



Vlaams
Parlement

vergadering **C38 – OPE3**
zittingsjaar 2010-2011

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 21 oktober 2010

INHOUD

Interpellatie van de heer Dirk Peeters tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de uitspraken van de minister-president betreffende het betonneren van de beslissing inzake de Oosterweelverbinding - 11 (2010-2011)	3
Met redenen omklede motie	6
Vraag om uitleg van de heer Steve D'Hulster tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het Pendelfonds - 157 (2010-2011)	7

■

Waarnemend voorzitter: de heer Dirk de Kort, ondervoorzitter

Interpellatie van de heer Dirk Peeters tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de uitspraken van de minister-president betreffende het betonnen van de beslissing inzake de Oosterweelverbinding - 11 (2010-2011)

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Dirk Peeters: Minister-president, in een vraaggesprek op Kanaal Z met Gui Polspoel had u het over de bouw van de Oosterweelverbinding. U hebt daar verklaringen afgelegd over het betonnen van de beslissing door het Vlaams Parlement. Ik citeer uw uitspraak: “Maar ik sluit niet uit dat het parlement ook op een bepaald moment met een decreet eigenlijk heel die procedure en die beslissingen kan betonnen, zodoende dat er maximaal zekerheid is dat wat nu beslist is, ook effectief wordt uitgevoerd. En we zullen daar op het juiste moment ook met het Vlaams Parlement over spreken.”

In de Septemberverklaring werd nogmaals beklemtoond dat we in Vlaanderen sneller en beter moeten omgaan met procedures en openbare onderzoeken. Groen! heeft de werkzaamheden en de resolutie inzake de versnelling van de procedures voor maatschappelijk belangrijke projecten mee goedgekeurd. We blijven daar ook achter staan. We zijn ervan overtuigd dat we op dat vlak overmatige planlast moeten weren.

De slotsom van de commissie-Sauwens was dat meer en betere inspraak in de verkennende fasen van een groot project leidt tot betere besluitvorming en minder betwistingen achteraf. In geen geval was het de bedoeling om burgers of verenigingen buitenspel te zetten of te snijden in democratische verworvenheden of rechtsmiddelen die het Vlaams Parlement zelf in het leven heeft geroepen.

We kunnen niet om de ernst van deze uitspraak op Kanaal Z heen. Die uitspraak komt immers onmiddellijk nadat de regering een nieuwe beslissing heeft getroffen en nadat er in de commissie een koppeling was gebeurd van de beslissing Masterplan 2020.

Die uitspraak komt ook niet overeen met de beloofde transparantie en betrokkenheid van alle stakeholders zoals bepleit door de commissies-Berx en -Sauwens. Het gaat om een beslissing waarvan nu nog veel details onbekend of gewoon niet berekend zijn. Ik geef een aantal voorbeelden. Over de ondertunneling van de R11 is beslist terwijl de gemeentebesturen nog onderling in overleg waren over de studie over de zuidrand rond Antwerpen, over een aantal proefprojecten enzovoort. De beslissing kwam ook op het moment dat de groene stadsboulevard rond Antwerpen werd geschrapt om de verlieslatende luchthaven van Deurne te redden. De beslissing werd ook genomen op een moment dat de investeringen in openbaar vervoer niet meer in verhouding staan tot de investeringen voor autoweginfrastructuur. Daarbij komt ook nog dat bepaalde procedures zoals milieu-effectenrapportering, ruimtelijke uitvoeringsplannen en bouwvergunningen onderhevig zijn aan openbare onderzoeken zoals wettelijk is vastgelegd.

Ik kom terug op wat er in de commissie-Sauwens en de commissie-Berx is beklemtoond, met name dat er vanaf het begin een groot draagvlak en een goede informatiedoorstroming moet zijn om de betrokkenheid van alle mensen te garanderen.

– *De heer Jan Peumans treedt als voorzitter op.*

Minister-president, wanneer u het hebt over de betonning van de beslissing, is het dan de bedoeling om terug te keren naar de methode van het nooddecreet, om het parlement in te schakelen om beslissingen van de Vlaamse Regering nadien onaanvechtbaar te maken?

Kunt u specifieker zijn over het moment waarop deze parlementaire beslissing volgens u dan zou moeten worden genomen?

Wilt u met het betonneren niet uitlokken dat het parlement beslissingen zal nemen om procedures te vermijden, en openbare onderzoeken of beroepen van burgers teniet te doen om uw eigen initiatief sneller te doen gaan?

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Mijnheer Peeters, er is ook een beslissing genomen binnen de Vlaamse Regering over het verdere gevolg van de commissie-Berx en de commissie-Sauwens over een toekomstige visienota inzake de versnelling van investeringsprojecten. Daarin wordt tegemoetgekomen aan heel wat van uw opmerkingen.

Minister-president, wordt er niet verder nagedacht over een toepassing van de artikelen 3.1.1 en 3.1.2 binnen de codex van ruimtelijke projecten van gewestelijk en strategisch belang? Op voorstel van de Vlaamse Regering kan het Vlaams Parlement een verklaring afleggen over projecten van strategisch belang als die aan een aantal criteria voldoen. U hebt dan ook de mogelijkheid om zelf het project verder te bepalen. Dat kan afwijken van de geldende procedure, zowel inzake inhoud en vormgeving van het aanvraagdossier als inzake de chronologie van het verdere procedureverloop en de duur van de behandelingstermijnen. Wordt dit verder in overweging genomen?

