugo Philtjens*

Ook *de heer Hugo Philtjens* pleit vanuit zijn gemeentelijke ervaring tegen de zgn. 80/20-verhouding in de financiering voor de aanleg van fietspaden. Hij sluit zich aan bij de vraag van de heer Decaluwe om een 100%-regeling en dringt aan dat de uitvoering en financiering van de gewestwegen door eigen ambtenaren en niet door studiebureaus zou gebeuren. Daardoor zou men de huidige demotivatie van de ambtenarij kunnen tegengaan. De essentie is dat hij pleit voor een administratieve vereenvoudiging van de procedures en een maximale financiële tegemoetkoming vanuit het Vlaamse Gewest. Het Vlaamse Gewest zou opnieuw volledig dit dossier moeten afhandelen. Daardoor zou ook zeer snel de achterstand op dat vlak weggewerkt kunnen worden.

– *Tussenkoms van mevrouw Agnes Bruyninckx*

Mevrouw Agnes Bruyninckx citeert de woorden van de schepen van openbare werken van Brugge: “Wij moeten van de Vlaamse Regering eisen dat ze in 2005 beslist het project Zeebrugge te erkennen als van uitzonderlijk Vlaams belang. En dat ze dus kredieten vastlegt voor de realisatie in vijf jaar van de volledige ondertunneling van de expresweg in Brugge, de volledige aanleg van de AX tussen de Blauwe Toren en de N49 en de opmaak van uitvoeringsplannen voor het Noorderkanaal”. Het lid onderschrijft deze woorden volledig. De schepen vindt bovendien dat de Vlaamse overheid kleur moet bekennen in verband met investeringen in de ontsluiting van de haven van Zeebrugge.

Onze kusthaven is een poort met een logistieke functie waar zeeschepen kunnen binnenvaren, waar goederen kunnen verwerkt worden en verder vervoerd worden. Het grote knelpunt is echter de hinterlandontsluiting via de weg, het spoor en de binnenvaart.

De aanzienlijke vertragingen en besparingen van de vorige regering in de ontsluitingswerken voor de Zeebrugse haven staan haaks op andere inspanningen van diezelfde regering. Zij verwijst naar de 2 miljoen euro voor het sterneneiland en het deblokken van het dossier rond het vogelrichtlijngebied in de achterhaven, waardoor de uitbouw van een maritiem logistiek park in de achterhaven zou mogelijk worden. Het lid verwijst naar uitspraken van VOKA.

Vijf jaar geleden besliste de Vlaamse Regering tot de opmaak van een strategisch plan. Dit plan beschrijft de gewenste ontwikkeling van het zeehavengebied van Brugge en Zeebrugge op korte, middellange en lange termijn. Het strategisch plan bestaat uit een streefbeeld en een actieplan. Het streefbeeld schetst in dertien kernbeslissingen de gewenste ontwikkeling in de zeehaven in de toekomst. De uitvoering van deze kernbeslissingen kan gebeuren in één of meerdere acties op korte, middellange of lange termijn. Welke budgetten zijn er voor 2005 ter beschikking voor de uitbouw en de ontsluiting van de Zeebrugse haven?

De haven beschikt over voldoende ruimte om de toename aan te kunnen, maar de haven doen groeien kan enkel door het aanbieden van een veelvuldige infrastructuur.

Een vlotte ontsluiting van de haven betekent:

- via de weg : de uitvoering AX (verbinding N49 en N31), de ondertunneling van de expresweg N31, de herinrichting N49 Knokke-Antwerpen tot autoweg. Het lid verwijst naar haar ingediende vraag om uitleg over de heraanleg van de N31 die onontvankelijk werd verklaard wegens het te lokale karakter. In het dossier van de N31 stelt mevrouw Agnes Bruyninckx vast dat de voormalige ministers Baldewijns, Stevaert en Bossuyt in 10 jaar tijd geen aanpassing gerealiseerd hebben. Er werden door de Vlaamse Regering behoorlijk wat kredieten uitgetrokken om de aanpassing uit te voeren en deze waren al in 1999 ingeschreven. Bij de opmaak van de meerjarenplannen zijn die kredieten voortdurend verschoven. Ook studies volgden elkaar op. Uiteindelijk was er de discussie over het al dan niet kiezen voor een sleufvorm tussen de Astridlaan en de Legeweg en het al dan niet over een beperkte afstand overdekken van de sleuf. In mei 2004 werd er door het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap een prachtige brochure verspreid met als titel “Expresweg N31 geknipt voor u!” De inleidende tekst luidt als volgt : “40.000 auto’s en vrachtwagens tussen de E40 en de kust; dat krijgt de expresweg elke dag te slikken. Langs deze belangrijke verkeersader werkt en leeft u. Veilig oversteken is voor u en ons van onschatbare waarde. Een goede oplossing is een must. In het verleden is het probleem al aangekaart. Binnenkort gaan we tot actie over.”. In deze folder worden de gevaarlijke punten in kaart gebracht en wordt de sleuf tussen de Koningin Astridlaan en de Legeweg aangekondigd. Gisteren op een hoorzitting is gebleken dat niets op de folder klopt en het enkel een verkiezingsstunt was. Gaat de minister akkoord dat de ombouw van de N31 een prioritair aandachtspunt is in het aanbieden van een multimodale ontsluitingsinfrastructuur? Wanneer worden de werken die aangekondigd zijn in de brochure van AWV nu effectief uitgevoerd? Wordt het aangekondigde tijdspad voor de werken aan de N31 al dan niet gehandhaafd? Voor wat de binnenhaven betreft, welke kredieten worden er vrijgemaakt om de aanleg van de nieuwe weg AX (tussen de N31 ter hoogte van de Blauwe Toren en de N49 te Westkapelle) met een beweegbare brug over het Boudewijnkanaal aan te vangen?

- via het water : welke middelen worden er in 2005 uitgetrokken om de estuaire vaart via de kustlijn uit te bouwen? Zal er een begin gemaakt worden voor het optimaliseren van de Gentse Vaart tot binnenschepen van 1.350 ton? De realisatie van

het Noorderkanaal werd niet weerhouden in het ontwerp van het strategisch plan. Voor het Brugse stadsbestuur is het echter onaanvaardbaar te pleiten voor de optimalisering van het kanaal Brugge-Gent, de binnenstad zou dan niet meer te bereiken zijn. Het Noorderkanaal is de noodzakelijke schakel die ontbreekt in het transport naar het binnenland. Wat is de houding van de minister inzake deze problematiek?

De nautische toegankelijkheid van Zeebrugge: worden er kredieten voorzien voor nieuwe infrastructuurwerken voor een verdiepingsprogramma zodat de nieuwste generatie schepen de haven kunnen aanvaren? Om de verruiming van de voorhaven mogelijk te maken en dit gebied nautisch toegankelijk te maken, moet er gekozen worden tussen een open vaargeul of een “snelle” zeesluis? Is deze beslissing al gevallen? Zo ja, welke kredieten zijn er daarvoor in 2005 voorhanden?

De uitbouw van het onderliggend wegennet in de haven: zijn er middelen voorzien om de wegen in de haven een specifieke functie te geven? De wegen die enerzijds de toegang tot de terminals geven en anderzijds de wegen die zorgen voor een vlottere verkeersafwikkeling of het verkeer naar de snelwegen leiden. Zal de NX, die de leefbaarheid in Zeebrugge-dorp en de Stationswijk verbetert in 2005 aangevat worden? Wat met de heraanleg Havenrandweg-oost, de aanleg met een verbeterde verbinding met de oostelijke strekdam, de aanleg van een havenweg tussen de Van Oostenrijkstraat en de Luis Coiseaukaai? Zijn er middelen voorzien voor herinrichting van de Kustlaan door Zeebrugge? Welke bedragen worden voorzien om een aanvang te maken van de uitbouw van een fietsnetwerk in het havengebied?

Zijn er fondsen voorzien voor baggerwerken in de haven?

Mevrouw Bruyninckx verklaart dat zij zich zoals vorige sprekers in deze bespreking, kant tegen de “commercie” van plannenmakers en studiebureaus die dure streefbeelden ontwerpen.

– *Tussenkoms van de heer Jef Tavernier*

De heer Jef Tavernier vindt het belangrijk dat er een discussie gevoerd wordt over de Vlaamse zeehavens. Hij is van oordeel dat het tijdstip daartoe

echter nog niet rijp is; hij verwacht daarover een insteek van de minister.

Trouwens, een beleid rond zeehavens strekt zich uit over meerdere jaren. Het lid verwijst voor wat de zeehaven van Zeebrugge betreft, naar een brochure van 1976 over de ontsluiting van Zeebrugge en het Noorderkanaal. Die brochure blijkt nog steeds actueel te zijn. Ook de idee van een zeesluis van Gent is een dossier dat al dertig jaar oud is.

Voor Zeebrugge stellen er zich wel wat problemen en soms moeten er knopen worden doorgehakt. De heer Jef Tavernier pleit voor een stapsgewijze aanpak: het leggen van prioriteiten die stapsgewijs gerealiseerd worden. Het dossier van het Noorderkanaal vindt de spreker niet realiseerbaar ook al omdat de kostprijs veel te hoog is en er teveel negatieve aspecten aan verbonden zijn. Hij vraagt of er middelen beschikbaar zijn in de begrotingen van 2004, 2005 en 2006 om een aantal zaken te realiseren.

Co- of prefinanciering met de NMBS indien men Zeebrugge beter zou aansluiten op het spoor via de verbetering van de bocht van Ter Doest en via een nieuw vormingsstation zou de verbinding met het hinterland enorm verbeteren. Zijn daar plannen en middelen voor op korte termijn?

Wat de verbinding via de weg betreft, verwijst het lid naar de N31. In mei 2004 – net voor de verkiezingen – heeft de Administratie Wegen en Verkeer een brochure getiteld “Expresweg N31 geknipt voor u” uitgegeven. Daarin, en ook op 1 meifesten werd aangekondigd dat de werken nog in 2004 zouden aanvangen. De heer Tavernier meldt dat hij dit dossier zal te berde brengen via een informatieve vraag in de Vlaamse Controlecommissie voor de Verkiezingsuitgaven. Zijn er effectief kredieten voorzien in 2004? Zoniet, dan wel in 2005?

Hij pleit voor een betere doorstroming in functie van de ontsluiting van de haven maar ook in functie van de verkeersveiligheid voor omwonenden, fietsers en voetgangers.

Het lid kreeg ook graag details over de kostprijs en de oplage van de brochure die in mei 2004 werd uitgegeven.

De heer Jef Tavernier verwijst naar het dossier van de doortocht van Eeklo (de N9). Er waren kredieten

voorzien voor de herinrichting van deze doortocht alhoewel de vorige herinrichting nog van recente datum is. Men zou in het kader van de leefbaarheid toch een herinrichting overwegen. Plots duikt echter het dossier van de ring opnieuw op. Het gevaar is dat kredieten die bestemd waren voor een herinrichting door een beleidsbeslissing verschoven worden naar een ander project namelijk, het aanleggen van een ring. Het lid vraagt naar een stand van zaken van het dossier van de N9 en het standpunt van de minister. Groen! is van oordeel dat een doortocht prioritair – voor de ring – in functie van de leefbaarheid moet aangepakt worden.

– *Tweede tussenkomst van de heer Carl Decaluwe*

De heer Carl Decaluwe herinnert aan het item van de vergrijzing van het ambtenarenkorps van de administratie Openbare Werken. Dat dossier heeft hij herhaaldelijk tijdens de vorige legislatuur in de jaarlijkse begrotingsbesprekingen aangekaart. Verschillende ambtenaren hebben toen bovenop kunnen gebruik maken van de maatregelen tot vervroegde uitstapregeling van de toenmalige minister van Ambtenarenzaken. Nu echter wordt men geconfronteerd met de beleidsbeslissing (van deze regering) tot een wervingsstop bij de Vlaamse overheid. Op welke manier zal de combinatie van de vorige maatregelen en de huidige wervingsstop opgevangen worden in de administratie openbare werken? Men kan eraan denken om onder meer voor wat onderhoud van de wegen betreft, een aantal zaken “out te sourcen”; men kan natuurlijk ook weer studiebureaus inschakelen. Maar waar ligt het evenwicht om toch de eigen knowhow in de administratie te valoriseren en te behouden? De gemiddelde leeftijd van de eigen ingenieurs ligt immers vrij hoog. Hoe zal de minister dat probleem aanpakken?

In verband met de problematiek van communicatie omtrent openbare werken en het al dan niet verspreiden van informatie via rijk gestoffeerde gekleurde brochures, vraagt de heer Decaluwe of dit de nieuwe trend is bij de administratie: zal men in de toekomst brochures per regio of per project uitgeven of was de brochure van de N31 een éénmalig initiatief?

– *Tweede tussenkomst van de heer Jan Peumans*

De heer Jan Peumans vindt het wel een goede zaak dat de administratie wat meer communiceert. Dat

is een verbetering met de vroegere situatie, waarbij een ingenieur op eigen houtje besliste hoe een kruispunt werd aangelegd waarvan je eigenlijk wist dat dit kruispunt niet goed was ingepland en tot dodelijke slachtoffers zou leiden. Spreker verduidelijkt dat hij daarvan vele voorbeelden kan geven. De ring rond Roeselare is een levensgevaarlijke weg; dat wist men op voorhand. Soms slaat men over naar de andere kant maar algemeen gesproken pleit hetzelfde lid voor meer overleg tussen administratie en gemeenten.

De heer Jan Peumans dringt aan dat de minister het fysisch programma zou bezorgen aan deze commissie zodat hij bij wijze van spreken geen vragen moet stellen over de “slemlaag” van de N75 of de doortocht van Spiere-Helkijn. Hij hoopt dat dit fysisch programma transparant zal zijn zodat heel wat vragen overbodig worden.

De heer Jan Peumans dringt aan dat er ernstig nagedacht wordt om in Vlaanderen, zoals in Nederland, een wegenplanning decretaal vast te leggen. Een dergelijke wegenplanning zoals die in Nederland in voege is, biedt veel meer rechtszekerheid. Terwijl in Vlaanderen een beleidsbeslissing van een minister van openbare werken om ergens een doortocht aan te leggen, door een beleidsbeslissing van zijn opvolger die een ander project meer prioritair acht, zomaar kan teniet gedaan worden. Hij pleit dan ook zoals in Nederland voor een decretaale wegenplanning die meer rechtszekerheid aan de burgers biedt.

– *Tweede tussenkomst van de heer Eloi Glorieux*

M.b.t. het Pegasusplan van De Lijn en het Brussel-BrabantNet (BBNet) wenst de heer Eloi Glorieux op te merken dat deze zaken weliswaar vooral tot de bevoegdheid van minister Van Brempt behoren. Maatregelen voor doorstroming van het openbaar vervoer (o.a. vrije busbanen, vrije trambanen, enzovoort) blijven uit. De kern van het probleem is dat meer moet geïnvesteerd worden in openbaarvervoerinfrastructuur in de Vlaamse ruit tussen Gent, Antwerpen, Brussel en Leuven. Maar een belangrijk deel daarvan is afhankelijk van het verbeteren van de doorstroming en dat is wel het domein van de openbare werken. Tot en met 2025 voorzag het Pegasusplan in een investering van 1,1 miljard euro om het openbaar vervoer te optimaliseren. Het lid heeft de indruk dat dit dossier op de

lange baan werd geschoven. Wat is er in de begroting daarover voorzien?

Een paar weken voor de verkiezingen hebben een aantal parlementsleden (Frank Vandenbroucke, Jan Laurys, enzovoort) zich plechtig geëngageerd bij de gouverneur van Vlaams-Brabant om zich in te zetten voor het BBNet. Ook het BBNet voorzag als aanvulling op het GEN, in doorstromingsmaatregelen en verbindingen tussen de gemeenten in de Vlaamse Rand. Hierover vindt de heer Eloi Glorieux ook weinig terug in de begroting ondanks de plechtige beloften die bij de gouverneur van Vlaams-Brabant werden geformuleerd.

B. Tweede ronde : antwoorden van de minister en replieken van de leden

In antwoord op de vraag van de heer Pieter Huybrechts op welke wijze de prioriteiten voor de planning van de verschillende investeringen worden vastgelegd, maakt de minister in zijn antwoord het onderscheid tussen wegen en verkeer enerzijds en waterwegen en havens anderzijds. Hij vermoedt dat de vraagsteller vooral wilde weten of die vastlegging op objectieve wijze plaatsvindt dan wel willekeurig. Dat laatste is niet het geval: er zijn wel degelijk duidelijke criteria. Het is niet zo dat men lukraak kiest of het project met de grootste aibaarheid verkiest.

Wat wegen en verkeer betreft, gebeurt de planning op grond van een behoefteanalyse. Zij wordt voorts bepaald door voorgaande programma's, om continuïteit te garanderen, en door de combinatie met werken door de gemeenten of Aquafin, met andere woorden de afstemming van investeringsprogramma's. Vervolgens gaat de minister in op waterwegen en havens. Inzake waterbeheersing en zeewering krijgt de bescherming van de bevolking tegen overstromingen de grootste prioriteit. Voorts worden de projecten gekozen met de grootste effectiviteit en efficiëntie, zeker op het vlak van beveiliging tegen schade. De minister vindt dat meer en meer belangrijker dan overstroming. Dat laatste is in sommige gebieden immers niet te vermijden, waardoor beveiliging tegen schade meer aangewezen is. De minister wijst er nog op dat in dit kader ook het aangepaste Sigmaplan en de integrale waterbeleidsvisie van belang zijn. Bij de binnenvaart krijgen de aangevangen projecten voorrang. Nieuwe initiatieven worden geïntroduceerd met het oog

op meer trafiek en de verhoging van het aandeel van milieuvriendelijke transportmodi. Vanzelfsprekend is ook hier het integraal waterbeleid een niet onbelangrijke afwegingsfactor. Voor de havens ten slotte is het uitgangspunt de complementariteit van de uitbouw van de Vlaamse havens. In eerste instantie worden de bestaande projecten afgewerkt. Nieuwe projecten worden onderworpen aan een maatschappelijke kosten-batenanalyse met het oog op de bepaling van de prioriteit. De minister besluit dat de afweging van de planning en de prioriteiten objectief is.

De heer Frans Peeters had een vraag over de convenantprocedure. Kan zij worden vereenvoudigd? Hij wou weten of daarover al voorstellen ontwikkeld waren die kunnen leiden tot een betere vastlegging en besteding van de beschikbare middelen. De minister antwoordt daarop dat de administratie momenteel bezig is met een evaluatie van de volledige convenantprocedure. Eenmaal die procedure is afgerond, zullen de resultaten door de taskforce worden voorgesteld aan de minister en aan zijn collega voor Mobiliteit. Beide ministers hebben immers een protocol afgesloten waarbij minister Van Brempt het moederconvenant krijgt toevertrouwd en voorts alle onderdelen per element netjes onder de ministers verdeeld worden. Dat betekent wel dat in alle gevallen twee handtekeningen nodig zijn. De heer Marc Van den Abeelen herinnert eraan dat de heer Peumans wilde weten wat daarvan de ratio legis is. De minister stelt dat er geen wettelijke basis is. Het gaat om een praktische regeling. Openbare Werken en Mobiliteit zijn verdeeld over twee ministers en die hebben er beiden alles aan gedaan – en zullen dat blijven doen – om in goed overleg te realiseren wat moet gerealiseerd worden. De praktische afspraken daarover zijn in een protocol vastgelegd.

Vervolgens gaat de minister in op de vraag of de zgn. 80/20-verdeling bij investeringen in fietspaden kan herbekeken worden. Op dit moment is het zo dat prioritaire projecten voor 100 procent gesubsidieerd worden. Het gaat meer bepaald om projecten met een prioriteitswaarde van meer dan 75. Zij die wat minder prioritair zijn, zitten in de 80/20-regeling. De minister is van plan om samen met zijn collega Van Brempt te bekijken of een aantal van die minder prioritaire projecten toch niet moeten worden meegenomen in de 100%-regeling. Hij waarschuwt er wel voor dat men in een situatie terechtkomt dat alle fietspaden onder die regeling

gaan vallen, ook als zij niet prioritair zijn, want dan ontstaat mogelijk een probleem met de middelen. Misschien is de 20% inderdaad een drempel voor de gemeenten, maar er zijn wellicht nog andere elementen die verhinderen dat de gemeenten daar vaart achter zetten. Vandaar de vraag of het Vlaamse Gewest dat niet helemaal naar zich moet trekken.

Dan gaat de minister over op de vragen van de heren Peumans en Decaluwe naar de initiatieven die worden genomen om het onderhoud van het wegnnet te verbeteren, en naar de initiatieven die kunnen worden genomen om de beheerskosten voor het wegnnet omlaag te halen, zodat ook de onderhoudskosten kunnen dalen.

De meeste grote Vlaamse gewestwegen dateren van de jaren zestig en zeventig. Nu stellen zich bijkomende onderhoudsproblemen. Via het plan Rationeel Wegen Onderhoud Vlaanderen (RWOV) van de afdeling Wegenbouwkunde wordt getracht de prioriteitstelling binnen het structureel onderhoud te rationaliseren. Het nodige structureel onderhoud kan opgesplitst worden in het 'normaal structureel onderhoud' (structureel onderhoud dat verricht wordt om te vermijden dat de wegkwaliteit op korte termijn – 3 jaar – onder een vastgelegde minimumkwaliteit komt te liggen) en het 'achterstallig structureel onderhoud' (herstelling van wegen waarvan de kwaliteit nu reeds onder de minimumkwaliteit ligt). Om het normaal structureel onderhoud te kunnen uitvoeren, is een jaarlijks bedrag van 78 miljoen euro ingeschreven. Dat is intussen opgelopen tot 90 miljoen euro. De minister wil dus de nodige middelen in het onderhoud van de wegen investeren.

Op de vraag van de heer Peumans over de streefbeelden, antwoordt minister Peeters dat er 16 streefbeelden afgerond zijn, 56 lopend en 3 streefbeelden gepland zijn. Zijn raadgever wegen/mobiliteit vult aan dat er een aantal criteria zijn die nopen tot het opstellen van een streefbeeld. Een eerste is dat men ervan uit gaat dat men begint bij de hoogste categorie weg, en vervolgens zo afdaalt. Als ten tweede bij de opmaak van het programma van AWW blijkt dat er zich bepaalde projecten op een bepaalde gewestweg voordoen waarvoor het wenselijk is om een beeld op de ontwikkeling van de hele gewestweg te krijgen, dan wordt ook voor die gewestwegen prioritair met een streefbeeld gestart.

Op de vraag van de heren Peumans en Decaluwe antwoordt de minister dat de controle op de kosten van werken in het kader van modules 10 en 13 niet eenvoudig is, aangezien er geen permanent toezicht op de werken vanwege de afdeling is. Dit toezicht is immers ook aan de gemeente toevertrouwd. Voor projecten die door derden (studiebureaus) geheel of gedeeltelijk worden uitgewerkt, is AWW meestal zelf opdrachtgevend bestuur. De raadgever wegen/mobiliteit van de minister vult aan dat voor module 10 en 13, net als voor alle convenantgebonden projecten, gewerkt wordt met een startnota en een werknota, die beide voorgelegd worden aan een auditcommissie. In die nota's is er een controle op de ramingen. Daarnaast wordt elke raming ook nog eens voorgelegd aan de bevoegde ingenieur van AWW, die aan die raming ook zijn eigen goedkeuring moet geven.

Op de vraag of de investeringen in spoorinfrastructuur niet sneller kunnen worden gerealiseerd, antwoordt de minister dat op 1 december 2004 op het Overlegcomité met de federale regering een aantal dossiers zullen worden besproken, met name de Liefkenshoekspoortunnel en het vormingsstation Zeebrugge. De federale regering heeft de Vlaamse Regering voorgesteld om in het kader van een PPS in een 'special vehicle' te stappen voor de Liefkenshoekspoortunnel. Vorige week vrijdag 26 november 2004 heeft de Vlaamse Regering beslist daar in mee te stappen. Ze zal mee verder onderzoeken hoe een PPS-formule kan worden uitgewerkt voor de Liefkenshoekspoortunnel. De Vlaamse Regering verklaart zich (nog) niet akkoord met een tol die daar mogelijk op wordt geheven, omdat men in de toegevoegde financieringstabel 80 miljoen euro uittrekt, dat wil zeggen 2 euro per TEU. Er zal kortelings ook moeten beslist worden over de tol voor de Oosterweelverbinding. Voor het vormingsstation van Zeebrugge kan zeker geen sprake zijn van tol omdat dit niet correct zou zijn tegenover het andere vormingsstation.

In verband met spoorlijn 20 verduidelijkt de kabinetschef van de minister dat het krediet in de begroting voor 2004, 1,486 miljoen euro, volledig aangewend is voor een cofinanciering met de NMBS en Nederlands-Limburg om de spoorweg Lanaken-Nederland opnieuw in dienst te nemen.

De commissie vroeg ook naar de mogelijkheid om een toelichting te krijgen bij de werking, de structuur en de financiering van de Beheersmaatschap-

pij Antwerpen Mobiel (BAM). In de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting zal de minister van Begroting reeds een toelichting geven. Zijn kabinetschef en de secretaris-generaal van het departement LIN maken deel uit van de raad van bestuur van de BAM. Er is ook een regeringscommissaris vanuit Financiën en één vanuit Mobiliteit. Ook minister Peeters heeft aangedrongen op één regeringscommissaris maar dat is nog niet uitgeklaard. Uiteraard kan desgewenst ook een afzonderlijke commissievergadering worden gewijd aan de projecten van de BAM.

De tabel over het aantal kilometer aangelegde fietspaden langs Vlaamse gewestwegen in de periode 1994-2003 wordt als bijlage 1 aan het verslag toegevoegd. Tussen 1999 en 2003 werd in het hele Vlaamse Gewest 611,4 kilometer fietspad aangelegd. De provincie met in die periode het hoogst aantal aangelegde kilometer fietspaden is West-Vlaanderen, met 163 kilometer, gevolgd door Oost-Vlaanderen, Antwerpen, Vlaams-Brabant en Limburg.

Op de vraag welke maatregelen er worden genomen om de projecten binnen het FFEU op een kortere termijn te kunnen aanbesteden, antwoordt de minister dat hij voor de rest van 2004 en voor 2005 nog over 123 miljoen euro aan vastleggingsmogelijkheden voor de gevaarlijke punten beschikt.

De minister gaat akkoord met de heer Decaluwe dat de visie op regionale luchthavens moet kaderen binnen een Europese visie en beleid. Hij zal daar verder uitgebreid op ingaan bij de bespreking van de beleidsnota Openbare Werken, waar ook een onderdeel over de Vlaamse luchthavens aan toegevoegd is. In het kader van het DHL-dossier heeft de regering een volledig actieplan uitgewerkt en minister Peeters gevraagd een voorstel te formuleren over een Vlaamse luchthavencommissie, naar analogie van de Havencommissie.

Op de vraag van de heer Daems antwoordt minister Peeters dat de 33 miljoen euro extra in de begrotingscontrole 2004 voor de werken aan het Deurganckdok gewoon extra zijn toegekend, ze komen dus niet uit het FFEU.

Op de vraag van de heren Glorieux, Daems en Lauwers wat de te verwachten gevolgen zijn voor de doelstelling verkeersveiligheid als de middelen voor fietspaden en gevaarlijke punten worden te-

ruggeschroefd, antwoordt de minister dat deze middelen niet teruggeschroefd werden. Tijdens de begrotingsbesprekingen diende de minister een besparing te realiseren van 41 miljoen euro, door de toepassing van de 1/13-regel of gelijkwaardige maatregelen. Hij benadrukt dat de werkelijke investeringen in fietspaden en gevaarlijke punten niet worden teruggeschroefd. Hij heeft geen boodschap aan symbolische discussies.