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Mijnheer Peeters, het is goed dat u alles in de gaten houdt, alle uitspraken beluistert en er ook vragen over stelt indien u iets niet duidelijk is. Ik ga ervan uit dat u daarom deze vraag hebt ingediend. Ik zal graag tekst en uitleg geven over het kader en de concrete elementen die u aanbrengt.

U stelt een vraag over het inschakelen van het parlement via een nooddecreet om de beslissing van de Vlaamse Regering onaanvechtbaar te maken. Het antwoord daarop is zeer duidelijk. Neen, het is niet de bedoeling om de wettelijke procedures en de gangbare openbare onderzoeken in vraag te stellen of om toepasselijke procedures te ontwijken. Ik ga ervan uit dat het voor u heel belangrijk is dat dat niet de bedoeling is van de Vlaamse Regering. Wel is het de bedoeling om aan het project definitieve zekerheid voor de uitvoering te geven, zodra alle procedures doorlopen zijn.

Mijnheer Peeters, in deze materie en zeker in dit dossier hebben we al heel wat meegemaakt. Ik zal u ook een kort overzicht geven van wat er allemaal is gebeurd rond dit dossier. In 1999 werden er zes varianten voor het sluiten van de ring onderzocht. In 2000 werd er een zevende aan toegevoegd tijdens de staten-generaal, georganiseerd door de toenmalige gouverneur Paulus. Het oorspronkelijke masterplan werd door de Vlaamse Regering goedgekeurd op 15 december 2000. In 2005 werd het Horvatracé onderzocht door de stad Antwerpen. Het stRaten-generaaltracé en het Horvatracé werden samen met het BAM-tracé met een viaduct onderzocht door het consortium Arup-Sum eind 2008 tot maart 2009. Op basis van haar onderzoek deed Arup-Sum een voorstel voor een zogenaamd Arup-Sumtracé in 2009. Er werd een volksraadpleging gehouden. Er werd dus een heel indrukwekkende procedure doorlopen. De Vlaamse Regering zal alle wettelijke procedures volgen en gangbare onderzoeken doen. Met mijn uitspraak wil ik zeggen dat het de bedoeling is om het project definitief in uitvoering te brengen zodra alle procedures doorlopen zijn.

U verwijst naar de commissie-Berx en de Vlaamse Regering, op voordracht van minister Crevits en andere collega's. Het is niet de bedoeling dat dit project, dat al een hele weg heeft afgelegd, opnieuw in de nieuwe procedure, die is goedgekeurd in een visienota, wordt opgenomen. Een decretale verankering van dit gegeven heeft niet de bedoeling om iets af te doen aan de betrokkenheid of participatie, zoals u in uw vraag insinueert, maar wel om maximaal te vermijden dat de uitvoering van overheidsbeslissingen met een belangrijke financiële impact door achterhoedegevechten opnieuw onmogelijk zou worden gemaakt. Ik denk dat dat heel duidelijk is.

In uw volgende vraag vraagt u me of ik nog iets duidelijker kan zijn over het moment van de parlementaire beslissing. Een concreet moment is nog niet vastgelegd. We onderzoeken hoe we dat het best kunnen doen. De heer de Kort heeft een van de mogelijkheden aangehaald. Er zijn ook andere pistes. Ik verwijs naar het u welbekende Deurganckdokdecreet, het zogenaamde nooddecreet. In Wallonië heeft men ook een decretaal initiatief genomen. Dat is nog een andere mogelijkheid. Men kan ook een decretaal kader aanreiken, waaruit als sluitstuk een decretaal verankerde vergunning kan volgen. Er zijn verschillende wegen die we kunnen bewandelen. We zullen dat op het juiste moment doen. Belangrijk is dat het niet mijn bedoeling is procedures en inspraak onmogelijk te maken, maar wel om achterhoedegevechten te voorkomen.

Uw laatste vraag is wat ruimer. We hebben natuurlijk niet de bevoegdheid om de wetgeving van de Raad van State te wijzigen. Maar als een individuele burger naar de Raad van State stapt, die een schorsing of vernietiging uitspreekt, nadat we eerst een hele procedure hebben doorlopen, het algemeen belang zeer groot is en er financiële kosten mee gemoeid zijn, dan moeten we daarover toch eens van gedachten wisselen.

Ik wil absoluut dat deze beslissing wordt uitgevoerd. Vandaar ook de term ‘betonneren’. Ik wil ook verder werken met respect voor de inspraak en participatie, die in dit dossier al ruim aan bod is gekomen. Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) zal gewijzigd moeten worden, een milieueffectenrapport moet worden opgemaakt, er moet een nieuwe GRUP worden opgesteld, een bouwvergunning moet worden afgeleverd enzovoort. Al die elementen, ook de inspraak, zullen gerespecteerd worden. Maar dan is de vraag of we die bouwvergunning decretaal kunnen verankeren. Ofwel kunnen we tewerk gaan op de manier zoals die door de heer de Kort terecht werd aangehaald, of zoals in Wallonië, of zoals we ook hier in het parlement hebben gedaan via het nooddecreet voor het Deurganckdok.