De heer Daems vroeg of in de voorliggende begroting rekening wordt gehouden met het uitvoeringsplan inzake de baggerspecie. De minister antwoordt dat het sectoraal uitvoeringsplan Bagger- en Ruimingsspecie momenteel nog in een fase van voorontwerp is. Over een aantal knelpunten, onder meer inzake het financiële luik, werd nog geen consensus bereikt binnen de stuurgroep. Indien het plan wordt goedgekeurd door de Vlaamse Regering zal er binnen de budgettaire mogelijkheden moeten bepaald worden wat de te behalen doelstellingen kunnen zijn.

De heer Daems vroeg hoe men de resterende flankerende maatregelen wil uitvoeren waarin werd voorzien bij de goedkeuring van het Nooddecreet (Deurganckdok). Hiervoor werden middelen uitgetrokken in het kader van de grondenbank, maar die middelen zijn momenteel uitgeput. De minister antwoordt dat er nog voor 5,5 miljoen euro aan verbintenissen vast te leggen zijn voor de natuurcompensaties. Die zijn opgenomen in de begroting voor 2005. Het luik verwerving van gronden voor compensatiegebieden maakt daarvan 3,5 miljoen euro uit.

De heer Rudi Daems wilde ook weten op welke manier de minister wil inspelen op de verzuchtingen van de motorrijders zoals die recent werden geuit tijdens een manifestatie. De minister antwoordt dat het dienstorder LIN/AWV 2004/5 een aantal maatregelen voorschrijft, specifiek voor de verhoging van de verkeersveiligheid van de motorrijders. In de toekomst zal rekening worden gehouden met de verzuchtingen van de motorrijders bij het plannen van wegeniswerken.

De raadgever wegen/mobiliteit van de minister licht de geplande maatregelen toe. Door het verschil in stroefheid tussen de wegmarkering en het wegdek gaat de motorrijder aan het glijden. In het dienstorder staat dat men op elk wegvak minstens een halve meter verfvrij moet houden, zodat

de motorrijder over een halve meter zonder markering beschikt. De steunpalen van de klassieke metalen vangrails werken nu vaak als guillotines. Deze steunpalen worden extra beveiligd, maar niet alle problemen zullen op korte termijn kunnen worden opgelost. Een derde probleem is dat bij niet-continue prefab betonnen geleiderails en uitstekende trottoirbanden de motorrijder zich erg kan kwetsen op de hoekige koppen ervan. Uit de inventarisering blijkt dat de hoeveelheden hiervan op de Vlaamse Gewestwegen vrij beperkt zijn en dat de tekorten stelselmatig en op korte termijn kunnen weggewerkt worden.

De heer Jef Tavernier had aan de minister gevraagd wat de gevolgen zouden zijn van zijn recente beslissing over de doortocht van de N9 in Eeklo. Hij wil weten of er nog prioritaire maatregelen kunnen worden uitgevoerd ter verbetering van verkeersleefbaarheid en -veiligheid. De minister antwoordt dat dringende maatregelen inzake veiligheid en leefbaarheid kunnen worden genomen in het kader van het project kleine ingrepen aan kruispunten. Bovendien zijn er in Eeklo twee gevaarlijke punten op de N9 die snel aangepakt kunnen worden binnen het contract met TV3V. Hij heeft vastgesteld dat er in Eeklo een groot draagvlak is voor de aanleg van een ringweg en niet voor de doortocht.

De heer Decaluwe had gevraagd welke gevolgen de wervingsstop heeft voor de werking van de administratie Openbare Werken, waar momenteel heel wat mensen op pensioen gaan of uitstappen. Hij wil weten hoe men de knowhow binnen de administratie wil behouden. De minister antwoordt dat de budgettaire impact van deze beslissing neerkomt op 35 miljoen euro. Op 12 november 2004 heeft de Vlaamse Regering beslist dat de betrokken departementen en instellingen geresponsabiliseerd zullen worden voor de concrete invulling van de maatregel. De administratie Wegen en Verkeer heeft een aantal ingenieurs die de pensioenleeftijd naderen. De minister beseft dat er moet worden gestreefd naar een optimale mix van knowhow en van jonge dynamische krachten. Samen met de topambtenaren wil hij nagaan hoe dit kan worden gerealiseerd. Dit is volgens hem een belangrijke uitdaging.

De heren Tavernier en Decaluwe wilden weten hoeveel de brochure over de N31 heeft gekost en hoeveel exemplaren er werden van gedrukt en verspreid. De minister antwoordt dat er tienduizend folders werden aangemaakt, waarvan er 9.700

werden verspreid. De kostprijs hiervoor bedroeg 44.504 euro, inclusief BTW.

De heer Glorieux stelde dat het Pegasusplan, en het Brabant-Brusselnet in de komende jaren heel wat investeringen vergen in openbaar vervoer, onder meer op het vlak van doorstroming. Hij wil weten welke middelen daarvoor werden uitgetrokken in de huidige begroting. De minister antwoordt dat de doorstroming van het openbaar vervoer terecht een aandachtspunt is. De afspraak tussen De Lijn en de administratie Wegen en Verkeer (AWV) wordt toegelicht door de raadgever wegen/mobiliteit van de minister. Er zijn drie mogelijke gevallen. De investeringen voor trambeddingen worden volledig betaald door De Lijn zelf. Dat geldt ook voor een gecombineerde tram- en busbaan die niet overrijdbaar is. De infrastructuur en de markeringen voor specifieke busbanen worden ten laste genomen door de wegbeheerder. Op gewestwegen is dat de administratie Wegen en Verkeer (AWV). In stationsomgevingen wordt de zone die exclusief door De Lijn gebruikt wordt, ook volledig door De Lijn betaald. Indien er ook anderen gebruik van maken, bijvoorbeeld taxi's, komt een deel ervan ten laste van de lokale overheid, dus van de gemeente. Voor de uitvoering van het Pegasusplan is De Lijn verantwoordelijk wanneer het om vrije bus- en trambanen gaat in de Antwerpse en Gentse regio's. De tramverlengingen in Antwerpen en Gent vormen de ruggengraat van het Pegasusplan voor die twee steden. Zij worden gefinancierd door De Lijn die daarvoor de nodige middelen zal moeten hebben. AWV speelt alleen een rol in de aanleg van vrije busbanen. In de beheersovereenkomst tussen AWV en De Lijn staat dat er jaarlijks ongeveer 25 kilometer vrije busbaan zal worden aangelegd.

De minister laat zijn raadgever wegen/mobiliteit ook antwoorden op de concrete vragen over bepaalde wegen en situaties. Hij is ook bereid tot meer schriftelijke uitleg. De raadgever verduidelijkt dat er voor de AX tussen Westkapelle en de Blauwe toren een ontwerp streefbeeld is opgemaakt. De procedure voor de opmaak van een haalbaarheids-MER wordt eerstdaags opgestart. Voor de bocht te Westkapelle is er al een passende beoordeling opgemaakt in het kader van de Bijzondere Beschermingszones. Die wordt meegenomen in het plan-MER.

De MER voor de omvorming van de expresweg N49 tussen Zelzate en Knokke is conform ver-

klaard. Op dit wegvak kan dus worden verder gewerkt aan de omvorming tot hoofdweg. De komende jaren is de bouw voorzien van de brug in de N434 te Eeklo, de vervollediging van de verkeerswisselaar te Zelzate en het toegangscomplex aan de Kruisstraat te Wachtebeke. Hiervoor loopt nog een ruimtelijk uitvoeringsplanstudie. Op het grondgebied van West-Vlaanderen is het wegvak volledig opgemeten en werd gestart met de ontieningsplannen voor de parallelle wegen.

Voor de N31 is voorzien in de uitwerking van een aantal kruispunten door de tijdelijke vennootschap Veilig Verkeer Vlaanderen (TV3V). Daarin is opgenomen het kruispunt Chartreuseweg, de fietstunnel Tillegemstraat en de eliminatie van het kruispunt Witte Molenstraat en het kruispunt Koningin Astridlaan. De startnota voor de Witte Molenstraat en voor de Koningin Astridlaan is besproken in de gemeentelijke begeleidingscommissie op 19 mei jongstleden en is goedgekeurd in de auditcommissie op 12 juli. De aanbestedingsbescheiden zijn in opmaak. De aanbesteding voor deze twee kruispunten kan doorgaan in de eerste helft van 2005 indien men tijdig klaar raakt met de plannen.

Aangezien dit project het budget van het project Wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen sterk bezwaart, wordt momenteel nog bekeken op welke wijze de volledige financiering van dit project zal gedragen worden. Men moet ook nagaan of er voor beide kruispunten geen onverenigbaarheden zijn met bestaande BPA's en bestaande beschermingsprocedures, bijvoorbeeld voor de archeologische sites in de buurt en voor de geplande site voor een nieuw cinema-complex in Brugge.

Voor de herinrichting van de kruispunten Chartreuseweg en Tillegemstraat moet er nog een bijkomend ruimtelijk uitvoeringsplan worden opgesteld. Daar gaat men immers buiten de huidige grenzen van de weg. De startnota voor de beide kruispunten is eveneens in opmaak en zal nog deze maand in de gemeentelijke begeleidingscommissie worden besproken en begin volgend jaar aan de auditcommissie worden voorgelegd. De procedures voor de opmaak van een RUP duren zeker een jaar zodat men kan verwachten dat de eerstvolgende stap pas in 2006 zal worden genomen.

Voor de herinrichting van de kruispunten Chartreuseweg en Tillegemstraat dient een bijkomend

RUP te worden opgesteld omdat men buiten de grenzen van de bestaande weg gaat. De startnota voor beide kruispunten is in opmaak en zal nog dit jaar in de gemeentelijke begeleidingscommissie besproken worden om begin volgend jaar aan de auditcommissie te worden voorgelegd. De procedures voor de opstelling van een RUP duren ongeveer één jaar. De eerstvolgende stappen zullen pas in 2006 gezet worden.

In de folder over de N31 staat alleen maar dat vanaf begin 2005 werk gemaakt zal worden van de aanpak van de kruispunten. Aangezien de eerste aanbestedingen gepland zijn voor de eerste helft van 2005 zullen de afspraken uit de folder gehaald worden.

Voor wat de spoorontsluiting van de haven van Zeebrugge betreft, is Vlaanderen niet in eerste instantie bevoegd. De raadgever van de minister verwijst naar het Overlegcomité van 1 december 2004. Het strategisch plan wil de haven op korte termijn beter ontsluiten door de Bocht van Ter Doest aan te leggen. De plan-MER is in uitvoering.

Het 55'-programma dat de nautische toegankelijkheid van de haven van Zeebrugge verbetert, is al uitgevoerd. Op dit ogenblik wordt bestudeerd hoe de toegankelijkheid van Zeebrugge nog beter kan. Deze studies zijn gebaseerd op scheepstypes, die de haven van Zeebrugge op dit ogenblik nog niet aandoen. Op basis van deze studie zal de Vlaamse Regering in 2006 middelen vrijmaken voor mogelijke verbeteringen.

In overeenstemming met het strategisch plan van de haven, is de grootste prioriteit voor de minister de afwerking van het Albert II-dok. Er zal nog 1.250 meter kaaimuur gebouwd worden. De kosten voor deze werken worden op 38.750.000 euro geraamd. Op het ontwerp van begroting voor de periode 2005-2007 wordt in een bedrag van 1.859.000 euro voorzien. Dat is een subsidie van 20 procent.

De tweede prioriteit is de studie van het strategisch haveninfrastructuurproject (SHIP). In het ontwerp van begroting voor 2005 wordt daarvoor in een bedrag van 250.000 euro voorzien.

Op een aantal ingediende vragen om uitleg die de heren Eloi Glorieux en Jan Laurys hadden ingediend maar die als vraag om uitleg onontvankelijk verklaard werden, verklaart de raadgever van mi-

nister Peeters dat hij ervan overtuigd is dat er dringend iets dient te gebeuren op de gewestweg N253. Recent werd een voorstel tot heraanbesteding van het dossier goedgekeurd. De voorontwerpfase zal op verschillende fases niet evident zijn vanwege de vaak tegenstrijdige belangen van de gemeenten Huldenberg en Bertem. De uitbreiding van de huidige wegzate voor veilige fiets- en voetpaden staat tegenover de het beperken van de inname van een natuurgebied en geklasseerde dorpsgezichten. De voorbije maanden is het tot een vergelijk gekomen.

De afdeling Wegen en Verkeer van de provincie Vlaams-Brabant nam al in 2003 contact op met de toenmalige burgemeester van Bertem. De afspraak was dat de studie volgens het oude contract gegund zou worden aan het studiebureau GVE. Volgens de afdeling Overheidsopdrachten is dat contract nog steeds actueel. In het bestek van de afdeling Wegen en Verkeer waren middelen vrijgemaakt voor een studie en ontwerp van rioleringen op het grondgebied Bertem door een ander studiebureau. Dat maakt geen deel uit van de recent aangekondigde studieopdracht. De door de afdeling Wegen en Verkeer georganiseerde aanbesteding omhelst de studie van wegenis en riolering op het grondgebied Huldenberg en enkel voor wegenis op het grondgebied Korbeek-Dijle-Bertem.

Minister Peeters verklaart dat de vragen over het Rekenhof beantwoord zullen worden door de minister van Begroting in de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting.

De heer Jan Peumans vraagt hoeveel euro de voorbije jaren werd vrijgemaakt voor verkeersveiligheid. Hij vraagt een overzicht van de ingeschreven en van de vastgelegde middelen omdat deze minister in bepaalde pers en door de oppositie wordt voorgesteld als de minister van de antiverkeersveiligheid.

Recent werd een circulaire verstuurd met drie maatregelen om de veiligheid van de motorrijders te verhogen. De heer Jan Peumans vraagt dringend aandacht voor de kwaliteit van het wegdek, die verschilt van provincie tot provincie. Elke buitendienst werkt naar eigen goeddunken. Een circulaire versturen is belangrijk. Een circulaire naleven, is nog veel belangrijker. Daarnaast benadrukt hij dat motorrijders niet altijd even voorzichtig rijden. Naast ingrepen in de wegen, moet ook werk ge-

maakt worden van een andere ingesteldheid onder sommige motorrijders.

De discussie van ongeveer 15 jaar geleden over de leeftijdspiramide van het personeel van de administratie LIN AWW wordt overgedaan. De vraag die op korte termijn beantwoord moet worden, is volgens de heer Jan Peumans: wordt alles uitbesteed of maken de eigen ingenieurs zelf plannen op?

Vervolgens vraagt de heer Peumans duidelijkheid over de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) want totnogtoe heeft alleen de overheid geïnvesteerd. Hoe zal de PPS er precies uitzien? De NV BAM valt onder de minister van Begroting. BAM heeft zware repercussies voor Antwerpen. Hij vreest dat de Oosterweelverbinding een tweede Liefkenshoektunnel wordt. De door de studiebureaus voorziene tolinkomsten zijn nooit gehaald. Zal het vooropgestelde rendement nu wel gehaald worden?

Ten slotte gaat hetzelfde lid dieper in op de streef-beelden. Er is opdracht gegeven om een tussentijdse evaluatie uit te voeren. Het dossier hangt op dit ogenblik tussen het kabinet van minister Peeters en dat van minister Van Brempt. Wat is de ervaring van de minister met deze studies? Wat is de minister eigenlijk met die streefbeeldstudies van plan? Indertijd werden de wegen in categorieën onderverdeeld. De vraag is nog steeds wat men met die verschillende categorieën doet.

De heer Rudi Daems noteert dat de middelen voor het Deurganckdok extra middelen zijn. Die middelen worden niet overgeheveld uit de budgetten voor het wegwerken van zwarte punten of het aanleggen van fietspaden. Er moet inderdaad worden nagegaan welk deel van de vrijgemaakte middelen ook effectief werd uitgegeven. De spreker gaat er echter vanuit dat de middelen indertijd zijn vrijgemaakt op basis van een onderbouwde studie. De middelen zijn vrijgemaakt met het oog op de vooropgestelde doelstelling en termijn. Als de doelstelling om een of andere reden niet werd gehaald, blijft de vraag of de minister bereid is de doelstelling te behouden en bijgevolg de middelen blijvend vrij te maken.

De heer Rudi Daems betreurt dat minister Peeters voorlopig geen middelen vrijmaakt om het ontwerp van uitvoeringsplan inzake bagger- en ruimspecie uit te voeren. De minister van Openbare Wer-

ken en de minister van Mobiliteit hebben daarover tijdens de vorige regeerperiode overleg gepleegd: de middelen dienen immers zowel op de begroting Leefmilieu als op de begroting Openbare Werken vrijgemaakt te worden. Aangezien minister Peeters beide bevoegdheden beheert, kan dit ontwerp van uitvoeringsplan snel uitgevoerd worden. Hij dringt aan op enige spoed gezien het acute karakter van dit probleem.

Er wordt volgend jaar 5,5 miljoen euro vrijgemaakt voor de grondenbank, verklaart de minister. Komen die middelen uit een dotatie die van de administratie Waterwegen overgaat naar de VLM – zoals destijds voorzien – vraagt de heer Daems?

De luchthaven van Bissegem-Wevelgem is een intercommunale of provinciale luchthaven, maar krijgt toch een dotatie van de Vlaamse overheid. Hoe past dat in de doelstellingen?

Mevrouw Agnes Bruyninckx hoopt de antwoorden van de minister zo snel mogelijk te kunnen nalezen. Ze denkt dat een aantal vragen, bijvoorbeeld over de Gentse vaart, niet beantwoord zijn. Betekent het feit dat er geen antwoord werd gegeven, dat er in 2005 geen fondsen voor zijn? Het kanaal Brugge-Gent is toch wel belangrijk. Ook over het Noorderkanaal en de NX had zij vragen gesteld. Zijn er fondsen voor baggerwerken in de zeehavens?

De minister verklaart dat als de antwoorden onvolledig zijn, de schriftelijke antwoorden zullen volgen. De minister wil een belangrijk misverstand uit de wereld helpen. Het gaat niet op om een politiek spelletje te spelen over verkeersveiligheid. De vraag van de heer Peumans om over een aantal jaren te beoordelen hoe de middelen besteed zijn, is pertinent.

De kabinetschef van de minister licht de begroting VIF voor het programma 63.01, een investerings-subsidies aan lokale overheden ter ondersteuning aan fiets- en doortochtenbeleid, toe. Het vastleggingskrediet was in 2002, 40 miljoen euro. Dat krediet is volledig vastgelegd, maar er is maar 3 procent van geordonnanceerd of betaald. In 2003 was er in 83 miljoen euro voorzien, daar is slechts 71 procent van vastgelegd. Er was een betalingskrediet van 53 miljoen euro, waarvan slechts 1,8 procent betaald is. Voor 2004 is er na de besparing nog een krediet van 54 miljoen euro. De admini-

stratie zegt dat men moeite zal moeten doen om 40 miljoen, dus hetzelfde niveau als 2002, vastgelegd te krijgen. Het betalingskrediet is fors verminderd naar 3,6 miljoen euro.

Voor het wegwerken van de gevaarlijke punten was er in 2003 op het Financieringsfonds voor Schuldaufbouw en Eenmalige Investeringsuitgaven (FFEU) een totaal krediet van 100 miljoen euro. Op dit ogenblik is daarvan 28,6 miljoen euro vastgelegd en 4,8 miljoen euro betaald. Op het FFEU 2001 was een totaalkrediet van 49,5 miljoen euro. Dat is nu ongeveer volledig vastgelegd, maar op dit ogenblik is daarvan slechts 4,4 miljoen euro betaald. Het probleem is dus niet alleen de werken vastleggen, de werkelijke uitvoering en dus ook betalingen volgen echter nog later. De besparingen in de huidige begroting zullen dus geen effect hebben op de uitvoeringssnelheid. De studiekosten van het VIF voor het project over de veilige punten blijven gehandhaafd. De planning gaat door. De regering hoopt de projecten aan dezelfde of een hogere snelheid uit te voeren.

Er was allicht verwarring over het FFEU 2004. Oorspronkelijk zou er 100 miljoen euro aangewend worden voor het wegwerken van de gevaarlijke punten. Dat kan onmogelijk nog besteed worden in 2005. Daarom opteert de regering ervoor om 50 miljoen euro ervan te bestemmen voor dringende baggerwerken in het kanaal Gent-Terneuzen en voor het toegankelijk maken van het Deurganckdok en alle havens. Ook voor de kustbaggerwerken moet een nieuw contract aanbesteed worden, daarvoor is er 9 miljoen euro extra nodig.

Volgens de minister klopt het niet dat er bespaard wordt op de investeringen voor fietspaden en het bestrijden van gevaarlijke punten. Er zal alles aan gedaan worden om die werken te versnellen. Het is precies omdat het uitvoeringssnelheid in de voorbije jaren te traag was dat de huidige moeilijkheden ontstaan zijn. Het is te gemakkelijk om hier een heisa over te creëren. De minister hoopt dat de bijkomende informatie de beweringen kan ontkrachten.

De heer Jan Peumans benadrukt dat het niet zijn doel was de minister onderuit te halen. Het was eerder om hem toe te laten de argumenten dat er op verkeersveiligheid bespaard wordt, te ontkrachten. Daarom was het nodig om de cijfers duidelijk te maken. *De minister* dankt de heer Peumans voor

deze uitleg en hoopt deze discussie voortaan niet meer te hoeven voeren. Ook de bekommernis van de heer Peumans over het wegdek is terecht.

De raadgever wegen/mobiliteit van de minister geeft toe dat er op bepaalde posten bespaard is, maar niet op het onderhoud van de wegen, integendeel die subsidies zijn net geïndexeerd. Dat is immers zeer belangrijk, ook voor de veiligheid.

Over de motorrijders heeft de minister alleen de maatregelen om ernstige letsels bij ongeval te voorkomen, die binnen zijn bevoegdheden vallen, aangehaald. Er zijn nog andere ministers bevoegd, onder meer voor de handhaving. De minister tracht vooral voor zijn eigen bevoegdheden te spreken.

Op de opmerking van de heer Jan Peumans dat het probleem van personeel en studies al meer dan 12 jaar bestaat, repliceert de minister dat het spijtig is dat er niet vroeger ingegrepen is. Het werk van studie bureaus moet niet alleen beoordeeld worden op basis van de kostprijs, maar ook op basis van de toegevoegde waarde en de resultaten. Dat geldt trouwens niet alleen voor dit departement. Het bezorgt de minister dat er te veel middelen naar studie bureaus gaan zonder dat er voldoende resultaten zijn.

De minister is graag bereid om meer informatie te geven over de NV Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM).

De raadgever wegen/mobiliteit van de minister weet niet of de vraagsteller doelt op een studie uitgegeven door de heer Jan Korsmit, een eminent verkeerskundige, en die een half jaar geleden is uitgekomen. Die heeft inderdaad een status-quo opgemaakt van streefbeelden en ook de evolutie ervan aangeven. De raadgever heeft begrepen dat die studie gegund is door de Mobiliteitscel van de administratie en ondertussen afgewerkt is. Het doel van de studie is om een kader te scheppen voor toekomstige streefbeelden en criteria vast te leggen. De studie heeft nog geen verder statuut en is niet aan minister Peeters voorgelegd. De spreker weet niet of dat wel gebeurd is bij minister Van Brempt. Minister Peeters zal dat nagaan.

De vorige minister Bossuyt heeft zich geëngageerd om fondsen te geven aan de luchthaven van Wevelgem en aan de huidige minister gevraagd om dat te eerbiedigen. Er is een door de heer Bossuyt

ondertekend document daarover. Hij weet niet of daarover overlegd was met de andere ministers. Het betreft een eenmalige uitgave. Ook de provincie West-Vlaanderen steunt de luchthaven. Er zijn nog dergelijke dossiers, onder meer Umicore. Om de continuïteit te garanderen, eerbiedigt de minister de engagementen van zijn voorganger.

De kabinetschef van de minister verklaart dat voor de Grondbank 3,5 miljoen van de ongeveer 5 miljoen euro nog moet vastgelegd worden op het Vlaams Infrastructuurfonds (VIF), basisallocatie 73.21 voor investeringsuitgaven voor havens. Die gelden zijn bedoeld voor de natuurmaatregelen passend in dat project.

De heer Rudi Daems vraagt of dat bedrag voldoende is om de werken, gekoppeld aan het Nooddecreet, vooral voor het project Doelpolder-Noord volledig uit te voeren? De kabinetschef zegt dat dit bedrag ook in de planning van die projecten vermeld is.

B. BEGROTING ENERGIE EN NATUURLIJKE RIJKDOMMEN

I. ALGEMENE TOELICHTING DOOR MINISTER KRIS PEETERS

Begrotingscontrole 2004

Op een paar beperkte aanpassingen voor werkingskosten na (-5.000 euro voor energie op 12.01, -7.000 euro voor natuurlijke rijkdommen op 12.04 en -3.000 euro voor materiaal en machines op 74.02), zijn alleen de niet gesplitste kredieten voor investeringen in de voorbeeldrol van de overheid gedaald (-65.000 euro op 74.20). Het heeft te maken met het verschuiven van de aankoop van een beursstand naar 2005, zoals overigens voorzien in de begrotingsopmaak.

De gesplitste ordonnanceringskredieten zijn alleen gewijzigd voor communicatieacties (+168.000 euro op 12.05), beleidsondersteunende initiatieven (+85.000 euro op 30.20), onderzoek naar de ondergrond (-100.000 euro op 12.03), demonstratieprojecten (-300.000 euro op 50.02) en softwaretoepassingen voor de energieprestatieregelgeving (-53.000 euro op 50.04). De veranderingen hebben stuk voor stuk te maken met betalingen die hoger respectievelijk lager liggen dan aanvankelijk geschat.

Het saldo is een afname van niet gesplitste en ordonnanceringskredieten met 280.000 euro.

Voor het *Grondfonds* blijken de door de ondernemingen verschuldigde heffingen lager uit te vallen dan vooropgesteld. De vermindering van de ontvangsten wordt gecompenseerd door een verlaging van de uitgaven, en dan voornamelijk bij de werkingskosten van de comités, met uitzondering van de middelen voor onderzoek naar substituten. Ook de bedragen van de over te dragen overschotten zijn zowel aan de ontvangsten- als aan de uitgavenzijde afgenomen.

De dotatie aan de *Vlaamse Reguleringsinstantie voor de Elektriciteits- en Gasmarkt (VREG)* is ongewijzigd gebleven, al zijn tussen de personeels-, werkings- en patrimoniale kosten een paar verwaarloosbare herschikkingen gebeurd die worden opgevangen door een ongelijkmatige toename van de over te dragen overschotten bij zowel de ontvangsten als de uitgaven.

Begroting 2005

Uitgangspunt voor de begrotingsvoorstellen voor 2005 zijn uiteraard de in de *Beleidsnota Energie en Natuurlijke Rijkdommen 2004-2009* opgenomen doelstellingen. De minister zal daar als zodanig geen aandacht aan besteden gezien de commissie de beleidsnota nog afzonderlijk zal behandelen. Hier wenst hij alleen de onderscheiden basisallocaties te overlopen.

De fondsen, met name het Fonds Hernieuwbare Energiebronnen (01.90) en het Energiefonds (01.91), zouden eigenlijk leeg moeten blijven. Want als de betrokken producenten, leveranciers, netbeheerders en sectoren de verplichtingen inzake certificaten, beleidsovereenkomsten, actieplannen en dergelijke nakomen, worden de doelstellingen gehaald. Dan hoeven geen boetes te worden opgelegd en blijven de fondsen leeg. Voor het Energiefonds zal dat naar verwachting ook het geval zijn. Voor het Fonds Hernieuwbare Energiebronnen helaas niet. Maar de voorziene bedragen verbergen het feit dat tal van bij gebrek aan ingeleverde groenestroomcertificaten opgelegde boetes niet gestort maar aangevochten worden, zowel voor de Rechtbank van Eerste Aanleg en de Raad van State als voor het Arbitragehof. Gegeven de omvang van de opgelegde boetes zou het fonds reeds tientallen mil-

joenen euro aan inkomsten moeten bevatten, maar voor 2004 gaat het bij gebrek aan stortingen om een paar miljoen euro, en voor 2005 waarschijnlijk slechts om een miljoen euro. De minister betreurt deze gang van zaken, want het betekent enerzijds dat de betrokken bedrijven niet bereid of in staat zijn (de beoordeling hangt van de rechter af) om zelf de doelstellingen te halen en anderzijds dat de overheid ingevolge het geschil niet over de middelen beschikt om zelf een ondersteuningsbeleid op te zetten ten aanzien van groene stroom.

De begrotingslijnen voor werkingskosten (12.01 en 12.04), onderzoek (12.02 en 12.03) en aankoop van materiaal en machines (74.02) blijven gehandhaafd op het peil van 2004, met uitzondering van de kredieten voor communicatieacties (12.05), die qua vastleggingen met een vierde worden teruggeschroefd en qua ordonnanceringen zelfs met een derde. Aan de ene kant zal de inzet van de middelen verschuiven van bewustmaking naar gedragsverandering. Aan de andere kant zal vooral rond de energieprestatienormen degelijk en duidelijk gecommuniceerd moeten worden.

Ook bij de energiebeleidsovereenkomsten (12.25) wordt ingeleverd, namelijk 200 miljoen euro aan vastleggingen en 100 miljoen euro aan ordonnanceringen. Met de voorziene bedragen kunnen uitgaven gebeuren ter ondersteuning van sociale en ecologische openbaredienstverplichtingen alsook voor de erkenningsregeling voor energiedeskundigen en de energieprestatieregeling.

Het is overigens de energieprestatieregeling (12.39) die een nieuwe basisallocatie, bestemd voor het opzetten van een databank, en een belangrijke uitgave, namelijk anderhalf miljoen euro, noodzakelijk maakt. Het moet de gegevensinzameling en -overdracht vereenvoudigen en de administratieve last voor de gemeenten beperken. Het bedrag is een schatting. Het zal worden aangepast afhankelijk van de resultaten van een bijna afgeronde haalbaarheidsstudie. Voor de softwaretoepassingen (50.04) moeten, net zoals in 2004, geen vastleggingen gebeuren. Alleen een beperkte ordonnanciering is voorzien om de aangegane financiële en contractuele engagementen nog te kunnen nakomen.

De basisallocaties voor energieprojecten binnen ontwikkelingssamenwerking (30.01) worden afgebouwd ingevolge de onverantwoorde kloof tussen investering en resultaat.

De kredieten voor energiebeleidsondersteunende initiatieven (30.02) en voor sensibiliseringscampagnes betreffende rationeel energiegebruik en hernieuwbare energiebronnen (74.20) worden opgetrokken. De eerste met een vierde, ter ondersteuning van sectoraal energieadvies. De tweede met het dubbele, om een in 2005 aan te besteden beursstand mee te bekostigen.

Voor het overige worden de begrotingslijnen min of meer gehandhaafd. Dat geldt voor de dotaties aan de VREG (41.40) alsook aan ODE (33.02) en Cogen (33.01). En dat geldt ook voor de subsidies voor demonstratieprojecten (50.02) en fotonvoltaïsche systemen (50.03).

De begroting van het *Grindfonds* is in evenwicht en neemt toe met zo een 2 procent. Bij de ontvangsten zijn de door de ondernemingen te storten heffingen verantwoordelijk voor de stijging. Bij de uitgaven stijgen vooral de werkingskosten van de comités, de kosten van wetenschappelijk onderzoek naar substituten, de herstructureringskosten van de grindwinningsgebieden en – beperkt – de uitvoering van het sociaal begeleidingsplan.

De begroting van de *VREG* is in evenwicht. Zowel de ontvangsten als de uitgaven nemen gelijkmatig toe met nog geen 1%. De stijging van personeels- en werkingskosten wordt opgevangen door een daling van het over te dragen overschot.

Programmadecreet 2005

In het ontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2005 wordt voorgesteld het decreet van 17 juli 2000 houdende de organisatie van de elektriciteitsmarkt op twee punten aan te passen.

Artikel 15 wordt opgeheven om, overeenkomstig de ingebrekestelling en het met redenen omkleed advies van de commissie, de beperking van de gratis distributie van groene stroom tot Vlaamse respectievelijk Belgische groene stroom ongedaan te maken. Ofwel door de uit de andere lidstaten van de Europese Unie ingevoerde groene stroom ook gratis te gaan distribueren. Ofwel door de gratis distributie van groene stroom gewoon af te schaffen. Een zaak voor het Hof van Justitie zou het enige alternatief zijn. Gezien het niet de bedoeling is, en ook niet de bedoeling is geweest, om het

opwekken van groene stroom in het buitenland te gaan betoelagen, heeft de Vlaamse Regering gekozen voor het opgeven van de regeling. Aldus worden belangrijke uitgaven voor rechtszaken vermeden, niet alleen een geding voor het Hof, maar ook geschillen die op grond van een uitspraak van het Hof door leveranciers zullen worden aangespannen tegen het Vlaamse Gewest. Ook de kosten voor de VREG van een doorgedreven onderzoek naar de herkomst van de buitenlandse groene stroom worden zo ontweken.

In paragraaf 3 van artikel 20 wordt, op aanraden van de Raad van State, de verwijzing naar artikel 15 dan ook geschrapt zonder enig feitelijk gevolg.

Naast de wijziging van het Elektriciteitsdecreet wordt in het programmadecreet ook een bepaling opgenomen die een overgangsregeling instelt voor groene stroom die voor 1 januari 2005 op het distributienet is geïnjecteerd maar nog niet is geleverd. Toegelaten wordt het voordeel van de gratis distributie nog te verrekenen tot en met 31 december 2005. Dus voor groene stroom die voor 1 januari 2005 op het distributienet is geïnjecteerd en in 2005 wordt geleverd dient, overeenkomstig de voorgestelde bepaling, geen distributiekost betaald te worden.

Aldus kan volledig worden tegemoet gekomen aan de bemerkingen van zowel de commissie als de Raad van State ter zake.

II. ALGEMENE BESPREKING

A. Eerste vragenronde : vragen en opmerkingen van de leden

– Tussenkomen van de heer Bart Martens

De heer Bart Martens vraagt of de dotatie die aan de VREG wordt toegekend grotendeels ongewijzigd blijft. Hij vindt het tijd om een tandje bij te steken omdat er verwarring heerst over de vrije leverancierskeuze. Onlangs kwam naar buiten dat sommige leveranciers misleidende prijsinformatie verspreiden. De VREG heeft met de beperkte middelen totnogtoe een uitstekende taak verricht. Maar hij is van oordeel dat de VREG meer middelen moet krijgen omdat bijvoorbeeld Electrabel een contract heeft afgesloten met De Post om laag-

drempelig in postkantoren een soort ombudsdienst op te zetten voor de burger die vragen heeft over de vrije leverancierskeuze. Hij vindt dit een verkeerd signaal omdat door dit initiatief mensen bestendig worden in hun veronderstelling dat Electrabel nog altijd een overheidsbedrijf is. Men gaat er immers vanuit als men bij De Post informatie krijgt dat objectieve neutrale informatie is. Waarom kan aan de VREG niet een dergelijke opdracht worden gegeven om decentraal informatielokalen (een loketfunctie) te laten opzetten, eventueel ook in samenwerking met De Post om juist die broodnodige objectieve neutrale informatie (van de overheid) aan te bieden in een vrijgemaakte elektriciteitsmarkt?

Hetzelfde lid stelt vast dat er een aparte begrotingspost komt voor het opzetten van een databank voor een energieprestatieregelgeving; er zijn ook budgetten vrijgemaakt voor de ontwikkeling van de software door de WTCB. Dat is een goede zaak. Maar het lid vindt geen budgetten voor de opleiding van energieauditors en erkende energiedeskundigen, die de certificaten zullen afleveren cf. de Europese richtlijn. Hij verwijst ter zake ook naar de beleidsnota. Hij dringt aan op voldoende middelen voor de opleiding van erkende deskundigen.

Voor het programmadecreet heeft de heer Bart Martens er alle begrip voor dat de minister wil inspelen op de ingebrekestelling van de Europese Commissie over de gratis distributie van de groene stroom. Een veroordeling van het Europees Hof van Justitie moet voorkomen worden. Anderzijds zijn er verschillende alternatieven mogelijk die de sector van de hernieuwbare energie steun verlenen waar ze recht op hebben. Het lid verwijst in dat verband naar het recente briefadvies van de MiNa-Raad bij het programmadecreet (Briefadvies van 18 november 2004 over het voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 maart 2004 inzake de bevordering van elektriciteitsopwekking uit hernieuwbare energiebronnen). Verschillende van deze door de MiNa-Raad gesuggereerde alternatieven hebben geen gevolgen voor de begroting. Hij verwijst naar de “evenwichtskosten” die worden aangerekend aan producenten van hernieuwbare energie door de beheerder van het hoogspanningsnet. Andere alternatieven hebben wel consequenties voor de begroting. Zo onder meer het bodemtarief dat in het Elektriciteitsdecreet is vastgelegd voor groenestroomcertificaten,

optrekken met de gederfde inkomsten door het verlies aan gratis distributie. Als de Vlaamse Regering opteert voor deze piste, heeft dit wel belangrijke begrotingsgevolgen. Hij vraagt of er al onderzoek werd verricht naar de verschillende alternatieven en alternatieven die op federaal vlak moeten waar gemaakt worden? De Vlaamse Regering kan hier ook een voortrekkersrol spelen omdat het Vlaamse Gewest vertegenwoordigd is in de algemene raad van de CREG. Is er al werk gemaakt omtrent het onderzoek van deze alternatieven en hoe staat de minister tegenover de maatregel om het bodemtarief van de groenestroomcertificaten op te trekken?

– *Tussenkomen van de heer Eloi Glorieux*

De heer Eloi Glorieux is ontgoocheld over het belang dat gehecht wordt aan het thema energie in het algemeen. Dat vertaalt zich ook in deze begroting. Er valt weinig nieuw beleid te constateren. Inhoudelijk voert deze regering een aantal beslissingen van de vorige regering uit maar hij mist nieuwe stimuli naar rationeel energiebeleid en hernieuwbare energiebronnen ondanks het gegeven dat er een enorme achterstand blijft in vergelijking met andere Europese landen.

De minister verwijst naar het Fonds Hernieuwbare Energiebronnen maar het lid moet vaststellen dat dit fonds leeg is niet omwille van het gegeven dat men verkeert in een ideale situatie waarbij iedereen de doelstellingen bereikt heeft maar omdat juridisch een aantal zaken werden aangevochten. De fondsen blijven dus een lege doos. Het lid wenst concrete informatie over het REG-fonds: wat is het bedrag ervan? Het REG-decreet voorzag immers dat ook vanuit de algemene middelen kon geput worden.

De heer Eloi Glorieux verwijst naar de gedachtewisseling omtrent het Voortgangsrapport 2004 van het Vlaams Klimaatbeleidsplan. De ministerraad van 1 oktober 2004 heeft beslist om bijna 24 miljoen ton CO²-equivalenten in het buitenland aan te kopen voor de periode 2008-2012. Aan een gemiddelde kostprijs van ongeveer 7 euro per ton CO² betekent dit dat de Vlaamse Regering heeft beslist om 168 miljoen euro te investeren in energiebesparingsprojecten en CO²-reductieprojecten in andere landen (hij verwijst naar joint implementation, clean development mechanisms en internationale

emissierechtenhandel). Het lid stelt dat de minister deze stelling heeft bevestigd tijdens de bespreking van het voortgangsrapport.

Het lid is daarover verwonderd omdat de kloof om de stabilisatiedoelstellingen te realiseren, ongeveer een 5 miljoen ton is terwijl de kloof om de Kyoto-doelstellingen te halen in 2010 een goeie 6 miljoen ton bedraagt. De minister opteert er dus voor om bijna 24 miljoen ton aan uitstootkredieten in het buitenland aan te kopen terwijl steeds gesteld werd dat deze buitenlandse realisaties aanvullend waren. Het is duidelijk dat deze buitenlandse aankoop niet meer aanvullend is maar in de plaats komt van binnenlandse maatregelen. De heer Eloi Glorieux vraagt zich af waarom er geen tender voor datzelfde bedrag uitgeschreven wordt aan energieprojecten in Vlaanderen? Men zou kunnen een tender uitschrijven om bedrijven voorstellen te laten indienen om x aantal sociale woningen energiezuiniger te maken in Vlaanderen. Een dergelijke maatregel komt tegemoet om de CO² reductie te realiseren én creëert ook tewerkstelling en stimuli voor innoverende sectoren die actief zijn op vlak van energiebesparing.

Maar het lid stelt met verwondering vast dat deze regering een immens bedrag beschikbaar stelt voor buitenlandse projecten terwijl er een beleid om binnenlandse rationeel energieprojecten te realiseren zowel op vlak van middelen als inhoudelijk onbestaande is.

Wat de energieauditeurs betreft, sluit het lid zich aan bij de opmerking van de heer Bart Martens om middelen vrij te maken zodat deze operationeel worden.

Hij onderschrijft ook de vraag van de heer Bart Martens om de VREG extra te ondersteunen temeer omdat na anderhalf jaar vrijmaking van de energiemarkt, er geen sprake is van een geliberaliseerde markt. De VREG moet als regulator optreden en waken over de vrijmaking van de markt.

In verband met het zgn. energieprestatiedecreet stelt hij vast dat de minister enerzijds verklaart dat hierover goed moet gecommuniceerd worden, anderzijds wordt het budget voor communicatie met 20% gereduceerd. Hoe valt het één met het ander te rijmen. Hij betreurt overigens dat de informatie over REG beperkt blijft tot een zeer zinvolle beursstand. De volledige informatiecampagne ophangen aan deze beursstand is echter veel té mager.

In verband met de aanpassing van het Elektriciteitsdecreet die vervat zit in het programmadecreet, wenst de heer Eloi Glorieux te vernemen of dit betekent dat de maatregel om de groene stroom af te schaffen met één jaar wordt uitgesteld. Zal vanaf 1 januari 2005 groene stroom niet meer gratis op het distributienet kunnen? Hij pleit heel snel voor compenserende maatregelen want anders zal men in een situatie komen dat niet alleen investeerders afhaken maar ook klanten zullen afhaken omdat de factuur stijgt. In het kader van de Kyoto-doelstellingen en de specifieke beleidsdoelstellingen moeten er snel compenserende maatregelen volgen.

– *Tussenkomen van de heer Jan Peumans*

Wat het grinddossier betreft, verwijst de heer Jan Peumans naar het briefadvies van 18 november 2004 van de MiNa-Raad bij het programmadecreet 2^e aanpassing begrotingscontrole 2004. Hij kreeg graag verduidelijking omtrent een dadingovereenkomst van 14 juli 2004 tussen het Vlaamse Gewest en de NV Maasland Groefuitbating waarvan sprake. Het zou gaan over een bedrag van 433.812,53 euro dat de overheid voor haar rekening moet nemen. Als verantwoording van deze beslissing staat in de memorie van toelichting vermeld dat destijds was afgesproken dat de compensatie zou geschieden in het kader van het Grinddecreet. De heer Peumans heeft vragen bij het Grindfonds. Hij stelt vast dat de algemene werkingskosten van de verschillende comités niet vergoed binnen de sector overheid stijgen van 983.000 euro in 2004 naar 3.000.000 euro in de begroting 2005. Hij had graag enige verduidelijking gewenst.

In verband met grindsubstituten, vraagt hetzelfde lid verduidelijking over subsidies voor wetenschappelijk onderzoek in het kader van de ontwikkeling van grindsubstituten. Het Grinddecreet loopt af. Graag kreeg hij een volledig overzicht van alle lopende studies in verband met grindsubstituten. Hij stelt vast dat klinkers die gebruikt worden in de cementindustrie, goedkoper ingevoerd worden uit Indonesië terwijl in België een aantal bedrijven in die sector geherstructureerd worden. Waarom gebeurt er in het kader van die herstructurering geen bredere economische verkenning via Short Sea Shipping in Scandinavië: hoe staat het in Europa met berggrind en natte en droge winning? Zijn er behalve substituten nog andere mogelijkheden?

Wat zal men doen als de quota opgebruikt zijn? In Limburg zijn er 5.000 mensen tewerkgesteld in die sector.

Wat energie betreft, vraagt de heer Jan Peumans naar een stand van zaken van de zgn. Eliaheffing. De vraag is of deze heffing nu volledig doorgaat en zo ja, wanneer : vanaf 1 mei 2004 of later?

– *Tussenkomst van de heer Carl Decaluwe*

De CD&V is verheugd dat de energieprestatieregeling net voor de verkiezingen met een wisselmeerderheid met de steun van de CD&V werd goedgekeurd. Men ging een aantal budgettaire middelen voorzien en de administratieve last van de gemeenten mocht niet stijgen. De vraag is wanneer dit decreet operationeel zal zijn; er moeten nog een aantal uitvoeringsbesluiten getroffen worden?

M.b.t. de problematiek van communicatie pleit het lid voor het teweegbrengen van een gedragswijziging bij de bevolking. Dit vergt middelen; hij vraagt zich af welke de meest effectieve manier is met een zo efficiënt mogelijke inzet van middelen. Hij zou het een goede zaak vinden om onder meer via de VRT en de formule “Boodschappen van algemeen nut” deze bewustmakingscampagne te ondersteunen. Deze formule laat toe dat gratis boodschappen kunnen aangeboden worden; in dat verband verwijst hij naar de boodschappen van de VLAM. Ook de regionale televisie heeft hier een rol te vervullen.

In verband met de demonstratieprojecten “fotovoltaïsche cellen” pleit hetzelfde lid voor aandacht naar alternatieven. Er zijn een aantal bedrijven in Vlaanderen die bij de Europese top behoren; er is voldoende knowhow. De vraag is of het IWT naar de middelen toe niet hierbij kan ingeschakeld worden?

– *Tussenkomst van de heer Rudi Daems*

In verband met het grinddossier sluit de heer Rudi Daems aan bij de tussenkomst van de heer Peumans en verwijst hij naar zijn vraag om uitleg gericht aan minister Kris Peeters (C47 – ECO5). Naar aanleiding van het programmadecreet is er sprake van een bedrag van 867.000 euro waarvan 50% laste komt van het Fonds voor Lastendelging

en de overige 50% komt ten laste van het Grindfonds. Hij is van oordeel dat dit Grindfonds een totaal andere finaliteit heeft met name onder meer de werking van de comités te financieren en het onderzoek naar substituten te ondersteunen en de sociale begeleiding na stopzetting van de grindwinning te voorzien. Hij vindt de beslissing om 50% ten laste te leggen van dit Grindfonds een zeer gevaarlijk precedent.

Wat het debat over de toekomst van de grindwinning zelf betreft, verwijst hetzelfde lid naar zijn behandelde vraag om uitleg in de Commissie voor Economie, Werk en Sociale Economie. Er is toen gesproken over quota en het voornemen van de regering om naar een soort van spreiding in de tijd te gaan. Daar is een debat mogelijk als de randvoorwaarden (flankerend beleid, substituten, nabestemming, sociale begeleiding, enzovoort) voldoende gerespecteerd worden. Het lid herhaalt de essentie van zijn vraag om uitleg van vorige week waarop er geen klaar antwoord volgde. Wat gebeurt er nadat het quotum opgebruikt is? Wat zal deze regering doen met de grindontginning? Hij is van oordeel dat de consensus die in 1993 naar aanleiding van het Grinddecreet werd bereikt, op het spel wordt gezet. Ook de beleidsnota Energie geeft daarover geen duidelijkheid.

– *Tweede tussenkomst van de heer Eloi Glorieux*

Het Energieprestatiedecreet (EPB) treedt in voege op 1 januari 2006, de uiterste datum die vanuit Europa opgelegd wordt. Zulks impliceert dat men nog meer dan een jaar met de oude isolatieregeling opgescheept zit waarvan men bovendien weet dat dit een zeer zwakke regeling is die trouwens slechts voor 20% wordt nageleefd. Werfcontroles hebben zulks uitgewezen. Het lid vraagt of er voor het jaar 2005 voldoende middelen in de begroting voorzien zijn om de controle en de handhaving van deze oude regelgeving te laten naleven?

B. Tweede ronde : antwoorden van de minister en replieken van de leden

Vooraf zou de minister willen benadrukken dat er tijdens deze begrotingsronde – zowel bij de begrotingscontrole als bij de begrotingsopmaak – bespaard moest worden. De omvang van het globale budget “regionale energiepolitiek” bedraagt 7,6

miljoen euro met als uitschieters de dotatie voor de VREG (2,5 miljoen euro), de subsidies voor fotovoltaïsche systemen (1,6 miljoen euro) en de kredieten voor de energieprestatiedatabank (1,5 miljoen euro).

De dotatie van de VREG

In verband met de vragen omtrent de dotatie aan de VREG, ter sprake gebracht door zowel de heren Bart Martens als Eloi Glorieux, verduidelijkt de minister dat de kredieten voor de VREG onveranderd blijven. Maar dat de VREG een niet onaanzienlijke spaarpot heeft aangelegd (246.000 euro) en dat, gegeven kredieten en spaarpot, de VREG toch uitstekend werk heeft geleverd. Overigens had de VREG vooral in het jaar voor en het jaar na de liberalisering over de middelen moeten kunnen beschikken om de openstelling van de markten en de vrijmaking van de klanten te begeleiden. Ook had de VREG beroep moeten kunnen doen op de federale ombudsdienst. Het zou een berg werk bespaard hebben. Maar de federale ombudsdienst laat op zich wachten, al is voor zowel 2004 als 2005 meer dan 800.000 euro beschikbaar gesteld in het budget van de CREG, de federale regulator.

Doch de ter beschikking gestelde middelen laten de VREG toe de bestaande en gewaardeerde dienstverlening te handhaven en zelfs nog meer te doen naarmate de kinderziekten van de liberalisering onder controle geraken.

De suggestie om een deel van de dienstverlening via bijvoorbeeld De Post aan te bieden, zal de minister meenemen maar moet grondig onderzocht worden, samen met de regulator en de administratie. Want een wildgroei van informatiekanaal moet hoe dan ook vermeden worden. De voorkeur gaat uit naar één toegankelijk aanspreekpunt dat inlichtingen verstrekt en toelichting verschaft en zelf de klacht doorverwijst in plaats van de klant door te verwijzen.

Energieprestatieregelgeving

De heren Bart Martens en Carl Decaluwé dringen aan op middelen om de regelgeving ten uitvoer te leggen. De minister kan verzekeren dat de Vlaamse Regering, ondanks de budgettaire beperkingen, niet heeft nagelaten de nodige gelden (1,5 miljoen euro op de begrotingsposten databank – ba 12.39

en software – ba 50.04) te voorzien om de uitvoering van de ter zake geldende bepalingen van het Energieprestatiedecreet te waarborgen.

De Vlaamse Regering heeft op 26 november 2004 het ontwerp van energieprestatiebesluit overigens een tweede keer goedgekeurd, na de adviezen van SERV, MiNa-Raad, Vlacoro en Wetsmatiging, en voor het advies van de Raad van State. Belangrijk is dat, in tegenstelling tot het principiële goedgekeurde voorontwerp van energieprestatiebesluit, een overgangperiode van zes maanden wordt ingesteld die de betrokkenen toelaat te kiezen tussen het isolatiecriterium K-45 of de energieprestatienorm E-100. Het besluit zou ingaan op 1 januari 2006.

Ondertussen wordt voorbereidend werk verricht om niet alleen de software en de databank tijdig ter beschikking te hebben maar ook en vooral om architecten, ingenieurs, installateurs, aannemers, verslaggevers en anderen voor te bereiden op het in voege treden van het energieprestatiebeleid. Zo zullen onder andere middelen voor communicatie en energiebeleidsovereenkomsten (ba 12.05 respectievelijk ba 12.25) worden ingezet ten behoeve van een indrukwekkende reeks ondersteunende acties. Gewerkt wordt, overigens in overleg met tal van belanghebbenden en belangstellenden, aan een internetwebsite, artikels in vakbladen, publiekscampagnes, doelgroepgerichte opleidingen, sectorieel georganiseerde workshops, enzovoort.

De door de heer Bart Martens vermelde erkenning en opleiding van deskundigen om energie-audits van woningen op te stellen, is eveneens in voorbereiding. De minister zal een ontwerpbesluit één van de volgende weken, samen met de voor onderwijs bevoegde collega, ter goedkeuring voorleggen aan de Vlaamse Regering.

Ten aanzien van de vraag van de heer Eloi Glorieux over het handhaven van de naleving van de isolatieregels in het overgangsjaar 2005 – de tussenperiode vooraleer de energieprestatieregelgeving van toepassing is – blijkt uit de controles op de bouwplaatsen dat de K55-norm in 92% van de gevallen gehaald wordt. Overigens geven de isolatieformulieren aan dat de gemiddelde nieuwbouwwoning zelfs de K45-norm haalt. Het lijkt de minister dus niet aangewezen om, een jaar voor een ander systeem in voege treedt, het bestaande systeem plots met bijkomende maatregelen te gaan

afdwingen. De regering zet alles op alles om van het energieprestatiesysteem een succes te maken en ook het milieu zal meer baat hebben bij een effectief en efficiënt energieprestatiebeleid dan bij meer toezicht op het ogenblik dat de oude isolatieregeling plaats ruimt voor de nieuwe energieprestatieregels.

Programmadecreet Hoofdstuk XI Elektriciteit

In verband met de opmerkingen van de heren Martens en Glorieux, over het programmadecreet, inzonderheid de gratis distributie van groene stroom en het briefadvies van de MiNa-Raad, verklaart de minister dat hij de voorstellen van de MiNa-Raad met aandacht gelezen heeft. Verzocht wordt werk te maken van vier onderscheiden punten.

- Ten eerste rechtszekerheid. Het is onder andere om redenen van rechtszekerheid dat de minister heeft voorgesteld de gratis distributie van groene stroom af te schaffen. Want de MiNa-Raad heeft gelijk te stellen dat het ons niet aan wind of zon ontbreekt maar aan een stabiel juridisch en tarifair kader dat toelaat investeringen in groene stroom te bevorderen.

De minister verwijst naar het arrest van het Arbitragehof (arrest nr. 193/2004 van 24 november 2004) waarbij het Hof de tenuitvoerlegging van artikel 5 van het decreet van 7 mei 2004 tot wijziging van het Elektriciteitsdecreet wat betreft het groenestroomcertificatensysteem en tot interpretatie van artikel 37, § 2, van dit decreet inzoverre het van toepassing is met terugwerkende kracht, geschorst heeft.

In plaats van de herhaaldelijke en regelmatige wijzigingen aan het Elektriciteitsdecreet, om nog te zwijgen van de talrijke uitvoeringsbesluiten, dient het energiedecreet te zorgen voor een duurzame en dus ook betrouwbare regelgeving. De tarifaire politiek is, helaas, vooralsnog een federale bevoegdheid.