De beslissing definitief maken, dat is de bedoeling. Dat was ook de context van mijn uitspraak op Kanaal Z.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Dirk Peeters: Minister-president, ik dank u voor uw antwoord. Ik onthoud twee – voor ons belangrijke – zaken. U zegt onomwonden dat u de inspraak niet monddood zult maken, dat u respect zult hebben voor de inspraak. U zegt ook dat men voor het dossier Masterplan 2020 niet de nieuwe procedures volgt, maar wel de procedures zoals we ze tot nu toe kennen.

Minister-president Kris Peeters: Voor Oosterweel.

De heer Dirk Peeters: Oké. Mijn vraag en uw uitspraak kwamen er toen we de visienota nog niet kenden. Vandaar onze bezorgdheid. Wanneer komt het moment van draagvlakcreatie, zoals het wordt voorgesteld in de visienota? Ik heb het over die ‘drietrapsraket’. We zullen werken aan een voortraject, met een belangrijke inspraak van de stakeholders, maatschappelijke groepen, betrokkenen, gemeentebesturen. Wanneer wordt daarmee begonnen? Wanneer is dat moment daar? Deze beslissing, zoals zij in september werd getroffen, is er weer een met een hoop onbekenden. Sommige mensen en groepen en gemeentebesturen die betrokken waren bij de voorbereiding zijn erdoor geschoffeerd. Wanneer begint men aan het voortraject van deze beslissing?

De heer Jan Peumans: Minister-president, ik ben een grote bewonderaar van Wallonië. Er is geen decreet dat zo fel bij het Grondwettelijk Hof wordt aangevochten als het door u geciteerde decreet van 17 of 18 juni 2008. Zelfs uw eigen Vlaamse Regering heeft dat in het kader van Bierset aangevochten. Het Grondwettelijk Hof heeft nu een prejudiciële vraag gesteld aan het Europees Hof van Justitie. Ik ben zeer nauw betrokken bij de ontwikkeling van Bierset. Het gaat ook over de premetro in Charleroi en enkele autosnelwegen. Dat decreet was geïnspireerd op het beroemde Deurganckdokdecreet. Het wordt zeer zwaar aangevochten. Omdat het regiomaterie is, treedt het Waalse Parlement daar op. Het schijnt

niet zo vanzelfsprekend te zijn dat het effectief kan worden uitgevoerd. De Vlaamse Regering heeft op ons verzoek de procedure in gang gezet door een verzoekschrift in te dienen bij het Grondwettelijk Hof. Er zitten meer problemen aan dat decreet verbonden dan op het eerste gezicht lijkt, te meer omdat onze Waalse broeders en zusters zich hebben geïnspireerd op het Deurganckdokdecreet.

Minister-president Kris Peeters: Voorzitter, wij kennen de reacties op het Waalse initiatief. Het is inderdaad, zoals u zegt, geïnspireerd op wat hier een hele tijd geleden is gebeurd met het nooddecreet. Het toont aan dat het probleem niet alleen een Vlaams probleem is. Voor heel belangrijke projecten moet er, na een lange procedure, zekerheid komen dat ze worden uitgevoerd. Dat is de grond van de zaak. Die zekerheid kan in deze democratische rechtstaat door het parlement gegeven worden door middel van een decreet. De vraag is natuurlijk wat de reacties en de uitspraken zullen zijn van het Grondwettelijk Hof. Wij volgen dat van zeer nabij. Wij moeten daar het juiste instrument inzetten. Het parlement zal daar met kennis van zaken over discussiëren en stemmen. Het is wel de bedoeling om, door wisselende politieke meerderheden en dergelijke, bij de uitvoering niet geconfronteerd te worden met de mogelijkheid dat alles opnieuw ter discussie wordt gesteld. De inspraak moet dan zijn gebeurd.

Mijnheer Peeters, voor alle duidelijkheid: wat ik hier heb gezegd, ging specifiek over Oosterweel. Wij hebben daar al een heel traject afgelegd. Door het feit dat we beslist hebben om van een viaduct over te schakelen op een tunnel moet het GRUP worden aangepast. Dat betekent dat we dit doen met de procedure die daarvoor is uitgestippeld, met een milieueffectenrapport enzovoort.

Er zijn projecten die op het einde van de oude procedure zijn aanbeld en daar worden gefinaliseerd. Het Oosterweelproject is een project dat al zo ver is gevorderd. Daar moeten we het GRUP wijzigen. Als dat is gebeurd, kunnen we een nieuwe bouwvergunning afleveren. Dan is het de vraag hoe we die bouwvergunning kunnen betonnen.

Het is niet de bedoeling om dit specifieke project onder de nieuwe procedure te brengen. Dat zou betekenen dat we helemaal van vooraf aan zouden moeten beginnen. Voor andere projecten zullen wij bekijken of de nieuwe procedure die wij in de visienota hebben goedgekeurd, wordt toegepast.