- Ten tweede bepleit de MiNa-Raad een juiste marktomgeving, zonder overmatige subsidies, maar ook zonder ontoelaatbare discriminatie. De afschaffing van de gratis distributie van groene stroom komt tegemoet aan het verzoek om overmatige subsidies ongedaan te maken. De vermeende discriminatie inzake evenwichtskosten kan, helaas, alleen federaal ongedaan gemaakt worden.

- Ten derde pleit de MiNa-Raad voor een korting van 125 euro per jaar, te betalen door de distributienetbeheerders, voor afnemers van groene stroom die in groenestroomprojecten investeren. Gezien een dergelijk initiatief de distributietarieven zou optrekken, lijkt het in tegenspraak met het regeerakkoord, nog afgezien van de vraag of zo een reductie wel de aangewezen weg is om groenestroomprojecten te stimuleren.
- Ten vierde de gegarandeerde afzet. Voorstel is de distributienetbeheerders de aankoop van groene stroom als openbaredienstverplichting op te leggen tegen 90% van de marktwaarde van elektriciteit. Het kan inderdaad de haalbaarheid van bepaalde projecten bevorderen. De minister brengt het regeerakkoord in herinnering.

Overigens wil de minister nogmaals aangeven dat de certificaten, de ecologiesteun en de fiscale aftrek moeten volstaan om het verschil in productiekost tussen grijze en groene stroom te overbruggen en dat van een compensatie voor de afschaffing van de gratis distributie van groene stroom geen sprake kan zijn.

Maar het aangekondigde onderzoek naar de juridische en praktische belemmeringen moet gewoon doorgaan, zoals afgesproken in de beslissing van de Vlaamse Regering bij het ontwerpbesluit.

De vraag van de heer Glorieux over de achterstand van Vlaanderen in vergelijking met de andere lidstaten in de Europese Unie is heel interessant, maar de heer Peeters is pas minister sinds 22 juli 2004. Men kan hem dan ook niet de achterstand op het vlak van de groene stroom verwijten. Men moet de minister de tijd geven om te realiseren wat nodig is. De minister gaat niet achterom kijken of de vorige regeringen van welke kleur dan ook beschuldigen. Hij kan evenwel moeilijk antwoorden op de vraag over de redenen voor de achterstand van Vlaanderen. Daarvoor is een evaluatie van het vorige beleid nodig en dat helpt niemand vooruit.

Wat de twee fondsen betreft stelt de minister dat het Energiefonds leeg is en dat hopelijk zal blijven. Dat betekent immers dat de doelstellingen gehaald zijn en er dus geen boetes betaald moeten worden. Het Fonds Hernieuwbare Energiebronnen is niet leeg, maar daar zijn heel wat problemen. Er zijn

rechtszaken voor de Rechtbank van Eerste Aanleg, voor de Raad van State en zelfs het Arbitragehof dat op donderdag 24 november 2004 artikel 5 van het zgn. interpretatief decreet (het decreet van 7 mei 2004 tot wijziging van het Elektriciteitsdecreet wat betreft het groenestroomcertificatensysteem en tot interpretatie van artikel 37, § 2, van dit decreet) heeft geschorst. De minister heeft aan de regulator en de administratie meteen de opdracht gegeven de onmiddellijke gevolgen van de schorsing te onderzoeken en het vervolg van de rechtsgang voor te bereiden.

De beschikbare middelen voor een van overheidswege ondersteund groenestroombeleid hangen dus af van een rechterlijke uitspraak. De minister heeft rekening gehouden met het feit dat er in het fonds gelden zijn binnengekomen die worden betwist, door in de begroting 2005 maar een derde in te schrijven (1,2 miljoen euro).

Een tweede vraag van de heer Glorieux betreft de tender voor buitenlandse projecten in het kader van Joint Implementation en Clean Development Mechanisms. De minister stelt duidelijk dat het de bedoeling is van deze regering om rationeel energiegebruik te stimuleren en het is niet de bedoeling om onzorgvuldig om te springen met de twee mechanismen. Met betrekking tot het geciteerde bedrag van 168 miljoen euro (uitstootkredieten) gaat de minister ervan uit dat de heer Glorieux dit bedrag heeft berekend door 24 miljoen ton te vermenigvuldigen met 7 euro. Dat zijn twee correcte elementen. Hij wijst erop dat de tender niet door hem is uitgeschreven, maar door de minister van Economie, mevrouw Fientje Moerman. Om in de toekomst van die mechanismen te kunnen blijven gebruik maken, verplicht Europa om daarop een bedrag te plakken. Minister Moerman heeft dat gedaan. De minister deelt de bekommernis van de heer Glorieux. Men zal alles doen om zorgvuldig om te springen met rationeel energiegebruik.

Het budget voor communicatie is in termen van vastleggingskredieten onder de vorige regering gehalveerd van 804.000 euro in 2002 en 2003 naar 402.000 euro in 2004. De minister merkt op dat de ordonnanceringskredieten voor 2004 door de huidige regering worden opgetrokken van 602.000 euro naar 770.000 euro. Men is dus goed bezig. Het budget voor bewustmaking heeft onder de vorige regering een realisatiegraad gehaald van 33% in 2003 en 0 % in 2002.

Verder stelt de minister dat het voorstel van de heer Carl Decaluwe om na te gaan of bewustmaking en gedragsverandering bevorderd kunnen worden door gebruik te maken van zowel de regionale televisie als de openbare omroep, en in het bijzonder via de zgn. boodschappen van algemeen nut, grondig moet worden onderzocht. Als men daar op een goedkope manier van kan genieten, moet men dat ook doen. Als daarvoor bijkomende fondsen moeten worden vrijgemaakt, zal de minister dat proberen te realiseren bij de budgetcontrole.

Wat de andere beleidsvelden, en inzonderheid de sector van de sociale woningen betreft, moet worden bekeken wat er daar kan worden gedaan. Het is evident dat aan sectoren als Onderwijs en Onderzoek, Mobiliteit en Transport, Huisvesting en dergelijke de nodige aandacht moet worden besteed en dat die verder moeten worden ondersteund.

Voor de fotovoltaïsche systemen blijft de basisallocatie zowel voor 2004 als voor 2005 gehandhaafd, naast andere voordelen, zoals premies, certificaten, ecologiesteun en fiscale afrek. De vraag is of dat allemaal wel zinvol is besteed. Men dient rustig de tijd te nemen om na te gaan of er geen andere aanpak nodig is. Voor ventilatie wijst de minister op de beslissing van de Vlaamse Regering over de energieprestatieregelgeving. Die moet een serieuze bijdrage leveren in het debat over rationeel energiegebruik.

De vraag van de heer Jan Peumans naar de compenserende federale bijdrage of de zgn. Eliaheffing is niet onschuldig. Op het federale niveau is die heffing nu ingeschreven in de programmawet. De Vlaamse Regering heeft enkele weken geleden gesteld dat er voor de gemeenten een compensatie moet komen. Ze wacht op de goedkeuring van de programmawet. Dan zal er overleg zijn met de gewesten. De mogelijkheid bestaat om vrijstellingen te voorzien, maar dat is min of meer een vergiftigd geschenk. Als het bedrag vastligt en men voorziet vrijstellingen, wordt het probleem alsmaar groter voor diegenen die achterblijven, tenzij er andere mechanismen worden gevonden.

Grinddossier

Op de vragen van de heer Jan Peumans en de heer Rudi Daems over de problematiek van de grindwinning, verklaart de minister dat er een politiek akkoord is over het realiseren van de afgesproken

quota. Er bestaat heel wat discussie over wat er daarna al dan niet mogelijk is. In de beleidsnota Energie zijn een aantal elementen opgenomen die iedereen in overweging zou moeten nemen, namelijk de al dan niet bedreigde arbeidsplaatsen, de al dan niet bedreigde bevoorrading, de economische en ecologische kost van grindinvoer, de betrekkelijk geringe beschikbaarheid van alternatieven of substituten, de met de grindwinning samenhangende zandwinning enzovoort. De minister verheelt niet dat sommige stellingnamen effecten hebben op de werkgelegenheid. Men moet heel goed kijken welke andere oplossingen mogelijk zijn, niet alleen voor de grindwinning maar ook voor de werkgelegenheid. Men moet heel voorzichtig stelling innemen om te voorkomen dat er sociale onrust ontstaat. Het debat gaat echter niet daarover. De enige vraag die te maken heeft met de begroting is die over het Grindfonds. Hoe zit dat in elkaar?

Vervolgens gaat de minister in op de vraag over het Grindfonds. Er is een dadingovereenkomst afgesloten tussen het Vlaamse Gewest en de naamloze vennootschap Maasland Groefuitbating. Voor de aanleg van een bungalowpark kocht Center Parks binnen het reconversieplan Limburg gronden van de NV Maasland Groefuitbating op de mijnterreinen van Eisden. De Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij Limburg bereikte na onderhandelingen namens de Vlaamse Regering in 1992 een overeenkomst met die NV ter compensatie van 2,8 miljoen ton onontginbaar grind dat zich onder de grond bevond. Die leidde wel tot verschillende disputen tussen het Vlaamse Gewest en de NV, voornamelijk over de vraag of de compensatie al dan niet vervat zat in de onder het Grinddecreet toegekende quota. Er volgde een juridisch gevecht, waarbij als eerste de NV de Vlaamse Regering in gebreke stelde en op 28 mei 1999 overging tot een dagvaarding. De Vlaamse Regering antwoordde op haar beurt met een tegenvordering op grond van tergend en roekeloos geding. Op 6 juli 2004 deed de NV een nieuwe dagvaarding betekenen om de onontvankelijke elementen van de oude dagvaarding op te vangen. Op 14 juli 2004 kwam een dadingovereenkomst tot stand tussen de NV en het Vlaamse Gewest, dat daarbij werd vertegenwoordigd door de ministers Ceysens en Van Mechelen. In uitvoering van die overeenkomst moet het Vlaamse Gewest voor 2005 het bedrag van 867.627,06 euro ter beschikking stellen. Voorgesteld wordt het bedrag voor 50% door het Vlaams Fonds voor Lastendelging te laten betalen en voor

50% door het Grindfonds. Het is die laatste uitgave van 433.813,53 euro die met het programmadecreet mogelijk wordt gemaakt. De minister meent dat hij hiermee het hele verhaal heeft verteld en verwijst voor verdere vragen naar het waarom van dit dossier naar mevrouw Ceysens, de heer Van Mechelen of andere bronnen.

De heer Eloi Glorieux blijft voor een aantal zaken op zijn honger. Hij begrijpt dat de regering moet besparen, maar hij stelt vast dat het Vlaamse budget voor energie nooit echt hoge toppen heeft gescheurd. Er wordt nu extra gesnoeid, waardoor het bereiken van de energiedoelstellingen, waar we al zo ver vanaf zaten, nu nog verder weg komt. De heer Glorieux geeft enkele voorbeelden waaruit blijkt dat Vlaanderen achterloopt bij het gemiddelde van de EU. Wij stoten 30 procent meer broeikasgassen uit, ons primair energiegebruik is 45 procent hoger, onze emissie per eenheid van het bruto binnenlands product is 40 procent hoger en wij gebruiken 8,5 keer minder hernieuwbare energiebronnen. Dat alles zal met de uitgetrokken budgetten niet ten goede veranderen. Nog minder uitgeven wijst op de desinteresse vanwege de regering om iets aan deze desastreuze toestand te doen. De minister stelt terecht dat hij eerst volop gebruik wil maken van rationeel energiegebruik. Investeren in hernieuwbare energiebronnen heeft inderdaad geen zin als men elders energie door ramen en deuren laat stromen. Maar in de budgetten blijkt dat noch voor het ene noch voor het andere veel nieuwe maatregelen of extra initiatieven genomen worden. Die zijn nochtans nodig om de achterstand in te lopen en de verschillende vooropgestelde doelstellingen te halen. De heer Glorieux erkent dat de minister niet zelf verantwoordelijk is voor die achterstand, maar hij ziet wel weinig maatregelen om hem op te halen. Het lid vreest dat met deze begroting de achterstand alleen nog groter wordt.

Hij sluit zich aan bij de MiNa-Raad, als die zegt dat het ons niet ontbreekt aan wind of zon maar aan een stabiel kader. Dat zal er niet komen door de gratis distributie van groene stroom af te schaffen. De enige rechtszekerheid die investeerders in hernieuwbare energie nu hebben, is dat ze voortaan geen steun meer krijgen. Wie sinds de vrijmaking van de energiemarkt koos voor een groene stroomleverancier zal dat vanaf januari 2005 flink voelen aan zijn energiefactuur. Dat kan toch niet de bedoeling geweest zijn, besluit de heer Glorieux. De uitspraak van het Arbitragehof, dat oordeelde dat een aantal stroomleveranciers geen

groenestroomcertificatenboete hoefden te betalen, houdt in dat de oorzaak niet zozeer ligt in de onwil van de stroomleveranciers maar minstens voor een deel bij het vergunningenbeleid van de overheid. Dat maakt het immers moeilijk voor investeerders om daadwerkelijk voldoende groenestroomcapaciteit te gaan inplanten. Ook dat kan de minister niet worden aangewreven, maar hier worden evenmin initiatieven ontplooid om bijvoorbeeld de hernieuwbare energieparken vlot te trekken met vlottere inplantingvoorwaarden.

De minister zegt dat er op grond van het regeerakkoord geen nieuwe openbare dienstverplichtingen mogen worden opgelegd die de distributietarieven zouden verhogen. Dat is waar, maar hij zou wel andere maatregelen kunnen nemen om de stroomprijs te verlagen, en die zouden een grotere impact hebben dan de genoemde niet-verhoging. Anderhalf jaar na de invoering van de vrije energiemarkt, is er nog altijd maar één grote, dominante speler. Wat doet de minister voor de bevordering van de vrije markt, voor de echte concurrentie? Hij is niet zelf bevoegd, maar kan wel als Vlaams minister bij zijn federale collega's aandringen op maatregelen. Ook het Vlaams regeerakkoord en het Vlaams Klimaatbeleidsplan erkennen dat de doelstellingen slechts kunnen gehaald worden als er voldoende flankerende federale maatregelen komen. Het is daarom een belangrijke opdracht van de minister om dat op een interministeriële conferentie of elders aan te kaarten. Het effect daarvan op de daling van de stroomprijs zal veel groter zijn dan dat van de bezuiniging op – nuttige – openbare dienstverplichtingen.

De heer Glorieux neemt er nota van dat het niet de bedoeling is om de Kyoto-doelstellingen te realiseren met flexibele mechanismen en belooft meteen dat hij dit blijft opvolgen. Zijn fundamentele vraag blijft waarom dan niet een dergelijke tender in Vlaanderen wordt uitgeschreven, voor hetzelfde bedrag, bijvoorbeeld om x aantal sociale woningen energiezuiniger te maken. Daarvan profiteren niet alleen huurders en eigenaars maar ook de Vlaamse industrie. Op dat vlak is er nog een groot potentieel. Hij besluit dat de begroting voor energie een mager beestje is. Daarmee zullen we onze achterstand, waarvoor de minister op zich niet verantwoordelijk is, niet inlopen.

Minister Peeters repliceert dat de kredieten voor programma 51.5 in 2004-2005 wel degelijk geste-

gen zijn. Vervolgens verwijst hij naar de verwachte middelen van het Fonds voor Hernieuwbare Energiebronnen, die niet binnengekomen zijn. Het Arbitragehof heeft het interpretatieve gedeelte van het decreet vernietigd, waardoor de hele juridische constructie zwaar onder druk komt te staan. Wat gaan de rechtbank van eerste aanleg en de raad van state zeggen? *Wait and see*, zegt de minister. In elk geval zijn die middelen er niet.

De heer Glorieux zei dat er niets nieuws onder de zon is op dit terrein. De minister erkent dat er verschrikkelijk veel te realiseren valt. De doelstellingen, in het bijzonder die van Kyoto, zijn erg zwaar. Het is vrijwel zo dat Vlaanderen samen met Nederland in Europa Kyoto mag realiseren. De uitdaging is verschrikkelijk groot. Maar de minister blijft erbij dat zijn beleid spijkers met koppen slaat. Hij is blij dat de heer Glorieux de prioriteit van rationeel energiegebruik erkende. Het was ooit anders: eerst groene stroom en dan kijken hoe die rationeel gebruikt kan worden. Op het vlak van hernieuwbare energie moet de hype rond wind- en zonne-energie gerelativeerd worden door een focus op biomassa, afvalverbranding en warmtekrachtkoppeling. Daar zijn volgens de ministers meer realisaties te behalen met windenergie op zee. Hoe gaat men trouwens die stroom aan land krijgen en verder verdelen?

De minister is het ermee eens dat er een probleem is met de liberalisering. Dan gaat het niet over de vrije keuze van de leverancier, maar om de vraag of de markt voldoende volatiel is inzake productie. Hij zal dat verder bespreken met minister Verwilt.

De heer Glorieux vraagt naar een tender in Vlaanderen, zeker inzake sociale woningen en scholen. Minister Peeters verwijst naar de beleidsnota Energie die stelt dat men een en ander wil realiseren met derdepartijfinanciering. Hij stelt dat er dus zeker geen onwil is van zijn kant.

De heer Glorieux verwijst naar het REG-decreet dat op het einde van de vorige regeerperiode werd gerealiseerd. Dit kan een middel zijn voor steunmaatregelen. Het decreet bepaalt dat men algemene middelen kan gebruiken voor het REG-fonds. Het fonds blijft echter leeg. Hij stelt dat het geen zin heeft fondsen te creëren als dat lege dozen blijven.

Minister Peeters antwoordt dat hij graag geld zou

steken in het REG-fonds, maar daarvoor zijn er nu geen middelen. Er moet een evenwicht zijn in het geheel. Als er extra middelen te verdelen zijn, mag men er zeker van zijn dat hij niet een keer, maar twee of drie keer langs de kassa zal passeren.

De heer Glorieux zegt dat er zowel op het vlak van rationeel energiegebruik als op het vlak van hernieuwbare energiebronnen een grote achterstand is. Beide moeten ingevoerd worden.

De heer Rudi Daems vraagt zich af of het Grindfonds aan bod moet komen in de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie. Zijn vraag betreft de dading die op 14 juli jongstleden is getroffen tussen de NV Machiels en de ministers Van Mechelen en Ceysens. Hij raakt niet wijs uit de cryptische formulering in de memorie van toelichting. Destijds werd afgesproken dat vijftig procent van de dading zou verhaald worden op het Grindfonds. Hij meent dat dit fonds daarvoor niet het gepaste instrument is. Het is bestemd om de comités te laten werken, om na te denken over ontginningen en nabestemmingen van ontginningsgebieden en om de sociale begeleiding bij het einde van het Grinddecreet te organiseren. Hij wil weten welke afspraak hierover werd gemaakt. Hij stipt aan dat het gaat om gebeurtenissen van het begin van de jaren '90, terwijl het grinddecreet in werking is getreden in 1993 of 1994. Hij vraagt zich af of men kan afspreken om iets te verhalen op een fonds dat ten tijde van de feiten nog niet eens bestond.

De heer Jan Peumans vindt het raar dat een dergelijke beslissing wordt genomen op 14 juli 2004, in het kader van de lopende zaken. Volgens hem kaderde dit verhaal eigenlijk in de Limburgse reconversie. Er zou een zoveelste bungalowpark worden gebouwd en er zou een groot meer worden aangelegd. De firma Machiels zou daar grind kunnen uithalen. De plannen zijn echter niet doorgegaan. Nu wil men de centen halen uit het Grindfonds, hoewel dat daarvoor niet bedoeld is. Hij verwijst daarbij naar het briefadvies van de MiNa-Raad, die enkele terechte vragen stelt over het ontbreken van een motivering voor deze regeling. Hij weet wel dat het niet minister Peeters is die deze beslissing heeft genomen, maar wel zijn voorgangers.

De heer Jan Peumans had ook een vraag gesteld over de stijging op pagina 351 (van de toelichting) van 600.000 euro naar 3 miljoen euro. Het gaat

om de algemene werkingskosten van verschillende comités die niet worden vergoed binnen de sector overheid, inclusief presentiegelden en werkingskosten verbonden aan studies en herinrichtingsprojecten. Op die vraag heeft hij nog geen antwoord gekregen.

Een tweede vraag betrof de Limburgse quota die in 2008 opgebruikt zullen zijn. Hetzelfde fenomeen doet zich voor bij de mensen die gevelstenen maken. Als er nu geen beslissing wordt genomen, komt men weer terecht in hetzelfde scenario. Hij wil graag de economische context bekijken in Europees verband. Inzake de cementindustrie weet hij dat klinkers op dit ogenblik worden ingevoerd vanuit Indonesië. Ook op deze vraag heeft hij geen antwoord gekregen.

Hij verwijst naar een artikel in een kwaliteitskrant waarin een ondernemer stelde dat iedere KMO gemiddeld drie mensen kan afdanken indien de Eliaheffing werkelijkheid wordt. Hij wil duidelijkheid over deze heffing. Hij vindt dat de minister zich wat op de vlakte houdt. Dat bleek ook uit het voorstel van beslissing dat de minister aan de ministerraad heeft voorgelegd. Daarmee kon men alle kanten uit maar het bood geen oplossing voor de gemeenten. Hij stelt vast dat de Limburgse intercommunale Interelectra het geld dat de gemeenten uit de Eliaheffing zullen krijgen, in mindering brengt op het dividend dat aan de gemeenten wordt uitgekeerd. Dat is duidelijk in het geval van de gemeente Riemst die 190.000 euro ingevolge de Eliaheffing krijgt, maar 200.000 euro minder dividend krijgt. Hij dringt aan op duidelijkheid van de Vlaamse Regering en de minister bevoegd voor energie.

De heer Bart Martens dankt de minister voor de verhelderende antwoorden op de vragen die hij een vorige keer heeft gesteld. Hij heeft wel vragen bij de manier waarop het advies van de MiNa-Raad, waarin alternatieven worden aangereikt voor het wegvallen van de gratis distributie voor de groene stroom, wordt afgemaakt. Hij weet dat aanpassingen aan de evenwichtskosten die de hoogspanningsnetbeheerder Elia aanrekent aan de producenten van groene stroom een federale bevoegdheid zijn. Het Vlaamse Gewest heeft echter een zitje in de algemene raad van de CREG en kan het thema daar op de agenda plaatsen. Daar moet een offensieve strategie gevoerd worden. De minister engageert zich om dat via zijn vertegenwoordiger te agenderen bij de CREG.

De kortingspremie van 125 euro die de MiNa-Raad suggereert voor de afnemers van groene stroom die tevens investeren in projecten van hernieuwbare energie, zou moeten betaald worden door de distributienetbeheerder. De minister beweert dat dit strijdig is met het regeerakkoord dat stelt dat er geen bijkomende verplichtingen kunnen worden opgelegd die kunnen leiden tot een stijging van de distributiekosten. De premie komt echter in de plaats van de gratis distributie die een dalend effect heeft op de distributiekosten. Het is dus maar de vraag of de premie werkelijk zal leiden tot een netto verhoging van de distributienettarieven. Als dat niet zo is, ziet de heer Martens niet in waarom de maatregel strijdig zou zijn met het regeerakkoord. In het regeerakkoord staat immers ook dat men nieuwe bijkomende openbare dienstverplichtingen wil opleggen, bijvoorbeeld door derdepartijfinancieringen voor investeringen inzake energiebesparing. Voor hem zijn de suggesties van de MiNa-Raad dus niet strijdig met het regeerakkoord.

De heer Bart Martens stelt vast dat de boetes voor het Fonds voor Hernieuwbare Energiebronnen niet worden geïnd. Verschillende leveranciers voldoen niet aan de verplichting een minimum aan groene stroom op te nemen. Ze weigeren echter de boetes te betalen en vechten dit met succes aan bij het Arbitragehof en bij de Raad van State. Toch worden die boetes doorgerekend aan de consument. Dat noemt de heer Martens een vorm van oplichting. Hij wil weten wat de minister daaraan wil doen. De consument heeft recht op een terugbetaling. Hoe zal de minister een einde maken aan die onheuse praktijken?

Volgens de heer Bart Martens zegt de minister ten onrechte dat de hype over windenergie moet genuanceerd worden. Volgens de minister moet er meer aandacht besteed worden aan de biomassa en aan energie uit afvalverbranding. De spreker is het eens met de uitspraak van de minister over biomassa maar vindt het verkeerd om de energie uit windmolens af te doen als een hype. De Nederlandse beleidsmakers voorzien in een vertienvoudiging van de stroom uit windenergie tegen 2030: van de huidige 930 megawatt geïnstalleerd vermogen naar 9.000. In Denemarken wordt nu al 20 procent van de stroom gehaald uit windenergie, naast 17 procent uit biomassa. In totaliteit wordt daar meer dan 50 procent gehaald uit warmtekrachtkoppeling. Dat afdoen als een hype doet onrecht aan de technologie en de mogelijkheden op de Noordzee.

Elia doet nu aan stemmingmakerij door te wijzen op de hoge connectiekosten. Elia verdedigt vooral de belangen van zijn private aandeelhouder en probeert Electrabel zo “uit de wind” te zetten. De minister moet volgens de spreker kritisch staan tegenover die uitlatingen en het potentieel van windenergie juist inschatten. Uit studies in opdracht van het Verenigd Koninkrijk blijkt dat windenergie tegen 2020, zonder rekening te houden met de externe kosten, de goedkoopste elektriciteitsbron zal zijn. Het zou dus een grote vergissing zijn om de windmolenenergie niet als volwaardig te beschouwen te meer gelet op de mogelijke synergie met de productie van waterstofgas.

Op vraag van de heer Bart Martens wat een interpretatief decreet is, verduidelijkt *de minister* dat indien een wet enige onduidelijkheid bevat, een interpretatieve wet die onduidelijkheid kan wegnemen. Het Elektriciteitsdecreet bevat een aantal onduidelijkheden. Er is dus een interpretatief decreet gemaakt zodat men het oorspronkelijk decreet goed kan vatten. De minister benadrukt dat het interpretatief decreet niet van zijn hand is.

Windenergie is een discussie waard. De minister hoopt met de commissie van gedachten te kunnen wisselen over biomassa, warmtekrachtkoppeling, en dergelijke meer. Het grote nadeel ten opzichte van andere landen is dat men in Vlaanderen de stroom van windenergie aan land moet krijgen. Dat veroorzaakt extra kosten. De stroom moet daarenboven nog in een net gebracht worden dat een aantal capaciteiten heeft.

Volgens *de heer Robert Voorhamme* zouden nieuwe kerncentrales met dezelfde problemen geconfronteerd worden, alleen is de afstand langer.

De minister antwoordt dat het ook belangrijk is waar de stroom precies het net inkomt. Een kerncentrale zoals Doel ligt vrij dicht bij een sterke gebruikseenheid of -centrum. Aan de kust zijn er geen zware industrie of zware energieverbruikende bedrijven.

De heer Robert Voorhamme vindt het vreemd dat een aantal factoren toevallig overeenkomen. Omwille van het koelwater zijn kerncentrales aan grote waterwegen gevestigd. Daarenboven liggen ze vaak aan de landsgrenzen. Toevallig zijn beide factoren terug te vinden bij de haven van Antwerpen.

De “plantlocation” van elektriciteitscentrales is volgens *de minister* een interessante kwestie. Natuurlijk probeert men zich zo dicht mogelijk bij de afnemers te vestigen. Er spelen natuurlijk andere factoren. Hij neemt akte van de uitspraken van de heren Martens en Voorhamme dat windenergie geen hype is. Dat zal aan bod komen bij de bespreking van de beleidsnota Energie.