Voorzitter, u zult met uw grote kennis ter zake en met uw persoonlijke belangstelling voor Bierset niet alleen de gang van zaken voor wat betreft dat Waalse decreet volgen maar ook hier de nodige inbreng doen, zodat wij geen zaken voorleggen, laat staan goedkeuren, die achteraf door het Grondwettelijk Hof worden vernietigd.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Dirk Peeters: Minister-president, ik dank u voor uw antwoorden. Ik kondig een motie aan.

Minister-president, u zegt dat we voor Oosterweel de procedures zoals ze nu gelopen zijn zullen finaliseren met een nieuw GRUP. Betekent dat dat we het onderdeel Oosterweel uit het masterplan lichten en het in de verdere uitvoering als een apart dossier bekijken, zonder daarin de link te maken met de R11-A102-ingreep in het Waasland?

Minister-president Kris Peeters: Alle projecten worden uitgevoerd.

Met redenen omklede motie

De voorzitter: Door de heer Peeters werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Steve D'Hulster tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het Pendelfonds - 157 (2010-2011)

De voorzitter: De heer D'Hulster heeft het woord.

De heer Steve D'Hulster: Voorzitter, het doet me plezier dat de minister op 22 september 2010 het initiatief I-Bus in Antwerpen heeft bezocht. Het betreft hier een initiatief dat voor 1500 werknemers in de Antwerpse haven in collectief vervoer voorziet. Dit is een mooi voorbeeld van een project dat de afgelopen jaren met middelen van het Pendelfonds door de Vlaamse overheid is gesubsidieerd.

Het Pendelfonds is een instrument dat is opgericht om de bedrijven te stimuleren hun verantwoordelijkheid op te nemen om het woonwerkverkeer duurzamer te maken. Het Pendelfonds voorziet in een startsubsidie volgens het principe 'een euro voor een euro'. De subsidie bedraagt maximaal 50 percent gedurende een periode van maximaal 4 jaar en is bedoeld voor initiatieven die een duurzaam woon-werkverkeer promoten, faciliteren en ondersteunen.

De Begeleidingscommissie van het Pendelfonds is opgericht om de betrokkenheid van de vertegenwoordigers van de werkgevers en de werknemers te verzekeren en om, aanvullend bij de inbreng van de provinciale mobiliteitspunten, voor de selectie van kwalitatief goede projecten te zorgen.

Het Pendelfonds heeft al een aantal mooie projecten opgeleverd. Het gaat dan niet enkel om het door de minister bezochte project, dat trouwens een van de grotere is, maar ook om een aantal kleinere projecten die de afgelopen jaren een bijdrage tot het woon-werkverkeer hebben geleverd.

Dit blijkt trouwens ook uit het antwoord dat de minister op een vraag om uitleg van de heer Dehaene heeft gegeven. Blijkbaar is het aandeel van het autogebruik in de gesubsidieerde bedrijven met bijna 6 percent verminderd. Het aandeel van het gebruik van de fiets, het openbaar vervoer en het collectief vervoer is daarentegen gestegen.

Op 16 september 2009 is de vijfde oproep tot het indienen van projectaanvragen voor het Pendelfonds gelanceerd. Op 31 december 2009 is deze oproep afgesloten. Op die dag moesten alle aanvragen in feite zijn ingediend. Het advies van de Begeleidingscommissie zou einde maart 2010 worden afgerond. Tot nu toe heeft de minister echter nog geen beslissing over de ingediende projectaanvragen genomen.

Minister, wat is de stand van zaken met betrekking tot de vijfde oproep van het Pendelfonds? Zijn de projecten al bekend? Hebt u al een beslissing genomen?

In de budgetcontrole 2010 is voor het Pendelfonds in een bijkomend bedrag van 1 miljoen euro voorzien. Is dat bedrag in het kader van de vijfde oproep gevraagd? Is dit bedrag voor een zesde oproep bedoeld?

Het uitvoeringsbesluit van de Vlaamse Regering van 24 november 2006 voorziet jaarlijks in twee oproepen. De laatste oproep dateert van 2009. Komt er nog een zesde oproep in 2010 of in het begin van 2011? Voor wanneer is de zesde oproep gepland?

Het Pendelfonds zorgt niet enkel voor de ondersteuning van concrete acties. Het heeft eveneens een laboratoriumfunctie. Aangezien de initiatieven vanuit de bedrijven zelf vertrekken, bieden ze vaak oplossingen op maat. Het zou goed zijn die oplossingen op maat ook naar andere locaties in Vlaanderen te kunnen verplaatsen. Zijn uit de eerste reeks van ongeveer 40 projecten al conclusies getrokken? Zijn er nog andere initiatieven die bedrijven in de toekomst verder tot een duurzamer woon-werkverkeer zullen stimuleren?