De boetes van het Fonds voor Hernieuwbare Energie worden doorgerekend. Het is een juridisch probleem. De decreetgever verplicht Electrabel om de boetes te betalen. Die boetes worden betwist voor de rechtbank. Intussen worden de boetes aangerekend aan de klanten. Dat gaat inderdaad in tegen het gezond verstand, het is niet evident dat de wetgever daarop reageert, maar de minister zal laten onderzoeken of hij kan optreden.

De heer Robert Voorhamme vindt het, zelfs als er geen betwisting is, niet vanzelfsprekend dat een bedrijf zijn boetes automatisch en integraal doorrekent aan de klanten. Als een loodgieter boven op zijn uurtarief en verplaatsingskosten ook nog zijn parkeerboetes rekent, zou geen enkele klant dat aanvaarden. Door de gebrekkige liberalisering van de markt wat dat aspect betreft, staat de klant machteloos. *De heer Voorhamme* vindt dat men licht over dat probleem gaat. Het feit dat de CREG dat toestaat, betekent niet dat de parlementsleden en de minister er niet verder over kunnen nadenken.

De minister herhaalt dat hij de juridische aspecten zal laten onderzoeken en zal nagaan of het ook in de CREG behandeld kan worden.

Het al dan niet strijdig zijn van kortingssysteem van de MiNa-Raad met het regeerakkoord hangt volgens de minister af van het aantal klanten. Hij beaamt de opmerking van de heer Martens dat er niet bij voorbaat een probleem is met het regeerakkoord, maar dat één en ander afhangt van een aantal voorwaarden.

Wat het grinddossier betreft, zegt de raadgever Energie van de minister dat men, bij de opmaak van de begroting 2004, verwachtte dat een heel aantal uitgaven met betrekking tot studies en financiering van projecten in het kader van de herbestemming, dit jaar zouden gebeuren. Vandaar dat er meer dan 5 miljoen euro was ingeschreven. Dat blijkt helemaal niet het geval: eind oktober 2004

was er 370.000 euro uitgegeven en men schat dat het tegen december 2004, 450.000 euro zal zijn. Als men daar het bedrag van de dadingovereenkomst bijtelt, komt men aan het kleine miljoen euro ingeschreven in de begrotingscontrole 2004. Voor 2005 worden de middelen opnieuw opgetrokken omdat dan de uitgaven zullen gebeuren.

De heer Jan Peumans vraagt verduidelijking over die forse stijging: het budget stijgt van 900.000 in 2004 naar 3 miljoen euro. Hij wil weten wat men doet met 120 miljoen euro op het artikel voor de algemene werkingskosten voor de verschillende comités, niet vergoed binnen de sector overheid. Daarnaast staan immers de algemene werkingskosten van de comités vergoed binnen de sector overheid, onder andere ingevolge overeenkomsten. Dat is op een sibillijnse manier weergegeven. Hij heeft zich al een aantal jaren niet meer verdiept in het grinddossier, maar is enkel bekommerd over de zorgvuldige aanwending van overheidsmiddelen.

De kabinetschef van *de minister* verduidelijkt dat in de oorspronkelijke begroting 2004 een bedrag 5.031.000 euro voor studies en financiering van projecten ingeschreven stond. Bij de begrotingscontrole blijkt dat de studies niet zo snel vorderen als verwacht, zodat de uitgaven voor die studies niet in 2004 kunnen gebeuren. Er was in oktober 2004 nog maar ongeveer 300.000 euro uitbetaald. Naar aanleiding van de begrotingscontrole was men verplicht om de begrotingscontrole waarheidsgetrouw te maken en het bedrag naar beneden te herzien. De studies moeten echter worden betaald. Dat betekent dat er een verschuiving plaatsvindt van de aanrekening van de studies naar 2005. Omdat er een zekere marge was op die kredieten, heeft de regering beslist om de helft van het dadingsbedrag aan te rekenen op die post van het Grindfonds.

De minister zegt dat de heer Peumans nog altijd een schriftelijke vraag mag stellen. Verder vraagt de minister begrip voor het feit dat hij niet op de andere vraag van de heer Peumans over de substituten geantwoord heeft. De minister kan echter op zo'n korte tijd zomaar niet bepalen met welke elementen van transport, invoer en dergelijke meer rekening moet worden gehouden in de afweging over de toekomst van de grindontginning, in het bijzonder in Limburg. Hij vindt de suggestie van de heer Peumans interessant en hij zal zo snel mogelijk een antwoord op de vraag geven.

De heer Peumans zegt dat er een organisatie is op-

gericht die zich specifiek bezighoudt met Short Sea Shipping (SSS) en die krijgt geld van de overheid. Hij stelt met verbazing vast welke primaire grondstoffen via de zee worden vervoerd. Voor grind zijn er wellicht ook een aantal alternatieven, die voor de verwerkende industrie in Limburg helemaal niet negatief zijn. De afgeleide van grind is niet zozeer de grinduitbating op zich, maar wel de beton- en cementverwerkende bedrijven in Limburg. Die laatste liggen in het verlengde van de grinduitbating, die op zichzelf geen grote vorm van werkgelegenheid is. *De minister* zegt dat daarop zeker zal worden teruggekomen als het gaat over het plan over de delfstoffen.

Wat de Eliaheffing betreft kan hij niet anders dan verwijzen naar zijn vorige antwoord. Hij hoopt dat er duidelijkheid komt als het federale parlement de programmawet heeft goedgekeurd.

De kabinetschef van de minister antwoordt op de vraag van de heer Daems m.b.t. het grinddossier waar de Vlaamse Regering naar aanleiding van de begrotingsopmaak heeft beslist dat de budgettaire aanrekening van de helft van het bedrag van die dading op het Grindfonds moest gebeuren. De kosten moeten ergens worden betaald. Er was ruimte binnen het Grindfonds en er was wel degelijk een band met de ontginning, omdat het gaat over een quotum dat begrepen is in het quotum, dat aan de NV Maasland is toegewezen in het kader van het Grinddecreet.

De heer Rudi Daems vraagt welke afspraak er destijds is gemaakt en hoe formeel die is. Verder is het de vraag of het juridisch mogelijk is om een dergelijke dading voor een gedeelte te verhalen op het Grindfonds, gelet op het Grinddecreet. De kabinetschef verklaart dat er een decretale bepaling is opgenomen in de begrotingsbepalingen om de dading te financieren via het Grindfonds. *De minister* verduidelijkt dat de dading door de vorige regering is aangegaan en dat die moet worden betaald. Het geld moet ergens vandaan komen. Hij wijst erop dat het gaat om een beleidsbeslissing die juridisch correct is.

De heer Jan Peumans repliceert dat het de bedoeling is van het Grinddecreet om een heffing in te voeren en te bepalen waarop dat moet gebeuren. Het Grindfonds is opgericht om grind uit te halen en vervolgens de grindgaten te herstructureren. In dit geval is er echter nooit grind uitgehaald. Men

wou grote waterpartijen (Center Parcs) maken. Ecologisch gezien hoort dit geld ook thuis bij het Limburgs Reconversieplan. Dit was een van de grote reconversieprojecten, maar de minister ondergaat datgene wat zijn voorgangers hebben beslist in het kader van de continuïteit.

C. BEGROTING MOBILITEIT

I. ALGEMENE TOELICHTING DOOR MINISTER KATHLEEN VAN BREMPT

De begroting mobiliteit omvat drie belangrijke luiken en één eerder aanvullend luik:

1. de artikelen bij programma 63.20 waarbij de artikelen die de openbare vervoersmaatschappij De Lijn (de Vlaamse Vervoermaatschappij VVM) aangaan;
2. de artikelen bij programma 63.40, te beschouwen als het luik “mobiliteit” in de meer algemene zin van het woord (subsidies aan verenigingen, werking MORA en studie mobiliteitscel, enzovoort);
3. aanvullend zijn er enkele artikelen van meer algemene aard die vallen onder de posten bij de secretaris-generaal (69.90) en die specifiek met mobiliteit te maken hebben, onder meer omdat de Mobiliteitscel rechtstreeks onder de secretaris-generaal ressorteert;
4. artikelen op het Vlaams Infrastructuurfonds (VIF) die over mobiliteit en/of verkeersveiligheid gaan.

In haar toelichting zal de minister telkens per onderdeel meteen de begrotingscontrole 2004 en de begroting 2005 toelichten.

1. Gemeenschappelijk vervoer

Tweede begrotingscontrole 2004

Bij de 1e budgetcontrole 2004 werden de kredieten van de verschillende exploitatieartikelen van de VVM samengevoegd in een nieuw artikel 31.02. Hierdoor kon de VVM een aantal meerkosten (onder meer inzake leerlingenvervoer, verzekeringen, heraanbesteding van de ritten, enzovoort) zelf opvangen.

Het ging hierbij om volgende artikelen: (bedrag in GVK)

31.01	vroeger algemeen dotatieartikel	385.299.000 euro
31.03	interestlasten leasingovereenkomst	468.000 euro
31.07	projecten mobiliteitsconvenants	11.779.000 euro
31.11	tussenkost leerlingenvervoer	37.357.000 euro
31.12	projecten basismobiliteit	86. 545.000 euro
31.15	compensatie ontvangstderving	20.125.000 euro
31.17	onderhoud kokers Antwerpen	245.000 euro
Totaal		541.810.000 euro

Vroeger waren dat allemaal verschillende artikelen. In de huidige begroting staan er op een aantal van die artikelen nog bedragen. Dat zijn de resterende bedragen om de betalingen te kunnen uitvoeren. In 2006 zal dit niet meer het geval zijn. Daarnaast blijft er nog het belangrijke artikel met de investeringen van De Lijn. Het betreft het artikel 81.02.

De minister beperkt zich voor de bespreking van de tweede begrotingscontrole 2004 tot de twee belangrijkste artikelen met name artikel 31.02 dotatie van De Lijn - exploitatie en artikel 81.02 dotatie aan De Lijn - investeringen

Artikel 31.02

	Initieel krediet 2004	wijziging	Aangepast krediet 2004
GVK	541.810	+ 15.865	557.675
GOK	422.856	+45.364	468.020

De begroting werd opgemaakt op basis van de bepalingen van de beheersovereenkomst 2003-2009 van De Lijn met de Vlaamse Regering. Bij de opmaak van de initiële begroting 2004 werd voor een aantal rubrieken een voorlopige inschatting gemaakt met een voorziene evaluatie bij de begrotingscontrole. Een aantal van de aanpassingen bij de tweede begrotingscontrole, zijn dan ook het rechtstreekse gevolg van het toepassen van de parameters zoals voorzien in de beheersovereenkomst.

De extramiddelen hebben vooral te maken met brandstoffen en exploitanten. De brandstofprijs is ontzettend gestegen wat in een meerkost voor De Lijn impliceert. Er is ook een meerkost voor het leerlingenvervoer die vooral te maken heeft met de verlenging van contracten, de aanbesteding van ritten en budgetten in het kader van stijgingen van leerlingenaantallen en beperking van de ritduur en het vermijden van overbezetting.

De minister wijst nog op een post Verzekeringen en het Minder Hinderplan waar sprake is van een bedrag van 8.100.000 euro.

Artikel 81.02

Voor de beleidskredieten is er voor 2004 een eenmalige besparing van 2 miljoen euro. De minister benadrukt dat die besparing enkel geldt voor 2004.

Begroting 2005

Artikel 31.02

	2004	2005
GVK	557.675	599.989
GOK	468.020	576.675

De stijging is ook te wijten aan stijgende kosten die gelieerd zijn aan de beheersovereenkomst (indexaanpassingen). Het gaat over personeelskosten, in mindere mate brandstofkosten en ook exploitanten, goederen en diensten.

De Lijn ontvangt heel wat bijkomende middelen maar er wordt ook een stuk besparing gerealiseerd omwille van de algemene lineaire besparingsmiddelen in het kader van de begrotingsbesprekingen. Concreet gaat het over een besparing van 2,254 miljoen euro op de werkingskosten.

De minister wijst op twee belangrijke posten waar sprake is van nieuw beleid. Het betreft enerzijds de Minder Hindermaatregelen die gecontinueerd worden in 2005 (2e fase werken aan de ring van Antwerpen). Dit vormt een bedrag van 14 miljoen euro. Anderzijds is er 15 miljoen euro opzijgezet voor de verdere uitvoering van het zgn. decreet

Basismobiliteit. Deze zaken vormen een belangrijk gedeelte van de verhoging van de dotatie aan De Lijn. De minister verwijst naar haar beleidsnota Mobiliteit die later in deze commissie zal besproken worden. De minister benadrukt dat er voor wat betreft de realisatie van basismobiliteit geen gas wordt teruggenomen. Naar aanleiding van de staking in Oost-Vlaanderen deelt ze ook mee dat 2004 een belangrijk scharniermoment is om de basismobiliteit te evalueren. Men moet nagaan welke bijkomende investeringen nodig zijn om dit decreet volledig te kunnen uitvoeren.

De totale stijging van de beleidskredieten 2005 bedraagt 41.408.000 euro.

Artikel 81.02

Binnen de begrotingsartikels 81.02 en 51.11 (VIF) werd voor de investeringsprojecten van De Lijn een budget van respectievelijk 56,3 miljoen en 19,6 miljoen ingeschreven voor 2004. De voornaamste domeinen waar in 2005 zal geïnvesteerd worden, zijn de verdere uitbouw van de voorstedelijke tramnetten te Antwerpen en Gent; de vernieuwing van het autobuspark (om een levensduur van 14 jaar te bereiken); de aankoop van een tweede reeks van 47 nieuwe trams gespreid over vijf jaar (sinds 2001 is daarmee gestart); de verbetering van de doorstroming van het openbaar vervoer via de voortzetting van de verkeerslichtenbeïnvloeding en de uitbouw van een eigen bedding; de verbetering van de halteaccommodatie en reizigersinformatie; de modernisering van de stel- en werkplaatsen en duurzame milieu-investeringen (plaatsen van roetfilters op de autobussen).

2. Algemeen infrastructuur- en verkeersbeleid

Het programma 63.40 omvat de kredieten voor onder meer studie in het kader van verkeersveiligheid en mobiliteit, subsidies aan verenigingen, de subsidie voor de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, de middelen voor de organisatie van de week van de zachte weggebruiker en van de week van vervoering, werkingsmiddelen voor de MORA, middelen aan de gemeenten voor de opmaak van mobiliteitsplannen en dergelijke meer.

Voor wat betreft de begrotingscontrole 2004 zijn er enkele kleine aanpassingen, en dan nog enkel op

het niveau van betalingskredieten, om openstaande facturen te kunnen betalen.

Begroting 2005

De minister vermeldt dat zich een aantal initiatieven zoals de week van de zachte weggebruiker en van de week van vervoering ondersteuning krijgen. Ook allerhande mobiliteitsverenigingen krijgen een subsidie. In dat verband denkt ze onder meer aan de Fietzersbond, de Voetgangersbeweging en de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers.

Ook de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) die een belangrijke taak krijgt in het verkeersveiligheidsbeleid krijgt ondersteuning. Deze stichting is werkzaam op volgende domeinen: het organiseren van permanente vormingen en bijscholingen inzake verkeerskunde; het uitbouwen van volwaardige opleidingen verkeerskunde op hogeschool- en universitair niveau; het sensibiliseren van jongeren en het begeleiden van scholen die streven naar een preventief verkeersgedrag en een verantwoorde vervoerskeuze en het stimuleren van wetenschappelijk onderzoek.

De inspanningen van 2004 worden verder gezet in 2005 en de kredieten blijven nagenoeg dezelfde. Inhoudelijk zullen enkele nieuwe accenten gelegd worden maar daarvoor verwijst de minister naar de bespreking van haar beleidsnota.

3. Artikel 69.90

Vanuit mobiliteit beheert de minister enkele begrotingsposten van de secretaris-generaal (BA 69.90), al dan niet samen met de minister van openbare werken. De belangrijkste daarbij is de post 12.20 “uitgaven voor communicatie”, waarop onder meer ondersteunende communicatie- en media-campagnes op het vlak van mobiliteit en verkeersveiligheid gefinancierd worden en waar voor 2004 en 2005 geen aanpassingen werden doorgevoerd. Het bedrag bleef constant op 199.000 euro.

4. Het Vlaams Infrastructuurfonds (VIF)

Ook voor het Vlaams Infrastructuurfonds zijn er een aantal begrotingsposten die onder de bevoegdheid van de minister vallen. Enkele daarvan beheert ze samen met de minister van Openbare

Werken. Het gaat over de begrotingspost 51.11. In de begrotingscontrole 2004 werd een éénmalige besparing op het investeringsartikel van De Lijn ten bedrage van 2.000.000 euro ingeschreven. Een éénmalige besparing ten bedrage van 10.000.000 euro op het subsidieartikel van de modules in het kader van de mobiliteitsconvenant (modules 10,12 en 13) die de minister samen beheert met minister Kris Peeters, is ook ingeschreven.

Begroting 2005

Het investeringsartikel van De Lijn werd terug gebracht naar het niveau van de initiële begroting 2004.

Het subsidieartikel met betrekking tot de modules in het kader van de mobiliteitsconvenant werd ook terug gebracht op het niveau van de initiële begroting 2004, wat een beleidsruimte voor subsidiëring aan gemeenten van fietspaden, inrichting van veilige schoolomgevingen en doortochten betekent van 63.045.000 euro.

De minister benadrukt dat de middelen voor fietspaden in 2002 en 2003 goed waren voor een investering van 35 miljoen euro; er was een terugval in 2004. Dat heeft te maken met de implementatie op het terrein en vooral met praktische moeilijkheden. Vaak is men gestart met de aanleg van de gemakkelijkste fietspaden, nu komen de moeilijkere dossiers aan bod. Er zijn meer problemen, onder meer met onteigenen. Sommige gemeenten zijn nog niet klaar met de dossiers of gewoon minder enthousiast. Volgens de minister moeten maatregelen genomen worden zodat de bestedingen voor fietspaden stijgen. Er moet dus een tandje bijgestoken worden in 2005 zodat de middelen in 2005 voor fietspaden opnieuw kunnen verhoogd worden.

De bedragen op het artikel dat betrekking heeft op het verkeerscentrum van Antwerpen en maatregelen op het vlak van telematica en doorstroming werden constant gehouden, zodat het investeringsritme op dat vlak kan doorgezet worden. Doorstroming blijft immers één van de voornaamste politieke aandachtspunten van de komende jaren.

II. ALGEMENE BESPREKING

A. Eerste vragenronde : vragen en opmerkingen van de leden

– Tussenkomsst van de heer Eloi Glorieux

De heer Eloi Glorieux vindt het vreemd dat de bestaande autobussen van De Lijn gelukkig wel roetfilters krijgen, terwijl bij nieuwe bussen niet onmiddellijk de best beschikbare technologie wordt aangewend. De aankoop van die bussen kost ettelijke miljoenen. Er zijn nieuwe technologieën voor emissiearme motoren of brandstoftechnologie. Hij denkt daarbij niet in de eerste plaats aan dieselmotoren, al dan niet uitgerust met roetfilters. Er is natuurlijk de Europese doelstelling om een bepaald percentage biobrandstoffen in te voeren. Dergelijke maatregel kan ook belangrijk zijn voor de economie, want stimuleert de marktpenetratie van dergelijke motoren. Het laat daarenboven toe dat ook de mobiliteit bijdraagt tot het bereiken van de Kyoto-doelstellingen. Die sector heeft op dat vlak nog niet veel verwezenlijkt. De spreker stelt vast dat er meer inspanningen kunnen genomen worden binnen het traditionele kader van brandstoftechnologieën. Hij meent echter dat de overheid een voorbeeldrol moet spelen. In andere landen staat men op dat vlak verder.

Wat de basismobiliteit betreft, is de heer Eloi Glorieux voorstander van vlot en gemakkelijk openbaar vervoer voor iedereen. Hij herinnert zich echter een uitspraak van voormalig minister Steve Stevaert die zei dat het groeiend aantal reizigers de doorstroming van trams en bussen zou forceren. Dat blijkt niet het geval. Het openbaar vervoer wordt goed gepromoot, anderzijds moeten die reizigers op een vlotte en comfortabele manier kunnen reizen. Daar wringt het schoentje. De overheid heeft de plicht ervoor te zorgen dat mensen een vlotte tram- of busverbinding in hun nabijheid hebben, maar ook te zorgen voor comfortabel vervoer. Dat is niet alleen belangrijk voor de klanten, maar ook voor de werkdruk en de stress van de chauffeurs. De laatste tijd is daar veel om te doen. Stakingen en acties volgen elkaar op. Daarom betreurt de spreker het dat de uitvoering van het Pegasusplan, belangrijk voor de doorstroming van het stedelijk en voorstedelijk vervoer in de Vlaamse ruit (Antwerpen, Gent, Brussel en Leuven), op de lange baan is geschoven. De maatregelen, die

een snelle doorstroming moeten bevorderen, vallen toch maar magertjes uit.

Het wegwerken van de zwarte punten is ook al aan bod gekomen in de begrotingsbespreking met minister Peeters. De heer Eloi Glorieux vraagt welk effect het vertraagd wegwerken van de zwarte punten zal hebben op de uiteindelijke regeringsdoelstelling inzake verkeersveiligheid om het aantal verkeersslachtoffers te halveren tegen 2010?

– Tussenkomsst van de heer Carl Decaluwe

De heer Carl Decaluwe uit enerzijds de bekommernis van CD&V voor een sterk openbaar vervoer. Anderzijds verneemt hij in de pers dat de werkdruk hoog is en de bussen overvol zitten. In de regionale pers verschijnen bijna dagelijks klachten daarover. Hij heeft daar al een aantal schriftelijke vragen over gesteld. Een aantal knelpunten zijn bekend. Die berichten zouden het imago van De Lijn kunnen aantasten, die zo het slachtoffer wordt van zijn eigen succes. Vandaar vraagt hij of het niet beter is om de realisatie van de basismobiliteit, oorspronkelijk bedoeld tegen 2006, een jaar uit te stellen en eerst de knelpunten op te lossen. Het heeft geen zin om nieuwe lijnen in te voeren, soms met een zeer lage bezettingsgraad en kostendekkingsgraad en dan anderzijds in de spitsuren een ernstig comfortprobleem te hebben op andere lijnen. Daarover moet er van gedachten gewisseld worden.

De heer Carl Decaluwe heeft al herhaaldelijk gezegd dat de samenvoeging tot één artikel van de basisallocaties die betrekking hebben op de exploitatiedotatie van De Lijn – ingevoerd bij de eerste begrotingscontrole 2004 – de parlementaire controle bemoeilijkt. Tot 2003 waren er afzonderlijke artikelen voor de gewone exploitatie, de basismobiliteit, de module 9, het gesubsidieerd leerlingenvervoer, de minder hindermaatregelen, enzovoort. Vanaf 2004 kan men alleen dit onderscheid terug vinden in de rapporten van de Vlaamse Vervoersmaatschappij. De Vlaamse overheid verschaft nochtans niet onaanzienlijke middelen, voornamelijk voor de basismobiliteit en het gesubsidieerd leerlingenvervoer. Daarnaast zijn er ook subsidies voor de minder hindermaatregelen. Door alles onder één artikel te brengen, zou de VVM ongehinderd middelen kunnen verschuiven van de ene naar de andere activiteit. Vandaar vreest de heer Carl Decaluwe dat het artikel basismobiliteit

zou kunnen gebruikt worden om de tekorten van de algemene exploitatie op te vangen. De kosten voor het gesubsidieerd leerlingenvervoer kunnen bijvoorbeeld zodanig oplopen dat ze mee door de middelen voor algemene exploitatie moeten worden gedekt. De spreker beweert niet dat zulks het geval is, maar vraagt aan de minister of zij weet heeft van dergelijke praktijken. Kan er gezorgd worden voor meer transparantie in de begroting? Ook het regeerakkoord pleit immers voor een efficiënt en transparant bestuur. Het is ook moeilijk om na te gaan welke middelen voor wat worden besteed. Dat wordt nog bemoeilijkt omdat de basismobiliteit boven op een bestaand aanbod geënt wordt en de kosten dus dikwijls forfaitair toegewezen worden. Het is beter om een benaderde opdeling te geven dan helemaal geen.

In de toelichting bij de stukken over de begrotingscontrole 2004 (*Parl. St.* VI. Parl.2004-05, nr. 17/1-B) in verband met de basisallocatie dotatie aan De Lijn (pagina 388 e.v.), staat vermeld dat bij de eerste begrotingscontrole 2004 verschillende artikels werden samengevoegd in een nieuw artikel. De motivering zou zijn dat De Lijn daardoor een aantal meerkosten zelf kan opvangen en dat het risico inzake de BTW-afrekbaarheid voor de volledige dotatie gegarandeerd kan blijven. De heer Decaluwe begrijpt niet goed wat daar achter zit en vraagt meer uitleg.

Op pagina 390 van datzelfde stuk staat vermeld dat om de voorziene belastingkredieten inzake deze dotatie te kunnen garanderen, een bedrag ten minste gelijk aan 90 procent van het gesplitste vastleggingskrediet zou beschikbaar moeten zijn van het gesplitste ordonnanceringskrediet. De vraag is vanwaar dat percentage komt. Wat gebeurt er met de rest? In feite is dat een toename van de impliciete schuld. De heer Decaluwe vraagt of dat een terechte interpretatie is.

Op pagina 394 van hetzelfde stuk staat een tabel over de economische exploitatiewaarde. Het verschil tussen de kosten en opbrengsten is 582 miljoen euro en dat zou moeten overeenstemmen met de dotaties in de tabel op pagina 393. Daar is maar sprake van een bedrag van 531 miljoen euro. In de toelichting 2005 is dat verschil 612 miljoen euro tegenover 608 miljoen euro. Is er een verklaring voor deze toch wel aanzienlijke verschillen?

In de begroting 2005, programma 63.2 staat vermeld dat in 2005 bijkomend 15 miljoen euro uit-

getrokken wordt voor de uitbreiding van basismobiliteit. Verder staat er dat in 2005 ook de lopende projecten zullen worden geëvalueerd om te zien of het vooropgestelde doel op een efficiënte manier wordt bereikt. De vraag is hoe men dat gaat invullen. Hoe gaat men de indicator 'efficiëntie' meten? Zijn er kwantitatieve normen zodat de lat in alle provincies zal worden gelijk gelegd? Worden er bezuinigingen verwacht? Basismobiliteit is in plaats van een sociaal recht op mobiliteit, een voorrecht voor iedereen. Wat betreft de efficiëntie stelt de heer Carl Decaluwe vast dat een aantal lijnen een bijzonder lage kostendeckingsgraad (2, 3 en 4 procent) hebben. De rest wordt bijgepast. De vraag is of dat efficiënt is. Kan het openbaar vervoer op een andere manier worden georganiseerd?

Verder is de uitbreiding van De Lijn gepaard gegaan met een omvangrijke personeelsuitbreiding. Het personeel bij De Lijn is tussen eind 1999 en eind 2003 met 1.221 eenheden toegenomen. De vraag is of dat op de beste manier is georganiseerd. De heer Decaluwe spreekt zich daarover niet uit, maar stelt wel vast dat er 194 personeelsleden zitten in de verkoopsorganisatie en marketing van De Lijn. Is dat niet te veel voor een organisatie die bijzonder weinig verkoopopbrengsten heeft?