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Voorzitter, tijdens de vorige legislatuur heeft de besteding van de middelen van het Pendelfonds meermaals het onderwerp van discussie gevormd. De idee achter het Pendelfonds is natuurlijk goed. De subsidies die zijn verstrekt om fietsstallingen te plaatsen, zullen de mensen er in mijn ogen echter niet toe aanzetten met het openbaar vervoer of met de fiets naar het werk te gaan. Het moet mogelijk zijn de schaarse financiële middelen beter aan te wenden om grotere groepen werknemers met het openbaar vervoer of met de fiets naar het werk te laten rijden. Hierdoor zouden immers meerdere wagens uit het woon-werkverkeer worden weggehaald. Het door de heer D'Hulster aangehaalde voorbeeld, een initiatief van Voka in het Waasland, is een goed voorbeeld van hoe die middelen moeten worden besteed.

Minister, vorig jaar hebt u tijdens de bespreking van de beleidsnota verklaard dat u het Pendelfonds wilde hervormen. De besteding van de schaarse financiële middelen moest volgens u worden herbekeken. Hebt u ondertussen al een aantal hervormingen in het Pendelfonds doorgevoerd? Zo ja, om welke hervormingen gaat het dan? Kunnen we dit op het terrein al zien?

De voorzitter: Mevrouw Eerlingen heeft het woord.

Mevrouw Tine Eerlingen: Minister, de doelstelling van dit project was om het aandeel van fiets en openbaar vervoer te vergroten en nog slechts 60 percent van het woon-werkverkeer met de wagen over te houden. Het aandeel van woon-werkverkeer met de wagen bedraagt echter nog steeds 65 percent. Het is dus tijd om een tandje bij te steken.

Er is het goede voorbeeld waarbij verschillende bedrijven samenwerken, om op die manier een project van openbaar vervoer uit te stippelen. Op die manier kunnen kleinere bedrijven, die anders misschien niet zouden deelnemen aan het project, toch instappen in het Pendelfonds.

Hebt u zicht op de verdeling van de projecten? Welk aandeel gaat er naar meer fietsen? Het risico bestaat natuurlijk dat degenen die toch al met de fiets komen, ook gebruik gaan maken van die fietsen. Hebt u cijfers van het aantal projecten waar meerdere bedrijven bij betrokken zijn? Dat zou interessant zijn om een globaal beeld te kunnen krijgen.

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Voorzitter, minister, collega's, ik wil verwijzen naar een commissievergadering van 11 februari van dit jaar. Toen werd ook, in antwoord op een vraag over het Pendelfonds en de werking van de provinciale mobiliteitspunten, aangekondigd dat er een evaluatie zou gebeuren van de lopende projecten, die werden ingediend in het kader van het Pendelfonds, en vooral ook van de outcome van die projecten en wat ze opleveren voor duurzamer woon-werkverkeer.

Welk gevolg is daaraan gegeven? Is die evaluatie al beëindigd? Kunnen we daar al een aantal conclusies uit trekken, ook met betrekking tot een eventuele inhoudelijke bijsturing van de werking van het Pendelfonds en van de provinciale mobiliteitspunten, als instellingen die in het kader van het Pendelfonds een aantal taken hadden?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, er is inderdaad in februari een vraag gesteld over het Pendelfonds. Op 26 maart heeft de Begeleidingscommissie haar aanvullende advies gefinaliseerd. Ik heb daar kennis van genomen. Ik heb kunnen vaststellen dat er 51 dossiers zijn ingediend. Er is dus voor 51 dossiers een nummer aangevraagd bij de Begeleidingscommissie. Finaal zijn er 38 projecten ingediend. Ik zal de commissie de 16 dossiers bezorgen die positief geadviseerd zijn door de Begeleidingscommissie. Er is een lijst opgesteld. Ik moet eens bekijken of ik die zomaar mag meedelen, maar ik denk van wel. Om al die projecten gesubsidieerd te krijgen, zou er een bedrag nodig zijn van 2.015.054,71 euro.

Ik zal u nu het tijdsverloop schetsen van wat er allemaal is gebeurd. Op 5 maart was er een vergadering van de Begeleidingscommissie, op 12 maart is er een advies ontvangen. Voor mij was dat een beetje een vervelend advies, omdat ik geen rangschikking zag. Als een begeleidingscommissie advies geeft, vind ik het elementair dat die projecten ook gerangschikt worden van zeer belangrijk tot minder belangrijk.

Op 22 maart is dan het advies ontvangen mét een rangschikking. Half april, dus minder dan een maand later, heeft mijn administratie de documenten doorgestuurd naar de Inspectie van Financiën (IF). Op 18 mei heeft de IF een aantal vragen gesteld. Die vragen zijn ook doorgestuurd naar de Begeleidingscommissie. Op 2 juli heeft de Begeleidingscommissie mij laten weten dat ze niet wenste te antwoorden op de vragen van de IF. Dat heeft tot gevolg gehad dat de administratie daarop heeft moeten antwoorden. De administratie heeft dan op 7 september een antwoord op de vragen van de IF bezorgd. Er is dan ook een nieuwe adviesvraag gesteld. Op 13 oktober is er een nieuw advies gekomen van de IF.