Wat het probleem van de consolidatie van de Vlaamse overheidsfinanciën betreft, zou vanaf 2004 een gedeelte van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) – alles wat geen betrekking heeft op de aanleg van de Oosterweelverbinding – mee worden geconsolideerd. In de algemene toelichting staat weinig over het feit of dat zo is of wat het effect is. De BAM zou in Antwerpen instaan voor de uitbreiding van het tramnet en de aankoop van bijkomende trams. De vraag is of dat al dan niet zo blijft. Als het gaat over de consolidatie van de Vlaamse overheidsfinanciën, is dat een belangrijk gegeven. Volgens de nationale rekening vindt er in 2005 een sectorale herklassering plaats van institutionele eenheden die momenteel zijn opgenomen in de sector van de niet-financiële vennootschappen, naar de sector van de overheid. De heer Decaluwe vindt niets terug in de algemene toelichting over het effect ervan.

Noch bij de begrotingscontrole in 2004, noch in de begroting 2005 wordt de rechtzetting van 220 miljoen euro ten opzichte van De Lijn gepland. Dat betekent dat eind 2004 en eind 2005 De Lijn een aanzienlijke vordering op de Vlaamse Ge-

meenschap blijft hebben. De Lijn financiert zulks door leningen. De heer Carl Decaluwe herinnert aan de zware discussies hierover tijdens de laatste begrotingsbesprekingen in de voorbije legislatuur. Als De Lijn in 2005 tot de consolidatiekring gaat behoren, gaat de lening wegen op het geconsolideerde vorderingssaldo. Daardoor zal het vorderingssaldo met 220 miljoen euro verslechteren. Bovendien is er een negatief effect op de geconsolideerde Vlaamse begroting omdat de aankopen van bussen en trams maar voor 25 procent wordt gefinancierd op de dotatie en voor 75 procent door leningen die later worden afgelost door middel van dotaties. Gezien de grote investeringsplannen in nieuwe en bijkomende trams gaat het op termijn niet om een kleinigheid. De vraag is of men daar voldoende rekening mee heeft gehouden.

Ten slotte stelt de heer Carl Decaluwe dat men de aanbevelingen van het Rekenhof tenminste moet weerleggen of dat men erop moet ingaan. Zo beveelt het Rekenhof aan om bij de toelichting bij de begroting een prefiguratie toe te voegen waarin de wijze van financiering en de spreiding van de totale kosten van het Masterplan Antwerpen en de NV BAM, worden aangegeven. Wat is de motivatie om niet in te gaan op de aanbeveling van het Rekenhof?

– Tussenkoms van de heer Herman Lauwers

De heer Herman Lauwers stelt dat in programma 63.20 sprake is van twee prioriteitenlijsten die in de loop van 2005 moeten worden aangevuld of herzien worden. Het gaat om de prioriteitenlijst met betrekking tot de basismobiliteit en die met betrekking tot het netmanagement en nieuwe verbindingen. De vraag is in welke mate men daarbij rekening houdt met de evoluties in de ontwikkeling van andere energiebronnen voor de bussen. Dat zou in de toekomst een rol kunnen gaan spelen in de keuze tussen vrij busbanen of trams. Een van de voordelen van trams is dat ze milieuvriendelijker zijn dan de bussen, maar de investering is veel groter. Als men rekening houdt met de technische ontwikkelingen inzake andere vervoersenergiebronnen, zou het interessant zijn voor nieuwe verbindingen bussen in te zetten in plaats van trams. Men denkt nogal gemakkelijk aan het doortrekken van bestaande lijnen naar ver buiten de steden. Als men tot minder vervuulende bussen komt, zouden de investeringen veel lager zijn om diezelfde ver-

bindingen tot stand te brengen met minder milieubelasting. Wordt daarmee rekening gehouden?

– Tussenkoms van de heer Hugo Philtjens

De heer Hugo Philtjens heeft een vraag bij de inrichting van de schoolomgevingen en de doortochten. De overheid is verplicht die in te richten als zone 30 tegen september 2005. Heeft het gewest al initiatieven genomen om de gewestwegen tegen die datum herin te richten? Verwacht het dat de gemeenten het initiatief nemen of gaat het gewest dat spontaan zelf doen? Het lid verheugt zich voorts over de extra inspanningen voor de fietspaden die men in 2005 mag verwachten. Hij is het wel niet volledig eens met het argument dat eerdere vertragingen de schuld zouden zijn van de gemeenten. Het gewest heeft inderdaad inspanningen geleverd, maar moet ook toegeven dat veel fietspaden langs gewestwegen zijn gerealiseerd, eenvoudig door bijkomende wegmarkeringen aan te brengen. Die fietspaden zijn dus niet overal even veilig. De heer Philtjens meent dat meer en meer moet gekozen worden voor aparte fietspaden, die gescheiden zijn van het autoverkeer. Komen daar in toekomst bijkomende inspanningen voor? Het lid begrijpt dat daarvoor onteigeningen nodig zijn, maar blijft er tegelijk bij dat aparte fietspaden belangrijk zijn. Tot slot gaat hij nog in op de zwarte punten. Er bestaan criteria om die vast te leggen. Maar de toestand evolueert ook, er komen nieuwe zwarte vakken en punten bij. Komen die nog in aanmerking? Kunnen zij nog op de bestaande lijst terecht?

– Tussenkoms van de heer Pieter Huybrechts

De heer Pieter Huybrechts herinnert eraan dat zijn partij, Vlaams Belang, al lang voorstander is van een totaal mobiliteitspact. Zij heeft altijd gepleit voor de regionalisering van de hele mobiliteitsbevoegdheid, met inbegrip van de NMBS, vooral met het oog op de wegwerking van de nadelige 60/40-verdeelsleutel. De resolutie daarover van het Vlaams Parlement is bekend, maar wat is er inmiddels gebeurd?

Het lid weet dat de onteigeningen een obstakel vormen voor de uitbreiding van het aantal fietspaden. Wat kan de minister nog meer doen om de afwerking vlugger te laten verlopen?

De heer Huybrechts is ook blij met de erkenning van de rol van de gemotoriseerde tweewieler in de

strijd tegen de verkeerscongestie. De motorrijder kan inderdaad een mooie bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van de steden. De motor wordt meer en meer een alternatief voor de auto. De vorige minister nam een aantal initiatieven zoals de doorlichting van de rijvaardigheid van de motorrijders met medewerking van de Motorcycle Action Group (MAG). Gaat de huidige minister die projecten voortzetten? Welke bijkomende initiatieven komen er ten gunste van de motor- en bromfietsgebruikers?

– Tussenkomen van de heer Rudi Daems

De heer Rudi Daems verklaart dat de voorganger van de minister een aantal zaken op het spoor zette rond gratis openbaar vervoer. Gaat de nieuwe minister dit doortrekken? Zo ja, op welke doelgroepen wil zij zich dan richten? Hoeveel zal dat de volgende jaren kosten?

Wat de fietspaden betreft, is er zowel dit als volgend jaar een daling van het aantal ingediende projecten. Welke projecten zijn weggefallen? Waar komt de vertraging vandaan? Ligt het aan het probleem van de onteigeningen of, zoals sommigen suggereren, aan het tanende enthousiasme van de gemeenten? De minister sprak over een eventuele inhaalbeweging in 2005, mochten die projecten er toch nog komen. Doelt zij daarbij op de begrotingsaanpassing 2005?

Tot slot gaat de heer Daems nog in op de BAM. Destijds werd in dat verband een heel pakket afgesproken: de bevordering van de doorstroming van (vracht)wagens, de leefbaarheid van de stad, het doortrekken van tramverbindingen en de zachte weggebruiker. Zit alles op schema? Wordt de timing aangehouden? Er komen ook meer middelen voor Minder Hinder in 2004 en in 2005. Wat is de concrete inhoud van de maatregelen?

– Tussenkomen van de heer Jan Peumans

De heer Jan Peumans wil naar aanleiding van het voortgangsrapport 2004 over het Vlaams Klimaatbeleidsplan, waaruit bleek dat mobiliteit nogal mager ingevuld was, meer weten over alternatieve brandstoffen of andere projecten.

Voorts heeft hij vastgesteld dat de webstek van de VVSG melding maakt van grijze zones in het pro-

toocol dat de minister afsloot met haar collega Peeters op 9 september 2004. Men is erin geslaagd om het zover te brengen dat nu niet één maar twee ministers hun handtekening moeten zetten onder de mobiliteitsconvenants. Nochtans was in deze commissie een pleidooi gehouden om het zo eenvoudig mogelijk te houden. De heer Peumans wil weten welke winst die tweede handtekening oplevert. Hij merkt op dat zij in elk geval bijkomend verkeer oplevert. Het lid wil weten of het systeem wordt geëvalueerd om te zien of het goed werkt. Het is zijn overtuiging dat Mobiliteit en Openbare Werken bij één minister moeten horen. Dat bevestigen alle handboeken over mobiliteit. Het is spijtig dat men hier heeft gekozen voor een splitsing, gevolgd door een samenwerkingsprotocol.

De heer Peumans stelde vast dat men op dit moment projecten ontwikkelt voor schoolomgevingen die in de toekomst onbetaalbaar zullen blijken, met als gevolg dat een heleboel van die schoolomgevingen helemaal niet zullen aangepakt worden. De minister moet volgens het lid toegeven dat bordjes aan het begin en het einde van de zone zetten te simpel is. Het kost natuurlijk niet zoveel, maar vervolgens gaat men over tot de orde van de dag. De spreker zegt bij wijze van voorbeeld dat AWW voor zijn gemeente Riemst vier projecten ontwikkelde die 110 miljoen oude Belgische franken kosten. Hij wenst de minister veel succes met de extrapolatie naar het hele gewest. De studie bureaus stimuleren natuurlijk de gemeenten om zo snel mogelijk en zo veel mogelijk centen te begroten. Het lid vraagt zich af of het niet de voorkeur verdient om naar een eenvoudiger systeem voor de herinrichting van schoolomgevingen te gaan, dat even efficiënt is, maar waarbij men niet de hele straat hoeft op te breken.

Vervolgens wil de heer Peumans weten wanneer er eindelijk een grondige en objectieve evaluatie komt van het doorstromingsbeleid. Het geloof in dat – op zich nuttige – instrument wordt door iedereen met de mond beleden, maar in de praktijk is daar weinig van te merken. Zijn de gedane investeringen de juiste geweest? Het lid weet bijvoorbeeld dat in het buitenland meer geavanceerde technieken van verkeerslichtbeïnvloeding worden gebruikt dan hier.

Het lid wil ook meer vernemen over programma 63.40 algemene infrastructuur en verkeersbeleid. Omgerekend in Belgische frank wordt daar ongeveer 160 miljoen voor uitgetrokken. Een beleid is inderdaad alleen maar geloofwaardig als er centen

voor zijn, maar waarvoor moeten deze precies dienen? Wat is de minister exact van plan in 2005 met dit geld? Wat erover in de toelichting staat, vindt het lid onvoldoende duidelijk.

Vervolgens herinnert hij de minister aan wat in de resolutie van het Vlaams Parlement staat over de regionalisering van de bevoegdheden inzake mobiliteit. Hoe gaat zij dat benaderen? Wat is haar tijdspad?

Hij wil ook iets vernemen over de evaluatie van de federale verkeerswet die aan de orde is. Volgens de heer Peumans is het enorm belangrijk dat ook deze commissie een debat voert over wat goed en slecht aan die wet is.

Tot slot zegt hij nog ten aanzien van de heer Decaluwe dat op pagina 920 van deel 3 van de toelichtingen (toelichting per programma) te lezen valt dat op de afdeling marketing, marktonderzoek en pr van De Lijn 87 personeelsleden werken.

De heer Peumans stelt vast dat de toelage voor de MORA, een adviesraad, voor honderd procent is aangewend. Hij begrijpt niet hoe dat kan, want er is nog geen enkel initiatief genomen.

– Tussenkoms van de heer Johan Sauwens

De heer Johan Sauwens heeft vastgesteld dat de kredieten voor het gemeenschappelijk vervoer zijn toegenomen en dat verheugt hem. Dat betekent dat het openbaar vervoer een echte prioriteit is geworden voor Vlaanderen in de voorbije 10 jaar. Tegelijk is hij bezorgd over de houdbaarheid van die budgettaire stijging in de komende jaren. In de periode 2000-2005 steeg het totaal van de Vlaamse beleidskredieten met 20 procent. Maar voor gemeenschappelijk vervoer was dat bijna 77 procent. Voor een deel was dat te wijten aan het opnemen van het leerlingenvervoer, maar zelfs los daarvan blijft het gaan om een toename van 66 procent. De fractie van de heer Sauwens vraagt zich af of die groei haalbaar blijft in de context van de financiële problemen die Vlaanderen kent.

Over de begrotingscontrole voor 2004 heeft hij een aantal concrete vragen. Bij de eerste begrotingscontrole werden verschillende artikelen samengevoegd tot een groot artikel 31.02. De motivering is dat De Lijn op die manier een aantal meerkosten zelf kon opvangen en dat de BTW-aftrekbaarheid voor de volledige dotatie gegarandeerd blijft.

De toename van het aantal reizigers is volgens hem één van de geheimen van de begroting en van het beleid van De Lijn. Men schrijft een fictief aantal reizigers toe aan het aantal abonnees. Hij wil weten hoe men het aantal reizigers berekent.

Een van de doelstellingen van het beleid van de vorige ministers van Mobiliteit Stevaert en Bossuyt was het bestrijden van de mobiliteitsproblemen met een toename van het openbaar vervoer. De heer Sauwens meent dat de toename van het aantal reizigers op een bepaald ogenblik een doel op zich werd. Essentieel is volgens hem de vraag hoeveel van die reizigers vroeger de wagen namen. Hij wil dus weten of de investeringen hebben geleid tot een wijziging van het gedrag van de Vlamingen.

Hij verwijst naar een persmededeling van maart jongstleden waarin minister Bossuyt de stagnatie van de verkeersdrukke in 2003 in verband bracht met de stijging van het aantal reizigers bij De Lijn. Verkeersspecialisten hebben echter grote vragen bij die redenering. Ze denken dat het eerder te maken heeft met de economische laagconjunctuur. De heer Sauwens wil weten of de minister beschikt over cijfers waaruit een rechtstreekse relatie blijkt tussen de verkeersdrukke en het aantal mensen die bus of tram nemen. Als de budgetten met bijna 75 procent toenemen in vijf jaar tijd, moet men zich ook afvragen of de mobiliteitsdoelstellingen daarmee gehaald werden.

Hij vraagt zich af of men meewerkt aan de realisatie van de doelstellingen door de notie verkeersarmoede in te voeren. Wat is de kostprijs van het decreet Basismobiliteit? Welke evolutie verwacht de minister voor de komende vijf jaar? Zal De Lijn de doelstellingen van de beheersovereenkomst kunnen halen met de budgetten die vandaag beschikbaar zijn in een krimpende begroting?

B. Tweede ronde : antwoorden van de minister en replieken van de leden

De minister stelt vast dat veel vragen te maken hebben met de beleidsnota. Ze stelt voor dat ze de vragen over de begroting in de volgende commissie die donderdag 2 december doorgaat, zal beantwoorden. De andere vragen zou ze dan willen beantwoorden bij de bespreking van haar beleidsnota Mobiliteit.

De heer Robert Voorhamme sluit zich daarbij aan. Nu gaat het om kritische informatieve vragen, maar bij de bespreking van de beleidsnota moet er ook

een debat kunnen worden gevoerd. De commissieleden gaan akkoord met dit voorstel.

In de commissievergadering van 2 december 2004 verstrekte minister Kathleen Van Brempt de antwoorden op de gestelde vragen.

In verband met de vraag van de heer Glorieux over roetfilters en alternatieve brandstoffen, verduidelijkt *de minister* dat De Lijn momenteel nog circa 300 motoren type Euro 0 en 136 motoren type Euro 1 heeft. Deze 2 types vallen omwille van technische redenen niet uit te rusten met roetfilters. De Lijn heeft 765 motoren type Euro 2. Hiervan zijn er al 342 uitgerust met roetfilters en een dossier voor de volgende 165 is ingediend. Deze zullen eind 2004 worden besteld. De resterende motoren zullen in 2005 worden uitgerust. Er zijn 719 motoren type Euro 3 en 1 prototype is als test bij de constructeur van de roetfilters. Dat is gepland voor eind 2005-2006. In 2005 zullen waarschijnlijk circa 100 motoren worden aangepast. De Lijn heeft gepland dat alle bussen tegen eind 2007 uitgerust zullen zijn met roetfilters. De nieuwe bestelling van bussen die in november 2004 werd goedgekeurd door de raad van bestuur van De Lijn, voorziet in de aankoop van emissiearme Euro 4-motoren, en dit één jaar vroeger dan wettelijk verplicht.

Wat betreft de biodiesel, loopt er momenteel een proefproject in Hasselt. Vooraleer conclusies te trekken, wil De Lijn de winterperiode afwachten, aangezien alle technische problemen nog niet volledig zijn opgelost. Er is namelijk nog een afzonderlijk reservoir met gewone diesel nodig voor de eerste 20 km en voor de verwarming van de bus.

De tweede vraag van de heer Eloi Glorieux ging over basismobiliteit en doorstroming. Het programma basismobiliteit wordt, in functie van de beschikbare middelen, voortgezet. De problematiek van de doorstroming openbaar vervoer is niet eigen aan basismobiliteit, maar een bedreiging voor de kwaliteit van het dienstenaanbod in het algemeen. Aan de hand van congestiometingen tracht de VVM deze problematiek, waar die zich voordoet, te objectiveren. Dit vergemakkelijkt de onderhandelingen met de wegbeheerders met als uiteindelijk doel de maatregelen voor de prioriteit van het openbaar vervoer.

Het Vlaamse Gewest heeft als wegbeheerder – zie ook de beheersovereenkomst tussen De Lijn en het Vlaamse Gewest – beduidende inspanningen gele-

verd, maar op het gemeentelijke wegennet blijft er nog heel wat werk aan de winkel. Doorstroming is de absolute prioriteit van de minister in de komende jaren. Daarbij wordt de uitvoeringstermijn van het decreet basismobiliteit – eind 2006 – voor ogen gehouden. Hierbij dient wel rekening te worden gehouden met de beslissing om voor het werkingsjaar 2005 af te wijken van het geplande groeipad: 15 miljoen euro in plaats van de 25 miljoen euro.

De heer Glorieux maakte zich zorgen over de uitvoering van het Pegasusplan. Dit langetermijnproject zal zeker niet op de lange baan worden geschoven, zoals ook in het regeerakkoord staat. Waar het kan, worden al delen van het plan uitgevoerd. In Antwerpen worden in het kader van het Masterplan al enkele lijnen ontwikkeld en in het kader van het regionet Brabant-Brussel zijn ook al enkele realisaties geboekt. Het overleg met de betrokken steden en gemeenten hierover is in ieder geval vrij intens aan de gang.

Met betrekking tot de vraag omtrent de werkdruk, de overvolle bussen en het comfort van de reiziger verklaart de minister dat in de tevredenheidmeting van 2004 De Lijn haar beste resultaat ooit haalde: 90 percent van de reizigers is tevreden over de geboden dienstverlening. Uit een ander onderzoek bij 600 Vlamingen in opdracht van Groep C bleek dat De Lijn van 10 grote dienstverlenende bedrijven het best scoorde op het gebied van kwaliteit, met 81,7 percent. Daarmee deed De Lijn beter dan onder andere Carrefour, BMW, KBC en NMBS. Het zit dus goed met het imago van De Lijn.

Het goede imago is in belangrijke mate te danken aan de extra middelen die het Vlaamse Gewest ter beschikking heeft gesteld voor de uitbreiding van het aanbod en de aantrekkelijke tarieven. Het succes is zelfs zo groot, dat het de stoutste verwachtingen overtreft. We moeten erover blijven waken dat de geboden kwaliteit behouden kan blijven. Er zijn uiteraard kritische punten en problemen. De werkdruk op de chauffeurs neemt vooral toe door de slechte doorstroming. Een betere doorstroming kan het probleem van de rijtijden grotendeels verhelpen, wat ook de stress voor chauffeur en reizigers vermindert.

Over succesvol openbaar vervoer met volle voertuigen kan niemand rouwig zijn: als de bussen en trams niet zo vol zouden zitten, zouden er veel meer auto's op de wegen zijn. Met alle gevolgen op het gebied van economische verliezen door files,

verminderde leefbaarheid, hogere belasting van het milieu en meer verkeersslachtoffers.

De overvolle autobussen tijdens de spitsuren op bepaalde trajecten keren elk jaar in september terug. Tijdens de eerste weken van een nieuw schooljaar moeten er altijd een aantal zaken herschikt of beter afgestemd worden. Ook in 2005 zal dat onder de loep worden genomen. Daarbij kan niemand ontkennen dat het succes van De Lijn en een aantal van haar vervoerbewijzen ervoor zorgde dat er heden in Vlaanderen meer probleempunten ontstaan dan in vroegere jaren. Na zorgvuldig onderzoek van de problematiek en de – soms zeer beperkte – oplossingsmogelijkheden wordt voor het overgrote deel van de overbezetting een passend antwoord gegeven.

Op de vraag van de heer Glorieux over de zwarte punten, verklaart de minister dat in het regeerakkoord staat dat het project in verband met het wegwerken van gevaarlijke punten in Vlaanderen wordt voortgezet in samenwerking met de provincies. Op dit ogenblik zijn 417 projecten in behandeling. Van 275 projecten is het voorontwerp klaar en 185 projecten zijn overgedragen aan de studie-bureaus in de provincies om het definitieve ontwerp uit te werken, 46 projecten zijn aanbesteed en 26 zijn al in uitvoering. Het project geraakt dus stilaan op kruissnelheid.

Het wordt trouwens op verschillende tijdstippen en op verschillende niveaus geëvalueerd en bijgestuurd. Zo moet het nauwkeuriger bewaken van de onteigeningsprocedure, de verdere uitbouw van het kwaliteitshandboek – hoe verlopen alle processen technische en administratief – en de verfijning van de betrokkenheidmatrix – wie doet wat – verder leiden tot een nog efficiënter verloop van dit project. Op dit ogenblik is er voor de rest van 2004 en 2005 nog 123 miljoen euro vastleggingsmogelijkheid beschikbaar, zodat de uitvoering geen vertraging zal oplopen.

De opmaak van het programma en de uitwerking van een project gebeurt in nauw overleg met de gouverneurs, de gemeenten en De Lijn. Ook de Fietsersbond, de Voetgangersbeweging en de vzw Ouders van Verongelukte Kinderen worden bij het project betrokken. Het wegwerken van de gevaarlijke punten is één belangrijk element uit het geheel van de maatregelen die door de Vlaamse overheid genomen worden om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Wat de vragen van de heer Decaluwe betreft, verklaart de minister omtrent de samenvoeging van de begrotingsartikels van de dotatie van De Lijn en de vrees voor het gebrek aan transparantie, dat deze werkwijze, in combinatie met het rapporteringsbesluit waarin de details van de activiteiten bekend worden gemaakt, de transparantie zal verhogen.

Alle uitgaven op één artikelnummer centraliseren vergemakkelijkt de evaluatie van de boekhouding. In de boekhouding worden, met het oog op het rapporteringsbesluit, de diverse activiteiten van De Lijn opgedeeld in basismobiliteit, leerlingenvervoer, enzovoort.

Werken met verschillende artikels wordt zo goed als onmogelijk, gezien de laatste evoluties in de lijnvoering en de toenemende integratie van het van oudsher bestaande reguliere net en de exploitatiesegmenten die te maken hebben met projectgefinancierde convenant- en basismobiliteitsdossiers.

Met betrekking tot de vraag omtrent het controle-recht van het parlement wenst de minister duidelijk te stellen dat dit controlerecht buiten kijf staat.

In het kader van de beheersovereenkomst tussen De Lijn en het Vlaamse Gewest en van het rapporteringsbesluit worden onze parameters en berekeningswijzen gecontroleerd door een commissaris die is aangesteld door het Vlaamse Gewest.

Ook het Rekenhof voert, veelal op basis van concrete grootschalige dossiers, controles uit. Interne revisoren controleren de boekhouding van De Lijn. In concreto worden de projecten basismobiliteit in het kader van het convenantenbeleid beoordeeld en geëvalueerd in de schoot van openbaarvervoercommissies waarin alle betrokken partijen zijn vertegenwoordigd en de externe auditoren beschikken over de nodige evaluatierichtlijnen.

De minister kan voorbeelden geven van de ombouw van bepaalde basismobiliteitsprojecten tot goedkopere exploitatievormen, zoals de introductie van de belbus, in de plaats van geregelde lijndiensten. Over het eventuele gebruik van taxi's in het openbaar vervoer wordt momenteel een lastenkohier gefinaliseerd.

De nota van de inspectie van Financiën over de kostendekking, die door de externe auditoren als

leidraad wordt gehanteerd, schrijft als evaluatiecriterium de bezettingsgraad van de voertuigen voor, en niet de kostendeckingsgraad van de exploitatie. Dit gegeven is ook opgenomen in het door de Vlaamse Regering goedgekeurde besluit Netmanagement.

De bekommernis van de heer Decaluwe over de personeelsuitbreidingen is uiteraard ook de zorg van de minister. De personeelsuitbreiding van de afgelopen jaren is bijna uitsluitend toe te schrijven aan de stijging van het aantal loontrekkenden – van chauffeurs en onderhoudspersoneel. Verder kan worden gesteld dat in vergelijking met de andere overheidsdiensten en ministeries, De Lijn met een overhead van iets meer dan 7 percent zeer goed scoort. In het kader van het Beter Bestuurlijk Beleid wordt een richtnorm van 18 percent aan ondersteunende diensten als aanvaardbaar geacht.

De daling van het aantal afgelegde kilometers per chauffeur – regie – kan worden toegeschreven aan de slechter wordende doorstromingsvoorwaarden waaronder de chauffeurs moeten werken, en ook aan het groeiende aandeel vraagafhankelijke exploitaties waaraan de chauffeurs deelnemen en waarbij – inherent aan het systeem – op sommige momenten de bus stilstaat terwijl de chauffeur beschikbaar moet zijn.

In de toelichting staat vermeld dat De Lijn in staat is om in 2004 een aantal meerkosten zelf op te vangen en dat het risico inzake de BTW-afrekbaarheid gegarandeerd blijft dankzij de samenvoeging van de basisallocaties. Dat is inderdaad het geval.

Wat betreft de BTW-afrekbaarheid, kan worden gesteld dat in principe elke economische activiteit onderhevig is aan de BTW als deze activiteit duidelijk kan worden gedefinieerd. Het gevaar bestond dus dat de VVM voor de specifieke opdrachten die ze van de Vlaamse overheid krijgt, BTW zou moeten heffen. Dat zou niet in het belang van de maatschappij of van de Vlaamse overheid zijn geweest.

De samenvoeging van de basisallocaties in één artikel zorgt ervoor dat dit mechanisme niet meer toepasbaar is. Met als gevolg dat de dotatie niet beschouwd kan worden als zijnde onderhevig aan de BTW.

De samenvoeging zorgt in 2004 voor eenmalige minderkosten, want De Lijn kan voor de finan-

ciering van een aantal projecten in 2004 nog een beroep doen op vastleggingen uit het verleden. Die zijn vastgelegd en dus budgettair afgedekt voor een periode die gedeeltelijk tot in 2004 liep. Projecten op de specifieke basisallocaties werden vroeger voor een jaar, vanaf de startdatum, vastgelegd. Die projecten moesten in 2004 slechts bijkomend ten laste worden genomen, tot het jaareinde, vermits op de exploitatiedotatie alle uitgaven per begrotingsjaar worden aangerekend.