De vragen van de inspecteur van Financiën handelden zowel over de inhoud van de projecten als over de werking van de Begeleidingscommissie. Het advies is niet voor alle dossiers positief. De IF zegt ook dat we sowieso een begrotingsakkoord moeten hebben, dus we kunnen vandaag geen definitieve beslissing nemen. Daar komt nog bij dat projecten boven de 150.000 euro ook voorgelegd moeten worden aan de Vlaamse Regering. We zitten daar dus een beetje in een moeilijke situatie. De Inspectie van Financiën stelt eigenlijk op een kritische wijze de hele werking van het Pendelfonds in vraag.

Ik heb in se geen enkel probleem met dat advies. Ik heb vorig jaar, naar aanleiding van de discussie over de beleidsnota, al gesteld dat het Pendelfonds zeer belangrijk is als instrument, maar dat we eens moeten bekijken, nu het al een aantal jaren bestaat, of het niet op een eenvoudiger en meer efficiënte manier kan. We moeten ook bekijken wat de output is van de projecten die we ondersteund hebben. Wat heeft dat nu in concreto bijgedragen tot het duurzame woon-werkverkeer?

Ik wil daarmee niet zeggen dat er veel projecten zijn die niet veel hebben bijgedragen. Ik heb er intussen twee of drie bezocht. Ik heb natuurlijk die projecten gekozen waarvan de meerwaarde manifest is omdat het belangrijk is om die projecten in de etalage te plaatsen en zo misschien een aantal andere creatieve initiatieven te laten ontstaan.

Op de budgetcontrole 2010 is er in 1 miljoen euro extra voorzien voor het Pendelfonds omdat ik ervan overtuigd ben dat er een positieve invloed is van dat Pendelfonds op de modale verdeling van die vervoerswijzen bij de werknemers van de gesubsidieerde bedrijven. Er zijn voldoende budgetten nodig om dat fonds te ondersteunen. Het budget kan wat mij betreft worden gebruikt in het raam van die vijfde oproep, maar dan wel binnen de kantlijnen die ik net heb geschetst. Sommige adviezen moeten overruled worden, andere zullen wellicht niet overruled kunnen worden. Dat vraagt wat studiewerk bij mijn administratie.

De vraag is dan of er nog een zesde oproep komt in 2010 en hoe het zit met de evaluatie. Ik heb inderdaad aangekondigd dat de werking van het Pendelfonds wat mij betreft geëvalueerd moet worden. Dat gebeurt tijdens een rondetafel met de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV), de Begeleidingscommissie, de sociale partners, het secretariaat van de Begeleidingscommissie, een vertegenwoordiging van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA), de provincies en de provinciale mobiliteitspunten, de Vereniging van de Vlaamse Provincies (VVP), mijn departement en een vertegenwoordiger van mijn kabinet.

Op 29 september is die rondetafel voor het eerst bijeengekomen. Op 8 oktober gebeurde dat voor een tweede keer. Tot 22 oktober hebben de leden van de rondetafel tijd gekregen om te reageren op een voorstel van de VVP. De VVP vraagt om in de toekomst een grotere rol te kunnen spelen in het kader van de nieuwe pendelfondsen. De sociale partners zijn echter ook heel belangrijk. De SERV en de bedrijven moeten het initiatief nemen om dergelijke projecten in te dienen. We moeten dus heel goed nagaan wie welke verantwoordelijkheid

krijgt. Ik ben bereid mee te gaan in de ene of de andere richting omdat ik wil vermijden dat we dubbel werk doen. Nu is het nog mogelijk dat projecten op een aantal niveaus worden gescreend. Eén geloofwaardige screening is genoeg om niet te veel tijd te verliezen.

Na morgen moet er een derde rondetafel georganiseerd worden. Het is mijn bedoeling om na die derde vergadering te kunnen finaliseren en om aan alle geïnteresseerden een nieuwe aanpak voor het Pendelfonds en zijn werking voor te stellen.

In samenspraak met de rondetafel is er afgesproken om een zesde oproep pas te lanceren nadat de evaluatie is afgerond. We hebben nu zestien projecten met een positief advies. We zien ook dat daar een kritische screening bezig is. Het is dan beter om die zesde oproep meteen te doen als de nieuwe spelregels vastliggen. Dat bedrag kan worden verhoogd met het budget dat eventueel overblijft na de afronding van de vijfde oproep.

Wat de laboratoriumfunctie en de evaluatie betreft, verwijs ik naar wat ik vroeger al heb gezegd. Ik ben er rotsvast van overtuigd dat we ruimte moeten bieden voor creatieve en innovatieve projecten die het woon-werkverkeer een fundamentele boost geven. Ik ben er ook van overtuigd dat het Pendelfonds daar een zeer nuttige rol in kan spelen. Men zou kunnen zeggen dat er in het verleden een aantal projecten zijn goedgekeurd waarover vragen kunnen worden gesteld bij de output. Ik heb aan de Begeleidingscommissie gevraagd om dat als een opvolgingspunt aan te stippen. Ik vind echter dat we het kind niet met het badwater mogen weggooien. We moeten vooral leren uit de projecten die we hebben goedgekeurd en nagaan welke nu precies de meest rendabele projecten zijn voor de toekomst. Dat wordt allemaal opgenomen in het voorstel van nieuwe aanpak.

We mogen ook niet alle heil verwachten van het Pendelfonds. Zo moet de ontsluiting van bedrijventerreinen structureel worden aangepakt. Wij proberen in overleg met alle betrokkenen een nota op te maken die de grote principes vastlegt over de manier waarop zo'n ontsluiting kan worden verbeterd. Hoe kan men bijvoorbeeld tot een fundamentele oplossing komen voor bestaande terreinen die moeilijk bereikbaar zijn? Waar houdt de verantwoordelijkheid van het openbaar vervoer op en waar begint de verantwoordelijkheid van het privaat vervoer? Als we dat weten, hoe moet de overheid daar dan in ondersteunen?

Nu worden de voorbereidingen getroffen voor een Shuttledecreet, dat het kader moet creëren voor de organisatie van shuttlediensten tussen knooppunten van het openbaar vervoer en moeilijker te ontsluiten bedrijventerreinen. Het gaat dan specifiek over die dienstverlening die niet via het geregeld vervoer bediend kan worden.

Verder is het duidelijk dat het convenantenbeleid, het fietsbeleid en het beleid inzake openbaar vervoer en carpooling een verdere verduurzaming van het woon-werkverkeer teweeg kan brengen. Wat de systematische afrekening en de evaluatie per lopend project betreft, is de vraag of daar veel tijd in gestopt moet worden. Het is belangrijk dat het gebeurt, maar ik denk dat het vooral belangrijk is rekening te houden met de goede en minder goede elementen in de aanpak voor de toekomst.

Ik wil er ook een punt van maken dat, als we tot die nieuwe organisatie komen, we zeer veel aandacht besteden aan transparante toewijzingsregels. Een van de kritieken van de Inspectie van Financiën is dat het voor de projecten die in het verleden werden toegewezen, niet altijd duidelijk is waarom het ene project de voorkeur kreeg op het andere. Ik denk dat we op dat vlak open kaart moeten spelen om de spelregels zo helder mogelijk te maken voor al wie nog steentjes in de rivier wil verleggen.

De voorzitter: De heer D'Hulster heeft het woord.

De heer Steve D'Hulster: Minister, ik dank u voor het gedetailleerde antwoord. Ik ben zeker wat wijzer geworden. Ik ben vooral blij met de toelichting over de context waarom we al een jaar aan het wachten zijn op het realiseren van de vijfde oproep. Ik begrijp ook wel dat er,

gelet op die omstandigheden, enig uitstel is. Wanneer denkt u de knoop inzake de vijfde oproep te kunnen doorhakken?

Wat de zesde oproep betreft, heb ik er best begrip voor dat eerst kan worden gekeken naar een geoptimaliseerde versie van het huidige Pendelfonds en om daarmee wat te wachten. Wanneer vindt die derde vergadering dan plaats? Is dat nog dit jaar? Begin volgend jaar?

Op de huidige website van het Pendelfonds staan er al een aantal 'goede praktijk'-projecten. Kan dat aantal niet worden uitgebreid? Er staan nu een viertal op. Ik denk dat er meer dan vier goede projecten in het Pendelfonds zitten, die op de website als voorbeeld zouden kunnen dienen voor andere bedrijven met soortgelijke mobiliteitsproblemen.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, u hebt een goed overzicht gegeven van het verloop van de vijfde oproep. U hebt andere belangrijke dingen gezegd over die Begeleidingscommissie. In hoeverre kan die Begeleidingscommissie weigeren om te antwoorden op de vragen van de Inspectie van Financiën? Ging het dan om beleidsvragen waarover ze zich niet wilde uitspreken? Dat is toch wel heel belangrijk. Anders stel ik me vragen over de werking van de Begeleidingscommissie.

In hoeverre zult u die negatieve adviezen opnieuw communiceren naar de indieners van de projecten, zodat ze eruit kunnen leren en ze volgend jaar een beter geformuleerd project indienen en ingaan op de adviezen van de Inspectie van Financiën?

Het is heel goed dat u werkt aan transparante toewijzingsregels. Dat is heel belangrijk. Dat is ook de vraag van de commissie. U kondigde de hervorming van het Pendelfonds aan. Wanneer zult u die criteria eigenlijk vastleggen? Ondertussen bent u al een jaar bezig. Ik verwacht niet dat u alles in één keer doet. Als we verder willen gaan met het project Pendelfonds is het echter belangrijk dat u die toewijzingsregels op zeer korte termijn vastlegt.

De heer Jan Peumans: De discussie over modal split vind ik altijd heel belangrijk. Het is niet omdat het aandeel van de auto met 6 percent daalt, dat de auto niet op andere terreinen wordt gebruikt. Ik geef u het voorbeeld van het gratis vervoer in Hasselt. Door het gratis vervoer werd er minder gefietst en minder gewandeld. Opvallend is echter dat de auto meer ter beschikking stond van iemand anders in het huishouden. Hier is dat risico natuurlijk ook aanwezig. Ik heb even gespiekt en gelezen wat er op de papieren van de minister staat. Het is opvallend dat carpooling erop achteruit gaat, terwijl ik dat op zich een positief gegeven vind.