Deze ruimte is benut om onder meer bijkomende uitgaven te financieren voor het leerlingenvervoer. Daarvoor is een kwaliteitsverbetering nagestreefd, voornamelijk door het inleggen van bijkomende ritten, zodat de ritduur vermindert.

Ook de heraanbesteding van lijnen aan pachters is meestal onderhevig aan prijswijzigingen. Meerkosten die in het verleden aanleiding hebben gegeven tot een grote budgetaanpassing, worden nu in het budget opgevangen. Ten slotte heeft De Lijn voor verzekeringen hogere provisies aangelegd. Daardoor worden er sneller dan vroeger rechtszaken ingeleid.

Wat betreft de vraag van de heer Decaluwe over de uitbetaling van de dotatie voor 90 percent verklaart de minister dat dit de normale procedure is. De dotatie wordt steeds voor 90 percent uitbetaald in het jaar zelf. De resterende 10 percent wordt slechts uitbetaald na de controle van het Rekenhof. Dat gebeurt pas in 2005, want er zijn een aantal voorwaarden aan de betaling gekoppeld. Dat zijn: het indienen van de afrekeningen – uitgaven en ontvangsten – voor het jaar 2004 van de exploitatiekosten voor de uitvoering van de projecten basismobiliteit, module 9 van het mobiliteitsconvenant en het leerlingenvervoer. Verder: het indienen van een overzicht van de exploitatiekosten per vervoergebied, inclusief een opsplitsing van de kosten voor de verschillende stadsnetten in de vervoerskernen. De VVM geeft aan welke lijnen en delen van lijnen tot deze stadsnetten behoren. Ten derde: het indienen door de VVM van alle gegevens voor de rapportering over haar werking en die zijn opgenomen in het besluit van 12 september 2003 betreffende de rapportering over het personenvervoer over de weg.

Zo wordt de besteding van de toegekende middelen gecontroleerd. Ook in het verleden kreeg de VVM haar volledige dotatie niet in het jaar zelf.

Er is zelfs een versnelling aan de gang, vermits de maandelijksse voorschotten vandaag op de volledige exploitatiedotatie slaan. Vroeger was dat niet het geval. Toen werd voor projecten slechts een voorschot van 50 betaald; de andere 50 percent werd betaald na afloop en na controle. Vaak duurde het een jaar vooraleer de vorderingsstaten waren opgemaakt en geverifieerd.

Dit jaar zal 84 percent van de normale dotatie worden betaald. Het bedrag wordt nog aangevuld met afrekeningen van projecten van de voorgaande jaren die waren vastgelegd op de oude basisallocaties. Als men hiermee rekening houdt, dan bedraagt de verhouding tussen de ordonnancerings- en de vastleggingskredieten voor de exploitatie meer dan 95 percent. Daarnaast heeft De Lijn nog achterstallen voor 2003 ontvangen, maar dat staat hier los van.

Er is ook een conjunctuurprovisie aangelegd die, als de conjunctuur zoals voorzien gunstig blijft, zal worden gebruikt voor de bijkomende inhaal van 'encours'. De Lijn zal dan ook worden bediend.

Op de vraag van de heer Decaluwe of er een discrepantie is tussen het bedrag vermeld in de tabel van de economische exploitatiewaarde – 582 miljoen euro – en de optelsom van de dotatiebedragen in de begroting van De Lijn, die 531 miljoen euro bedraagt, repliceert de minister dat deze bedragen niet zomaar kunnen vergeleken worden. De verschillen zijn een gevolg van wat de minister heeft vermeld in haar vorige twee antwoorden, namelijk de uitbetaling van de dotatie ten belope van 90 percent en het ontstaan van minderkosten door de samenvoeging van de basisallocaties. De economische exploitatiewaarde is de operationele kost van de activiteiten gepresteerd door De Lijn in 2004 op jaarbasis, terwijl voor de dotatie ook rekening wordt gehouden met projecten die in 2004 werden gepresteerd, doch reeds werden aangerekend op een vorig jaar en de betaling van een deel van de dotatie in het volgende jaar.

De heer Carl Decaluwe repliceert dat hij dat antwoord met name dat het verschil te verklaren is door het samenvoegen van de basisallocaties, wat minder kosten meebrengt, niet begrijpt.

De heer Herman Rombauts, begrotingsadviseur van *minister Van Brempt* verklaart dat een aantal vastleggingen vorig jaar gebeurd zijn voor projec-

ten, bijvoorbeeld basismobiliteit. Die projecten kenden een startbasis op 1 juli 2003. Die zijn op het budget voor basismobiliteit vastgelegd voor een volledig jaar, namelijk van 1 juli 2003 tot 30 juni 2004. In 2004, door de samenvoeging van die basisallocaties, wordt alles op exploitatiebasis, namelijk jaarbasis, bij De Lijn aangerekend en zijn er voor dat project nog maar 6 maanden meer nodig om dat aan te rekenen. Er zijn immers al 6 maanden aangerekend op het budget van het vorige jaar. Dat is een eenmalig gegeven.

In verband met de vragen van de heer Decaluwe omtrent de BAM en de consolidatie van de Vlaamse overheidsfinanciën in het kader van de BAM, kan de minister bevestigen dat het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR) van de Nationale Bank van België inderdaad informeel voorbehoud heeft gemaakt bij de ESR-95-neutraliteit van een doorgevoerde kapitaalverhoging ten belope van 100 miljoen euro, omdat deze kapitaalverhoging kaderde in de financiering van een aantal minderhindermaatregelen voor de onderhoudswerken van de ring rond Antwerpen. Meer specifiek werd tot op heden 50 miljoen euro uitgegeven voor de bouw van de tijdelijke bruggen op de Singel, de aankoop van 130 gelede bussen en de uitbouw van de mobiliteitscentrale. Een definitieve beslissing hierover heeft de NBB voor zover de minister bekend, nog niet genomen. Voor meer details verwijst de minister naar de bespreking in de commissie Algemene Zaken, Financiën en Begroting.

Zowel de onderhoudswerken van de ring, als de minderhindermaatregelen die ermee samenhangen, zijn geen Masterplan-projecten. Uit de standpunten die de Nationale Bank op dit vlak inneemt, kunnen dan ook geen conclusies worden getrokken op het niveau van de NV BAM en/of het Masterplan Antwerpen. De ESR-95-neutraliteit van de NV BAM is decretaal voorzien aangezien artikel 15, § 2 van het BAM-decreet stelt dat minstens de helft van de productiekosten in de zin van het Europees Rekening Stelsel 1995 (ESR-95) moet worden gedekt door verkopen in de zin van het Europees Rekening Stelsel 1995 (ESR-95). Deze verplichting geldt globaal voor het Masterplan Antwerpen/NV BAM, en dus niet op projectbasis. Aangezien tol-inkomsten verkopen zijn, voldoet BAM aan deze regel en kan de ESR-95-neutraliteit gegarandeerd worden, dit delen de gespecialiseerde consultants die dit aspect opvolgen mee.

De heer Decaluwe repliceert dat één van de voorwaarden die Europa stelde, was dat er tol wordt geheven. De BAM is al langer dan een jaar operationeel, maar bij zijn weten is er geen sprake van tolheffing. *Minister Van Brempt* verklaart dat het over het globale project gaat, en niet begrotingsjaar per begrotingsjaar.

Omtrent de vraag van de heer Decaluwe met betrekking tot de lening van 220 miljoen euro, verduidelijkt de minister dat De Lijn deel uitmaakt van het cash-poolingsysteem van de overheid. Hierdoor is De Lijn verplicht om al haar kasmiddelen op korte termijn onder te brengen in dit cash-poolingsysteem, waarvoor door de overheid een kassier, zijnde KBC, wordt aangesteld.

De kredietfaciliteiten binnen het cash-poolingsysteem zijn de volgende.

Ten eerste: er wordt een kredietlijn ter beschikking gesteld van de VOI. Deze kredietlijn is gelijk aan een vierde van het jaarlijks bedrag aan eigen ontvangsten. Voor 2003 bedroeg deze kredietlijn voor De Lijn 50 miljoen euro. Een kredietlijn dient om de eventuele tijdelijke tekorten in de thesaurie aan te vullen. Die tekorten zijn veroorzaakt door pieken in de uitgaven die nadien weer worden aangevuld door ontvangsten. Het uitgaven- en ontvangstenprofiel verschilt immers in de tijd.

Ten tweede is er een kredietfaciliteit voor ontbrekende subsidies. De bestaande kredietlijn wordt verhoogd met de ontbrekende maandelijkse subsidies. Indien de subsidie, namelijk 224,7 miljoen euro, zou zijn gestort, had de kassituatie van De Lijn op 31 december een positief saldo vertoond van 7,7 miljoen in plaats van een straight loan van 219,2 miljoen.

De heer Decaluwe repliceert dat tijdens de begrotingsbesprekingen vorig jaar er een hele commotie was. Komt er nu opnieuw een dergelijke operatie of is dat uitgesloten? Een aantal elementen van kosten kan men perfect inschatten, bijvoorbeeld dat men op het einde van de maand de lonen moet betalen. Hij kan erin komen dat men een krediet aangaat maar men moet op zijn minst de raad van bestuur daarover informeren.

De bewuste lening van KBC was getekend door twee mensen van KBC, duidelijk met hun naam en hun functie. Van de kant van De Lijn stond er een handtekening zonder naam of functie. Pas na

14 dagen spoorwerk is de heer Decaluwe erachter gekomen wiens handtekening dat was. Hij vindt dat men dergelijke dingen op een correcte en transparante manier moet doen. Het gaat immers niet over ongeoorloofde praktijken. De heer Decaluwe is van oordeel dat men voor dergelijke leningen minstens met twee personen moet tekenen.

Minister Van Brempt verklaart dat ze het daarmee eens is.

De laatste vraag van de heer Decaluwe ging over de opmerkingen van het Rekenhof in verband met de prefiguratie van het Masterplan. Het Rekenhof heeft een brief gestuurd naar minister Peeters, waarin staat dat het toezicht wil uitoefenen op de NV BAM. Voor zover minister Van Brempt bekend, heeft minister Peeters tot op heden daarop nog niet geantwoord.

De hamvraag is of de NV BAM beschouwd moet worden als een instelling van openbaar nut. In dat geval kan het Rekenhof toezicht uitoefenen op de NV BAM, anders niet. In elk geval is het zo dat de NV BAM een naamloze vennootschap van publiek recht is, en in strikte zin dus geen instelling van openbaar nut. In strikte zin valt de NV BAM dus niet onder het toezicht van het Rekenhof. De NV BAM is wel een publiekrechtelijk persoon, en dus een openbare instelling in de ruimere betekenis. In ruimere zin zou de NV BAM wel onder het toezicht van het Rekenhof vallen.

Het antwoord op de vraag van het Rekenhof zal ook bepalend zijn voor het al dan niet opnemen van de gevraagde prefiguratie in de toelichting bij de volgende begrotingen. Zelf is minister Van Brempt eerder voorstander van een toezicht van het Rekenhof op de NV BAM, maar zij verwijst hiervoor naar minister Peeters, die de brief van het Rekenhof zal beantwoorden.

De heer Decaluwe repliceert dat het een algemeen probleem is dat bedrijven of hier i.c., nv's van publiek recht met belastinggeld werken. De overheid geeft dotaties, maar er is totaal geen controle meer mogelijk. Dit heeft niets met de bevoegdheid van minister Van Brempt te maken, maar hij heeft het daar moeilijk mee, ook met het oog op de parlementaire controle.

De bestuurders bij de NV BAM zijn niet de minste, ze hebben vergoedingen die tot de verbeelding

spreken. De bestuurders rijden bijvoorbeeld rond met wagens met chauffeur.

De heer Decaluwe heeft hierover al brieven geschreven naar het Rekenhof. Er wordt gewerkt met belastinggeld. De regionale luchthaven van Oostende, die onder de bevoegdheid van minister Peeters valt, is een ander voorbeeld. De nv's vragen dat de overheid geld geeft, maar verder doen ze hun zin. Er is geen enkele controle en er zijn geen normen.

Als de minister een wagen least of koopt, moet deze bepaalde normen respecteren. Voor de bestuurders van deze nv's is dit niet van toepassing.

De heer Marc Van den Abeelen, voorzitter, verwijst terzake naar het goedgekeurde decreet houdende controle op grote infrastructuurprojecten (*Parl. St.*, Vl. Parl. 2002-03, nr. 10991).

Dat decreet geeft het recht aan parlementsleden om in het parlement controle uit te oefenen, maar er moet een vraag worden gericht aan de voorzitter die het punt op de agenda plaatst. Op die manier kan men wel parlementaire controle uitvoeren. Het parlement heeft in de aanvangsfase, de uitvoeringsfase en daarna het recht controle uit te oefenen via dit decreet.

De heer Peumans verklaart dat men als parlements lid weliswaar beschikt over een aantal controlemiddelen. Maar als er vragen gesteld worden over de nv BAM of de nv Lisom – die niet met grote werken bezig is – antwoordt de minister dat het gaat om een nv, en een parlements lid daar niks mee te maken heeft.

Hij dringt aan op een uiteenzetting over de structuur en de manier van werken van de nv BAM. Als hij de discussies hoort over de te gebruiken methode voor Oosterweel – die de kostprijs opdrijft –, is hij van oordeel dat er openheid moet zijn.

Het verbaast hem dat een parlements lid gebruik moet maken van een decreet om het democratisch controlerecht uit te oefenen? Een lid van deze vergadering moet alle mogelijke en onmogelijke vragen kunnen stellen.

De heer Marc Van den Abeelen verduidelijkt dat dit decreet ook opgenomen is in het Reglement van het parlement. Artikel 83bis stelt: "Iedere volksvertegenwoordiger heeft het recht tot het indienen

bij de voorzitter van een voorstel tot aanwijzing van een groot infrastructuurproject, als bedoeld in artikel 5, van het decreet van 8 november 2002 houdende controle op de grote infrastructuurwerken."

Hij verklaart dat de CD&V de werking van het decreet beperkte. De VLD wou het decreet zelfs uitbreiden tot de sociale zekerheid en sociale projecten. Ook in zijn fractie was er iemand die van oordeel was dat we niet te ver mogen gaan. Uiteindelijk werd het decreet alleen van toepassing op openbare werken en grote infrastructuurwerken.

De heer Peumans merkt op dat de nv BAM tot nu toe enkel geld ontvangen heeft van het Vlaamse Gewest. Er was nog geen inbreng van de privé-sector.

Minister Van Brempt stelt dat zij het eens is met de geuite bekommernissen. Er zijn drie ministers bevoegd voor de BAM, maar ze werken nauw met elkaar samen.

De heer Marc Van den Abeelen, voorzitter, zegt dat de afspraak gemaakt werd om in januari een vergadering te spenderen aan de nv BAM. Minister Peeters heeft voorgesteld alle verantwoordelijken van de BAM hier aan de tand te voelen. Op dat moment kan iedereen zijn bekommernissen uiten.

Minister Van Brempt vindt dit een goed initiatief, want de komende weken worden een aantal dossiers van de BAM over de verdere financiering en de projecten voorgesteld. Bij haar weten heeft de Vlaamse Regering, bij monde van de regeringscommissaris, bepaalde voorstellen voor vergoedingen van bestuurders van de BAM tegengehouden, maar zij zal dit nakijken. Nu worden bedragen betaald die ook aan bestuurders van gelijkaardige instellingen worden betaald.

De minister antwoordt op de vraag van de heer Lauwers omtrent de keuze van de exploitatiewijze dat dit niet in de eerste plaats een infrastructuurkeuze is. Het uitvoeringsbesluit netmanagement, als uitvoering van het decreet basismobiliteit, geeft de normen en criteria op basis waarvan binnen de ontwikkeling van een gebruikersgericht netwerk de exploitatiewijze moet worden bepaald.

Inzake de ontwikkelingsopties voor Antwerpen zit de keuze voor de verdere uitbreiding van tramlijnen in de eerste gordel tot 2010 vervat in het Masterplan Antwerpen. Dit is een beslissing van de Vlaamse Regering.

De uitvoering van de andere plannen waarin tramuitbreiding mogelijk een rol speelt – Pegasus, Spartacus en de toekomststudie voor de kusttram – is onderhevig aan een ministeriële goedkeuring. De minister verwijst hierbij naar de beheersovereenkomst tussen De Lijn en het Vlaamse Gewest. Vooraleer dergelijke projecten kunnen worden opgestart, moet ook de inspectie van Financiën een gunstig advies verlenen. De projecten moeten ontegensprekelijk gedragen worden door gedegen studieresultaten.

Vrije busbanen spelen, los van de vraag tot verdere netontwikkeling, een belangrijke rol in het huidige aanbod van openbaar vervoer, met name voor de doorstroming. Optimale doorstroming is van levensbelang voor de dienstregelmaat en de kwaliteit van de dienstverlening. Op die manier maken de vrije busbanen ook nu reeds integraal deel uit van een duurzaam verplaatsingsaanbod. De keuze tussen trams en bussen op vrije busbanen is er uiteraard ook eentje op het vlak van capaciteit. Op de nieuwe hermelijntrams kunnen 200 mensen vervoerd worden. Op een gewone stadsbus maximaal 75. Ook dat is een belangrijk aspect van een ecologische afweging.

De heer Philtjens vroeg welke initiatieven het Vlaamse Gewest neemt met het oog op de verplichte invoering van zone 30 in schoolomgevingen tegen 1 september 2005. Nog vooraleer de federale verplichting om zone 30 in te voeren, werd opgelegd, had de administratie Wegen en Verkeer van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap al interne richtlijnen opgesteld om de invoering van zone 30 in schoolomgevingen op een gestructureerde en eenvormige wijze aan te pakken. Deze richtlijnen kunnen gehanteerd worden om de federale verplichting concreet en zo uniform mogelijk in te vullen.

Ondanks het feit dat de voorgestelde datum van 1 september 2005 zeer scherp is, levert de administratie Wegen en Verkeer momenteel volop inspanningen. Aangezien er ook andere wegbeheerders, zoals de gemeenten, betrokken partij zijn bij onder andere het afbakenen van de schoolomgevingen, is een intensief overleg noodzakelijk.

Bij een groot aantal schoolomgevingen is een permanente zone 30 realiseerbaar, onder meer omdat het wegbeeld en de weginfrastructuur daaraan zijn aangepast. Op een beperkt aantal plaatsen is een

variabele zone 30 meer aangewezen. In dat geval wordt enkel bij het begin en het einde van de schooltijden een snelheidsbeperking tot 30 kilometer per uur opgelegd. Het gaat bijvoorbeeld om plaatsen waar een permanente zone 30 niet overeenkomt met het beeld van de weg en zijn omgeving. In heel wat schoolomgevingen langs gewestwegen is reeds zone 30 ingesteld of zijn de procedures volop lopende. De inspanningen worden dus voortgezet om klaar te zijn tegen 1 september 2005.

Er is ook gevraagd naar bijkomende inspanningen voor losliggende fietspaden. Voor fietsvoorzieningen werd in het jaar 2001 het vademecum Fietsvoorzieningen opgesteld. De inhoud daarvan kwam tot stand in overleg met verschillende betrokkenen, waaronder de Fietsersbond vzw. Dit vademecum geeft de fietsvoorzieningen aan in de lopende secties maar ook op singuliere plaatsen zoals kruispunten en dergelijke.

Het vademecum geeft aan op welke plaatsen vrijliggende fietspaden gewenst zijn. Op andere plaatsen zijn aanliggende fietspaden een meer aangewezen oplossing, terwijl op nog andere plaatsen het best geopteerd wordt voor een vermenging van fiets- en autoverkeer. Dit vademecum vormt zeker voor het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap de basis voor de keuze van de soort fietsvoorzieningen en voor de detaillering ervan. Het biedt in ieder geval een serieuze meerwaarde, in vergelijking met de periode daarvoor. Het geeft ons en de wegbeheerders een echte houvast.

De modules 11 en 13 regelen de aanleg van verbindende fietspaden langs gewestwegen. Indien de aanleg van een fietspad langs de gewestweg niet mogelijk of opportuun is, dan kan het langs gemeente- of provinciewegen aangelegd worden, in het kader van module 12. Deze modules leggen op dat de provinciale auditcommissie nagaat of de aan te leggen fietspaden aan alle verkeerskundige en verkeersplanologische eisen voldoen. Op deze manier wordt de verkeersveiligheid voor de zachte weggebruiker gewaarborgd.

De richtlijnen van het vademecum Fietsvoorzieningen zijn de basis om dit na te gaan. De PAC bestaat deels uit specialisten van de administratie Wegen en Verkeer, de gemeenten, studiebureaus en externe auditoren, en deels uit vertegenwoordigers van de gemeenten.

In antwoord op de vraag van de heer Philtjens over de zwarte punten, verklaart minister dat het stellen van prioriteiten bij het wegwerken van gevaarlijke punten gebeurt op basis van objectieve ongevalgegevens die telkens herzien worden bij het vrijkomen van recentere gegevens. De projecten worden in het programma opgenomen volgens het hoogst gewogen prioriteitscijfer.

Het programma voor het wegwerken van gevaarlijke punten is erg ambitieus, maar tevens heel noodzakelijk. Het is dan ook essentieel dat het optimaal wordt uitgevoerd, zodat het positieve effecten heeft op de verkeersveiligheid. Daarnaast blijven uiteraard ook de verschillende modules van het convenantenbeleid een belangrijke rol spelen in het wegwerken van de verkeersonveiligheid. De minister denkt hierbij aan de herinrichting van doortochten, de aanleg van fietspaden enzovoort. In de beleidsnota Mobiliteit is een bijzonder groot hoofdstuk gewijd aan verkeersveiligheid en de ambities voor de komende vijf jaar.

De heer Philtjens vraagt wie de heraanleg van de schoolomgevingen op de gewestwegen zal betalen? Moet de gemeente daaraan bijdragen, of komt dat volledig ten laste van het Vlaamse Gewest?

Minister Van Brempt verduidelijkt dat dit een gedeelde bevoegdheid is en dat er dan ook een gedeelde financiering is. Wel voorziet module 10 van het convenantenbeleid in drie programma's, waaronder schoolomgevingen en fietspaden. Het totale budget is 65 miljoen euro. Uit die pot kan geput worden voor de aanleg van veilige schoolomgevingen.

De heer Peumans wijst erop dat in module 10 sprake is van een kostenverdeling voor de gewestwegen. Het meubilair en een paar andere dingen moeten door de gemeente betaald worden, de rest door het Vlaamse Gewest. Voor schoolomgevingen op gemeentewegen op niet meer dan 200 meter van een gewestweg betaalt het Vlaamse Gewest 50%.

De minister zei dat er 65 miljoen is, maar de studiebureaus leggen luxeprojecten voor die de centen bijzonder vlug zullen opmaken. Ze moeten het toch allemaal vastleggen voor het einde van het jaar, dus hoe duurder de projecten zijn, hoe beter. Men zou beter nagaan hoe op een eenvoudige maar efficiënte manier veel schoolomgevingen kunnen aangepakt worden. De gemeente Riemst, waar de heer Peumans burgemeester is, heeft module 10

onderschreven. Er zijn vier schooluitgangen langs een gewestweg of op minder dan 200 meter van een gewestweg. Welnu, een studiebureau heeft een voorstel gedaan ter waarde van 110 miljoen frank. Dat is veel geld.

Er is dus een andere aanpak nodig. In het buitenland zijn er veel goede voorbeelden. Denemarken bijvoorbeeld staat bekend voor het aanleggen van verkeersveilige wegen op een eenvoudige maar efficiënte manier. Wij gaan echter de andere weg op. Er komen verkeersspecialisten bij, die wel de juiste accenten leggen, maar met hun voorstellen komen we financieel niet ver. Als de aanleg van een zone 30 niet gepaard gaat met structurele maatregelen, dan is het niet meer dan een stunt. Het is overal zone 30, maar iedereen rijdt er 50. De politie kan bevestigen dat het niet werkt.

De heer Philtjens stelt vast dat de minister onderrichtingen gegeven heeft over de gewestwegen aan het bestuur der wegen. Maar zou het niet beter zijn er ook naar de gemeentebesturen te zenden, zodat deze een zekere uniformiteit krijgen in de schoolomgevingen? Anders krijgt men over een half jaar de gekste toestanden. Het wordt een verwarrend beeld. Via de gemeenten kan aan de studiebureaus dezelfde richtlijn worden gegeven als aan het bestuur der wegen.

Minister Van Brempt vindt dit een heel waardevolle suggestie. De gemeenten en de Vlaamse overheid staan samen voor een erg moeilijke uitdaging. 110 miljoen frank is uiteraard heel veel, maar er bestaat geen verplichting om zulke studies te laten uitvoeren. Het kan allicht helpen dat in een omzendbrief aangeven wordt hoe de problematiek het best wordt aangepakt. Bovendien kunnen de gemeenten ook steun krijgen om klaar te zijn tegen 1 september 2005.

De heer Philtjens vraagt of het wel zinvol is dat iedereen zich forceert om tegen 1 september klaar te zijn? Kan die datum niet verschoven worden, zodat er in alle rust aan kan worden gewerkt? Dat is natuurlijk een federale bevoegdheid, maar de commissie kan misschien wel een initiatief nemen.

Minister Van Brempt repliceert dat hierover één van de federale parlementsleden in de Kamer een interpellatie kan houden.

De heer Johan Sauwens benadrukt dat de administratie tot 1995 bijna alle ontwerpen in eigen be-

heer had. Vlaanderen, en daarvoor de Belgische administratie van Openbare Werken, beschikte over ingenieurs die de meest ingewikkelde dingen zoals zeesluizen, verkeersknooppunten en dergelijke zelf konden ontwerpen. Die ingenieurs wisten ook dat zij en hun provinciale directies op het einde van het jaar hun dossiers moesten verdedigen, want die moesten ook betaalbaar zijn en vastgelegd worden.

Sinds 1995, toevallig het jaar dat de socialisten op Openbare Werken en Verkeer kwamen, werden alle ontwerp opdrachten uitbesteed. Het convenantenbeleid heeft daar in hoge mate toe bijgedragen. Daardoor is een kilometer wegherinrichting, of het nu een doortocht is of een fietspad, enorm in kostprijs gestegen. Iedereen die z'n eigen huis bouwt, weet dat iedere extra vierkante meter betaald moet worden. Dat is niet bij te sturen met algemene richtlijnen.

Hij pleit ervoor dat minister Van Brempt samen met minister Peeters een inspanning doet om voldoende eigen kennis in huis te houden en het convenantenstelsel te vereenvoudigen, zodat de administratie opnieuw zaken zelf kan ontwerpen. Dat was de sterkte van Openbare Werken gedurende vele tientallen jaren en het was ook de reden waarom België en Vlaanderen – want de regionalisering van 1989 heeft op dat punt geen verschil gemaakt – overal in de wereld geroemd werden voor hun bouwkunde. Of het nu een herinrichting is gecombineerd met de aanleg van rioleringen, of de aanleg van een kruispunt, zowel voor de gemeenten als voor het Vlaamse Gewest wordt het onbetaalbaar. Daarom moet er meer en meer aan budgetbewaking worden gedaan. Het is weliswaar ook gedaan om het sneller te laten gaan. De gemeenten zouden het sneller doen, maar ze lopen bij de vrederechters tegen muren, want ze kunnen niet onteigenen voor een gewestweg. Het heeft twee of drie jaar geduurd vooraleer dat duidelijk werd. De factuur mag dus niet zomaar worden doorgeschoven, maar dat gebeurt nu wel.