Het is niet omdat het autoaandeel vermindert met bijna 6 percent, dat de wagen niet door een andere huisgenoot voor een verplaatsing wordt gebruikt. De auto staat dan ter beschikking. Bij modal split moet men altijd heel voorzichtig zijn. Het effect op het fietsgebruik en voetgangers is wel duidelijk. Voor wagens is dat niet zo. Ik geef dat enkel ter overweging mee.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, misschien vraagt u zich nu af of ik iets verzwegen heb in verband met het carpoolen. Ik heb er niets over gezegd, terwijl er wel iets over in de bijlage stond. Er staat geen geheim in. Op 12 maart 2010 is er antwoord gepubliceerd op vraag nummer 575 van de heer Dehaene. Daar was een bijlage bij met de effecten op de andere vervoerswijzen. Het staat voor iedereen ter beschikking. We zijn nu al meer dan 10 dagen na publicatie. Het mag dus gebruikt worden in dit gremium. Mijn kabinet was ook zo vriendelijk om het mij te bezorgen.

Mevrouw Van den Eynde, ik heb alle begrip voor uw vraag. Als men wil werken aan een reorganisatie, dan moet dat wel grondig gebeuren. Ik heb het ook proberen duidelijk te maken. In de Begeleidingscommissie en de rondetafelconferentie zitten de sociale partners, de provincies. Er is een tweede debat aan de gang over de toekomstige taken voor de provincies, de Vlaamse overheid, de steden en gemeenten. Alles hangt samen met alles.

Vandaar dat ik er ook voor gekozen heb om pas in september, nadat we een aantal cijfers hadden, de rondetafelconferentie bijeen te roepen. Ik wilde ook eerst een goede evaluatie van die vijfde oproep. Na die derde vergadering moeten we daar eigenlijk doorgeraken. Dat zou niet meer te lang mogen duren.

Mijnheer D'Hulster, hetzelfde geldt voor die vijfde oproep. In feite is het dossier klaar om in te dienen en om ermee naar de regering te gaan. We zitten echter met een dubbel systeem. Een aantal projecten moeten niet naar de regering, een aantal andere wel, afhankelijk van het bedrag, de ondersteuning die men geeft. Voor een paar projecten is een begrotingsakkoord nodig. Het vraagt ook wat tijd om dat allemaal mooi in elkaar te passen. Ik verwacht dat de zaak op enkele weken is afgehandeld. Het moet trouwens, want we zijn al half oktober.

Ik kan eens onderzoeken op welke manier we meer voorbeelden op die website kunnen zetten. Wat mij vooral interesseert, is hoe we uit de voorbije jaren lering kunnen trekken zodat we van dat Pendelfonds een krachtig instrument kunnen maken dat ook in de toekomst zijn diensten kan bewijzen.

Als de IF een negatief advies geeft, wordt dat niet aan de Begeleidingscommissie gegeven, maar aan mij. Als daarin wordt gevraagd op welke wijze de toewijzing en de ranking zijn opgemaakt, kan ik daarover moeilijk duidelijkheid verschaffen. Wij hebben daar toch een antwoord op kunnen geven door er met elkaar over te spreken. Het advies van de IF is uiteindelijk door de administratie beantwoord. Een aantal vragen belangen de werking van de Begeleidingscommissie rechtstreeks aan. Om die te kunnen beantwoorden, moet je communiceren. De Begeleidingscommissie heeft geen fout gemaakt. *(Opmerking van mevrouw Marleen Van den Eynde)*

Mevrouw Van den Eynde, misschien heb ik mij verkeerd uitgedrukt, waarvoor mijn excuus. Ze hebben wel laten weten dat zij in niets zouden voorzien. Men had kunnen zeggen dat zij een stuk van het antwoord zouden geven en de administratie een ander stuk. Maar zij hebben dat niet willen doen. Zo moesten alle elementen door de administratie worden beantwoord. Dat is de juiste manier van werken.

Ik heb dit voorbeeld gegeven om duidelijk te maken waarom er nu en dan enkele weken verloren gaan. Sommige zaken moeten uitgeklaard worden. Anderzijds is het wel goed dat het nu wordt uitgeklaard. Het eerste jaar van de legislatuur is voorbij. Er is nog 4 jaar om er een slagkrachtig instrument van te maken. Het is goed dat de IF, de administratie, de Begeleidingscommissie en de mensen aan de rondetafel nu evalueren.

De voorzitter: De heer D'Hulster heeft het woord.

De heer Steve D'Hulster: Het woon-werkverkeer heeft een belangrijk aandeel in de totale mobiliteit. Als we de totale mobiliteit duurzamer willen maken, zullen we, de opmerking van de voorzitter indachtig, ook het woon-werkverkeer duurzamer moeten maken. De overheid heeft daar uiteraard een belangrijke taak via het openbaar vervoer en het aanleggen van infrastructuur. We moeten ook naar de bedrijven zelf kijken. Kunnen zij daar geen verantwoordelijkheid opnemen? Vooral omdat in sommige situaties het openbaar vervoer en/of de auto niet de ideale oplossing zijn. Het instrument Pendelfonds is voor dat maatwerk wel geschikt. Ik kijk ernaar uit om het nog slagkrachtiger te maken dan het vandaag is.

Minister, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■