De heer Decaluwe verklaart dat hij hetzelfde verhaal ook deed aan minister Peeters. Daarbij heeft hij ook gewezen op het verband met de wervingsstop. Hij heeft dit lange tijd geïnventariseerd en heeft geregeld parlementaire vragen gesteld over het uitsterven van de dienst Openbare Werken, en vooral van de ingenieurs. Er zijn onder de vorige minister van Ambtenarenzaken, de heer Van Grembergen maatregelen genomen voor een vervroegde uitstap.

Dat is op zich geen probleem, maar er wordt niet meer aangevuld. Zo is, waarschijnlijk bewust, aan een vorm van outsourcing gedaan, met alle gevolgen van dien.

De minister-president heeft een wervingsstop aangekondigd. Zal die voor alle departementen gelden? De heer Decaluwe zou graag enkele uitzonderingen willen op deze lineaire stop, onder meer in de administratie Openbare Werken. *De heer Johan Sauwens* zegt dat minister Bourgeois van Ambtenarenzaken verklaard heeft dat hij de stop niet lineair en zeer selectief zal toepassen.

De heer Decaluwe waarschuwt dat binnen nu en 5 jaar de ingenieurs op pensioen zullen zijn. De gemiddelde leeftijd van de technische en burgerlijke ingenieurs draait rond 56 à 57 jaar. Gedeeltelijke outsourcing is aanvaardbaar, maar de knowhow en controle moet behouden worden. Hij dringt om dit gegeven mee te nemen naar de ministerraad.

Een ander zwaar probleem zijn de studiebureaus. Vallen die onder de bevoegdheid van minister Peeters? Wie beslist over de toewijzing?

Minister Van Brempt verklaart dat die keuze in 1995 en de daaropvolgende jaren gemaakt werd omdat de stapel lokale dossiers inzake verkeersveiligheid enorm groeide. De administratie had niet de mankracht in huis om al die kleine infrastructuurwerken te verwezenlijken. Zij deelt de heer Sauwens zijn bekommernis: uiteraard moet de overheid expertise in huis halen. Er moet evenwicht zijn tussen wat we uitbesteden en wat we in eigen beheer doen.

De minister is daar niet echt van op de hoogte, maar misschien moeten we de studiebureaus in een meer concurrentiele positie dringen. Zij heeft de indruk dat er grote monopolies spelen. Het is de moeite waard om dat uit te zoeken.

De heer Decaluwe hoort voortdurend dat de studiebureaus het monopolie voeren. Ze doen een voorstel, het gemeentebestuur gaat daar niet mee akkoord, de administratie gaat niet akkoord en toch wordt het voorstel uitgevoerd. Hij begrijpt dat niet. In zijn streek is deze praktijk nochtans gangbaar. Niemand kan daar iets aan doen. Eén persoon van de provinciale audit beslist daarover, zonder enig maatschappelijk draagvlak. Het project wordt vastgelegd, uitbetaald en de werken

starten. Waar slaat dat op? Het gaat over een massa geld, belastinggeld. Als een gemeenteraad een unanieme uitspraak doet, moeten de studiebureaus zich daar toch aan houden? Ze verstoppem zich achter globale contracten met ingewikkelde lastenboeken. Dat gebeurde ook met de BAM. Niemand houdt zich daar echt mee bezig. Dat kan toch niet meer!

De heer Marc Van den Abeelen sluit zich hierbij aan. De studiebureaus ontwerpen een soort kunstwerk zodat de kostprijs artificieel stijgt en het project veel duurder uitvalt. Ze hebben wettelijk gezien recht op een winstmarge van 5 percent. Maar ze leggen straten met gouden kasseien.

De heer Robert Voorhamme is van oordeel dat de regionalisering hierin een rol speelt. Op dat ogenblik in 1988 zat men aan een minimuminvesteringspeil. Er werd slechts een karige administratie overgedragen. Er was bovendien geen geld. Geleidelijk aan vloeide er personeel weg. Gaandeweg werd het investeringspeil opgedreven omdat het water werkelijk te hoog stond. Bovendien is een ander concept van investeren ontstaan. Het convenantensysteem ontstond. We moeten leren een onderscheid te maken tussen een structurele volumestijging en uitzonderlijke ingrepen. Met die eerste streven we naar een normaal investeringspeil. Die laatste hebben te maken met een beleidskeuze, een prioriteit, zoals de zwarte punten of de fietspaden. Dat zijn eenmalige projecten. Op basis van dat onderscheid moeten we uitmaken welk en hoeveel personeel we nodig hebben. Voor uitzonderlijke opdrachten kunnen we een beroep doen op studiebureaus, voor de structurele moeten we op de administratie kunnen terugvallen. De studiebureaus groeien alsmaar, vaak werven ze ex-ambtenaren aan. Onze ingenieurs vertrekken om daar te gaan werken. De vraag naar de studiebureaus groeit. We moeten een nieuw evenwicht zoeken. Alle gemeenten worden met dat probleem geconfronteerd. Dat is ook een probleem inzake democratie.

De heer Marc Van den Abeelen is van oordeel dat de kleine gemeenten de bureaus niet kunnen betalen. De heer Sauwens heeft gelijk. Een goede administratie zou de gemeenten uit de nood kunnen helpen. Maar nu kunnen de ingenieurs hun eigen werk nog niet aan.

De heer Sauwens benadrukt dat de ingenieurs zelfs geen tijd hebben om zelf ontwerpen te maken. Ze

lopen van de ene overlegvergadering naar de volgende convenantenvergadering.

De heer Peumans verklaart dat hij het niet helemaal eens is met de heer Sauwens. Hij heeft tot 1995 de zaak op de voet gevolgd. De ontwerpen werden tot dan door de ingenieurs gemaakt. Het motto was: hoe krijgen we de centen op? Alle budgetten moesten worden vastgelegd of ze waren ze kwijt, en dat deugde niet.

Er zijn 400 zwarte punten aangenomen. Alle zwarte punten die we nu verhelpen, zijn voor de periode 1990-1995 ontworpen. De ingenieurs van Openbare Werken wisten op voorhand dat het concept aanleiding zou geven tot zware verkeersongevallen. We stonden aan de top inzake sluizenbouw maar van verkeersveiligheid hadden we geen kaas gegeten. Zelfs nu nog worden kruispunten ontworpen waarvan men weet dat er doden zullen vallen. Toenmalig minister Sauwens heeft het eerste conflictvrije kruispunt ingevoerd. Dat was gebaseerd op een Nederlands voorbeeld.

Minister Van Brempt verklaart dat zij de boodschap goed begrepen heeft. Ze zal bij de behandeling van haar beleidsnota in deze commissie zeker terugkomen op een aantal zaken. Zij hoort kritiek op het convenantenbeleid. Ze wil daarnaar luisteren, maar ze wil het beleid op zich zeker niet afschaffen. Net door het convenantenbeleid kijken we met veel meer visie naar de aanleg van wegen en de afwikkeling van mobiliteit op het lokale niveau.

De heer Huybrechts stelde vragen over de regionalisering, de NMBS en de 60/40-verdeling. Daarvoor wil de minister verwijzen naar de bespreking van de beleidsnota Mobiliteit in deze commissie.

De heer Huybrechts vroeg ook naar de MAG-rijvaardigheidsscreenings voor motorrijders. Vandaag bestaan er al projecten van het Vlaamse Gewest om de rijvaardigheid van motorrijders te verbeteren. In de beleidsnota Mobiliteit krijgt de motorrijder een belangrijke plaats. Dit is voor haar een belangrijke doelgroep.

Op vrij korte termijn zullen twee nieuwe projecten worden gestart. Er komt een grootscheepse enquête om hun profiel te maken. Vandaag weten we niet wie de motorrijders zijn, hoeveel en voor welke verplaatsingen ze hun motor gebruiken en hoe het

staat met hun rijvaardigheid. Verder komt er een diepteonderzoek naar de oorzaken van ongevallen met motorrijders. Die resultaten kunnen ons verder duidelijk maken welke maatregelen nodig zijn om het aantal ongevallen terug te dringen. Op andere terreinen, zoals sensibilisatie, zullen specifieke initiatieven worden genomen in 2005.

Wat betreft de vraag van de heer Daems over de vertraging van de uitvoering van de fietspadenprojecten stelt de minister dat het haar niet opportuun lijkt in te gaan op elk fietspadendossier afzonderlijk, want dat zou ons afleiden van het doel om algemene oplossingen uit te werken voor de problemen waarmee we vandaag op het terrein soms worden geconfronteerd.

Het is inderdaad zo dat er zich soms vertragingen voordoen. Fietspadenprojecten lopen in de meeste gevallen vertraging op omwille van de onteigeningen die er mee gepaard gaan. Dat neemt veel tijd in beslag. Verder is het zo dat bijhorende rioleringswerken dikwijls wachten op een toekenning van de nodige subsidies. In het kader van de projecten met een module 13 is het soms lang wachten op het initiatief van de betrokken gemeente. In haar beleidsnota Mobiliteit besteedt de minister heel wat aandacht aan de verbetering van het convenantsbeleid.

De heer Daems vroeg naar de timing van de BAM. Het maatschappelijk kapitaal van de NV BAM bedraagt ondertussen 463 miljoen euro. De geraamde inkomsten staan toe om een investeringsprogramma van 2,5 miljard euro uit te voeren. Dit komt overeen met de geraamde kostprijs van het Masterplan. Natuurlijk is het zo dat de kostprijsramingen alsmaar gedetailleerder worden in de loop van de uitwerking van de projecten en dat budgetoverschrijdingen mogelijk zijn ten gevolge van bijvoorbeeld bijkomende flankerende of milderende maatregelen die moeten worden genomen maar in de voorontwerpfase nog niet gekend zijn. In functie van de reële uitvoeringstiming zal de kostprijs in de loop van de tijd nog verder verhogen door zogenaamde ‘intercallaire’ intresten en de prijsindexatie. In dat geval betekent dit niet noodzakelijk dat bepaalde projecten niet worden uitgevoerd. Ook door de uitvoering van de projecten meer in de tijd te spreiden, kunnen budgetoverschrijdingen worden opgevangen. Deze zaak zal in de loop van 2005 verder worden uitgeklaard. In elk geval blijft de volledige realisatie van het Masterplan Antwer-

pen het uitgangspunt voor de Vlaamse Regering. De minister hoopt in januari in deze commissie ter gelegenheid van de gedachtewisseling over de BAM nog uitgebreid hierover terug te komen.

De heer Daems stelde een heel specifieke vraag over de maatregelen in het kader van Minder Hindernis. De lijst van de maatregelen wordt als bijlage 2 bij dit verslag gevoegd.

De vraag over het klimaatbeleidsplan zou de minister ook willen doorverwijzen naar de bespreking van haar beleidsnota die op dinsdag 14 december e.k. wordt gehouden in deze commissie.

Het protocol tussen minister Peeters en haarzelf is een afsprakenkader dat niet gedetailleerd opsomt wie voor wat allemaal bevoegd is. Minister Peeters en zijzelf zijn van plan te handelen in de geest van het protocol. Minister Peeters is bevoegd voor de inrichting van de wegen, en dus ook voor de verkeersveilige inrichting van wegen. De meeste budgetten zijn dan ook in zijn begroting terug te vinden. Zij is bevoegd voor het verkeersveiligheidsbeleid. Minister Van Brempt ontwikkelt de globale visie, en dat heeft natuurlijk consequenties voor de infrastructuur. Zo is het plaatsen van onbemande camera's de bevoegdheid van minister Peeters, maar het beleid werkt minister Van Brempt uit, weliswaar in overleg met de wegbeheerders. Er is dus zeker een grijze zone.

Wat het convenantsbeleid betreft, wil de minister toch opmerken dat een dossier pas op het bureau van minister Peeters of haarzelf belandt nadat het meestal al een weg van minstens een jaar achter de rug heeft. De beide kabinetten hebben de kans om het dossier tijdens het gehele proces te volgen en te begeleiden. In de praktijk betekent de administratieve rompslomp waarvoor de heer Peumans vreest – de ondertekening van het convenant door de twee ministers – maximum twee of drie dagen vertraging op een proces dat in het beste geval een jaar duurt.

Men noemt het betreuenswaardig dat de bevoegdheden Mobiliteit en Openbare werken uit elkaar werden gehaald. Toch levert de gezamenlijke en geïntegreerde aanpak van de modules van het mobiliteitsconvenant een meerwaarde op waartegen die kleine vertraging van enkele dagen niet opweegt.

Over de schoolomgevingsprojecten hebben we het al uitgebreid gehad.

In antwoord op de vragen van de heer Peumans omtrent de doorstroming en de verkeerslichtenbeïnvloeding kan de minister toelichten dat de evaluatie steeds op een objectieve manier, aan de hand van congestiemetingen zal gebeuren. De huidige sociale onrust rond deze problematiek zal misschien voor een breder draagvlak zorgen om op dat vlak nog meer maatregelen te nemen. De minister verwijst dan naar de steden en gemeenten waar de aanpak van de congestie in 2005 een prioriteit moet worden. Er moet samen werk van gemaakt worden. Zij denkt dan aan de verdere implementatie van de verkeerslichtenbeïnvloeding op gewest- en gemeentelijke wegen. Een van de prioriteiten blijft de aanleg van minstens 25 kilometer vrije bus- en trambanen op gewestwegen.

Een lijst van knelpunten inzake de doorstroming wordt als bijlage 3 bij dit verslag gevoegd.

De heer Peumans is van oordeel dat het probleem van de doorstroming eens grondig moet bekeken worden. Iedereen praat er wel over, maar er is van doorstroming bijna geen sprake. Dat wordt bijvoorbeeld vertaald in vrije busbanen gecombineerd met verkeerslichtenbeïnvloeding. Het systeem van verkeerslichtenbeïnvloeding dat bij ons is ingevoerd, is in het buitenland al lang afgeschreven. Maastricht heeft een gps-systeem voor de verkeerslichtenbeïnvloeding dat in vaktijdschriften al enkele jaren geleden goed is geanalyseerd. Wij werken met een systeem dat niet meer van deze tijd is.

Waar kruispunten zijn, heeft men verkeerslichtenbeïnvloeding ingevoerd. In zijn gemeente Riemst is dat blijkbaar ook het geval. Het is een plattelandsgemeente die echter helemaal niet te vergelijken is met een stad als Antwerpen.

Wie eens anoniem met een voertuig van De Lijn meerijdt, kan concreet ervaren welke problemen de chauffeurs hebben ten gevolge van het feit dat er geen handhaving van de doorstroming gebeurt. Als op vrije banen overal auto's worden geparkeerd, hoe kan men dan verwachten dat ze enig nut hebben? Het volstaat niet met een technische ingreep de verkeerslichtenbeïnvloeding te organiseren. Als er immers geen vrije busbanen zijn, dan profiteren de auto's die voor de bus staan ook van het groene licht. Er is politieke wil nodig om maatregelen te treffen, zodat we met hetzelfde materiaal een grotere vervoerscapaciteit kunnen realiseren. In de praktijk gebeurt dat te weinig.

De heer Jos De Meyer wil een voorbeeld geven om dat te illustreren. Aan het nieuwe koopcentrum van Sint-Niklaas zijn autovrije busbanen aangelegd. De Lijn wordt er gepromoot, maar aan de bushaltes hangt er het bordje 'Bij grote verkeersdrukten kunnen we niet verzekeren dat de bus komt.' Men moet maar het ongeluk hebben bejaard te zijn en met pakjes overladen daar een bus te willen nemen! Men moet maar het ongeluk hebben een jonge moeder met twee kinderen te zijn en daar een bus te willen nemen! Men kan de verkeersintensiteit toch niet kennen vooraleer men thuis vertrekt? Dat heeft natuurlijk allemaal gevolgen voor de manier waarop de mensen naar de politiek kijken. Hij zou het waarderen als de minister dat zou onderzoeken, het zou verhelpen en hem hierover een schriftelijk antwoord zou bezorgen.

Minister Van Brempt engageert zich dat te onderzoeken. Het is een redelijk hallucinante zaak. De minister neemt in Antwerpen al jaren de tram. Het is juist dat doorstroming een complex probleem met vele oorzaken is. We moeten ze allemaal aanpakken. Nieuwe telematica is een van haar doelstellingen. Als we met verouderde systemen werken, dan moeten die worden aangepast. Op het stedelijke niveau ontmoet de minister niet altijd de goede partners om de zaken aan te pakken. Er moet terzake een hartig woordje worden gepraat. Vandaag draaien afspraken over verkeerslichtenbeïnvloeding nog altijd rond de bekommernis om de stroom van het autoverkeer zo goed mogelijk op gang te houden, en dat is ten nadele van het openbaar vervoer.

De minister verklaart dat zij hierin kan falen omdat een heel deel niet in haar handen ligt. Zij zal dit overleg vrij snel opstarten. Zij voel de hete adem van de bus- en tramchauffeurs in haar nek en ze zal zich ervoor inspannen.

In verband met de vraag van de heer Peumans omtrent de besteding van 160 miljoen euro voor programma 63.40, verklaart de minister dat in de begrotingsinstructies voor de opmaak van de begroting 2005 letterlijk staat te lezen dat geen toelichting per basisallocatie vereist is indien het bedrag minder dan 5 percent verschilt van dat uit de begroting 2004. De toegeleverde memorie bevat dus reeds meer detail dan vereist.

De minister overloopt schematisch het programma 63.40 en verschaft enige uitleg. De basisallocatie

12.10, met name allerhande uitgaven in verband met de voorbereiding, de spanning, de studie en de begeleiding van de projecten mobiliteitsconvenants en basismobiliteit, wordt voornamelijk ingevuld om een goede werking van het mobiliteitsconvenantenbeleid mogelijk te maken.

In basisallocatie 12.23 zal het indicatief onderzoeksprogramma zich voornamelijk concentreren op allerhande pilootprojecten met betrekking tot het voeren van het mobiliteitsbeleid, ongeveer 170.000 euro, en op een actualisatie en operationalisering van de strategische beleidsvisie inzake mobiliteit, ongeveer 200.000 euro.

Basisallocatie 33.01 zijn subsidies aan instellingen, organisaties en verenigingen, bijvoorbeeld de Fietzersbond, de Voetgangersbeweging en de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers. Het zijn verenigingen actief op het vlak van verkeersopvoeding, verkeerskunde en verkeersveiligheid. Deze verenigingen leggen vaak in de loop van het jaar een specifiek mobiliteitsdossier voor ter subsidiëring.

De basisallocatie met betrekking tot de Vlaamse Stichting Verkeerskunde zal de heer Peumans, gezien zijn functie als voorzitter ervan, zeker bekend zijn.

Basisallocatie 33.04 is de subsidie voor de vzw Komimo voor de organisatie van algemene acties en initiatieven ter bevordering van alternatieve verplaatsingswijzen. Hiermee wordt onder meer de financiering van de week van de zachte weggebruiker en de week van vervoering mogelijk.

Basisallocatie 41.05 is de dotatie aan de SERV voor werkings- en installatiekosten van de MORA, de Mobiliteitsraad van Vlaanderen. Het is de bedoeling om met deze kredieten de werkingskosten van de MORA te financieren, namelijk personeel, drukwerk, zalen, bezoldigingen van leden en dergelijke. De besteding van de middelen in het verleden had te maken met de huur van de zalen en het aankopen van materialen

De heer Peumans merkt op dat de MORA bij een decreet in het kader van strategische adviesraden werd opgericht en dat bij de toelichting bij het programma op pagina 939 sprake is dat er reeds

360.000 euro is uitgegeven in 2003. Bij navraag antwoordde de SERV aan de heer Peumans dat er nog geen enkel initiatief was genomen door de SERV. De MORA is er nog niet, maar waarom huurt men dan al zalen en dergelijke?

Minister Van Brempt verklaart dat die engagements zijn genomen en dat er al zalen gehuurd zijn. In 2003 heeft de Mobiliteitscel al computers en dergelijke aangekocht. Er zijn dus al uitgaven gebeurd.

Basisallocatie 43.11 betreft subsidies aan gemeenten in het kader van de mobiliteitsconvenants. De definitieve besteding van dit krediet is afhankelijk van de aanvragen van de verschillende steden en gemeenten voor financiële tussenkomst vanwege het Vlaamse Gewest in het kader van de opmaak van de gemeentelijke mobiliteitsplannen, de tussenkomst in de loonkost voor een gemeentelijk mobiliteitsambtenaar die voldoet aan bepaalde criteria en de tussenkomst in het kader van projecten module 15 voor flankerende maatregelen. Voor dit laatste punt bedraagt de tussenkomst een derde van de kostprijs met een maximum van 12.500 euro per gemeente.

Minister Van Brempt stelt voor om de vragen over de regionalisering en de evaluatie van de federale verkeerswet in het kader van de beleidsnota Mobiliteit te behandelen. De meeste vragen van de heer Sauwens waren nagenoeg dezelfde als die van de heer Decaluwe. Andere vragen in verband met het algemene mobiliteitsbeleid zijn eveneens te behandelen in het kader van de bespreking van de beleidsnota Mobiliteit.

D. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Bij de artikels en de begrotingstabel die aan deze commissie werden toegewezen, werden geen opmerkingen geformuleerd.

De begrotingstabellen en de artikels evenals de begrotingen van de Diensten met afzonderlijk beheer (Afdeling III) en de VOI's (Afdeling V) worden zonder opmerkingen met 10 stemmen bij 4 onthoudingen aangenomen.

E. EINDSTEMMING

Het ontwerp van uitgavendecreet 2005 wordt voor wat de bevoegdheden van de commissie Openbare Werken, Mobiliteit en Energie betreft, met 10 stemmen bij 4 onthoudingen aangenomen.

De verslaggever,

De voorzitter,

Jan PEUMANS

Marc VAN DEN ABELEN

BIJLAGEN

BIJLAGE 1

Tabel: aantal kilometer aangelegde fietspaden langs Vlaamse gewestwegen,
periode 1994-2003

**AANTAL KM AANGELEGDE FIETSPADEN LANGS VLAAMSE GEWESTWEGEN
PERIODE 1994-2003**

Jaar	West-Vlaanderen	Oost-Vlaanderen	Antwerpen	Limburg	Vlaams-Brabant	Totaal Vlaams Gewest
1994	21	32,5	25	51	26,3	155,8
1995	12,4		30	45	26,3	154,8
1996	6,1	9,5	24,5	28,3	21,2	89,6
1997	29,1	17,4	29,1	50,1	16,9	142,6
1998	38,6	12,5	7,2	28,7	23	110
1999	57,3	7	45,7	30,7	48	188,7
2000	57,2	35	38,3	20,6	22,7	173,8
2001	22,4	50,3	32,1	9,4	0,6	114,8
2002	17,5	32,6	9,2	2,9	11,7	73,9
2003	9,5	21,6	9,6	15,8	3,7	60,2
1999-2003	163,9	146,5	134,9	79,4	86,7	611,4

BIJLAGE 2

Minderhinder-maatregelen

Expl/Regie	Lijn	Omschrijving	Raming op jaarbasis
1. Radiale versterking met trams en gelede bussen			
R	net	6 minutenfrequentie Tram	397.443,00
1'. Radiale versterking op de stopbus-diensten			
E	62	Schoten stadslijn	1.637.057,30
R	410	versterking stopdienst	987.291,10
E	196	dubbele freq. Duffel	735.940,00
E	297	Antwerpen - Boechout	983.781,90
2. Snelbusdiensten			
R	771	Sneldiensten A12 Zandvliet	691.659,00
E	776	Sneldiensten A12 Stabroek-Putte	902.029,00
E	194	Sneldiensten E19 Zuid	623.667,30
E	427	Sneldiensten E313	678.940,30
R	506	Sneldiensten A12 Zuid	567.114,00
3. Versterking tangentiële buslijn 33 (binnen de R11)			
E	33	Hoboken-Merksem	2.557.178,35
4. Versterking tangentiële buslijn 78 (buiten de R11)			
E	78	Schoten-Hoevenen	644.825,70
4'. Inleggen nieuwe tangentiële lijnen buiten de R11			
E	140	Wijnegem-Wilrijk	763.526,90
E	240	Borsbeek-Schelle	1.036.001,40
5. Versterking stadsdiensten			
5.1	net	versterking stadsdiensten	
R	65.0	Antwerpen - Kapellen - Putte	1.229.894,00
E	72.0	Antwerpen - Ekeren	862.544,00
R	420	Antwerpen - Wommelgem	619.454,40
E	123	Keizershoek - Luchtbal - Zuid	636.237,80
E	29	Deurne - Schijnpoort - Melkmarkt	851.734,30
E	30	Merksem (Keizershoek) - RVP	1.333.437,10
E	244	A'pen - Deurne Z. - Wommelgem	961.936,20

7. Variabele versterkingen			
Locale versterkingen op het net in de regio Antwerpen			1.888.064,71
<i>Totaal</i>			21.589.757,76

Totalen exploitanten/regie

	Chauff.	Kostprijs excl. variabele versterkingen
Regie	78	4.923.417,58
Exploitanten	243	16.666.340,18

BIJLAGE 3

Lijst van knelpunten inzake de doorstroming

Entiteit Antwerpen:

- N114, op grondgebied Stabroek (Hoevenen), rijrichting naar Antwerpen
- R12, Zandpoortvest Mechelen (beide rijrichtingen)
- N15a, Putsesteenweg Mechelen tussen Pasbrug en Nekkerspoel (beide rijrichtingen)
- N11, Kapelsesteenweg op grondgebied Kapellen, Brasschaat en Antwerpen (vanaf Putte tot Kleine Barreel)
- N116, Broechem naar Zandhoven/Lier (kruispunt Lammerenberg)

Entiteit Limburg:

- R70 Hasselt (boulevard), over de ganse lengte
- N74 Zonhoven, Kempische Steenweg (Vertakking-Banneux), naar Hasselt
- N715 Hechtel-Helchteren, tussen Don Boscostraat en Helchteren kruispunt
- N74 Hasselt, Kempische Steenweg (Banneux-Weg naar Genk) naar Hasselt
- N716 Sint-Truiden, tussen St.-Jozefziekenhuis en Station

Entiteit Oost-Vlaanderen:

- N414 Gent, Kortrijksesteenweg naar centrum Gent
- N9 Aalst, Brusselsesteenweg (beide rijrichtingen)
- N70a Gent, Land van Waeslaan, naar Dampoort
- N9 Gent, Brusselsesteenweg (beide rijrichtingen)
- N444 Hundelgemsesteenweg op grondgebied Merelbeke (naar Gent)

Entiteit Vlaams-Brabant:

- N2 Kortenberg/Zaventem, Leuvensesteenweg naar Brussel
- N2 Brusselsesteenweg Leuven (beide rijrichtingen)
- N5 Waterloo-sesteenweg Sint-Genesius-Rode, naar Brussel
- N8 Dilbeek-Lennik Ninoofsesteenweg
- N202 Grimbergen, Brusselsesteenweg naar Brussel
- N21 Steenokkerzeel, naar Brussel
- N6 Sint Pieters-Leeuw, Bergensesteenweg naar Brussel

Entiteit West-Vlaanderen:

- R36 Kortrijk, Min.Tacklaan en verderdoor, beide rijrichtingen
 - N50/R30 Brugge, Baron Ruzettelaan-Boldershof-Katelijnebrug, beide rijrichtingen
 - N9 Maalsesteenweg Brugge, naar Brugge (Kruispoort)
 - N318 Nieuwpoortsesteenweg Oostende, beide rijrichtingen
 - N43, Kortrijk-Harelbeke-Waregem van Kortrijk Busstation tot Waregem Knok, beide rijrichtingen
 - N397 Brugge, naar Station Oost
-