

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



Zitting 1997-1998

11 juni 1998

ONTWERP VAN DECREET

**houdende aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap
voor het begrotingsjaar 1998**

VERSLAG

**namens de Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer
aan de Commissie voor Financiën en Begroting
uitgebracht door mevrouw Maria Tyberghien-Vandenbussche**

Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : de heer Jaak Gabriels.

Vaste leden : de heren Joachim Coens, Carl Decaluwé, Paul Dumez, Leonard Quintelier, mevrouw Maria Tyberghien-Vandenbussche ;

de heren Ward Beysen, Jaak Gabriels, Patrick Lachaert ;

de heren Jacques Timmermans, Bruno Tobback, Robert Voorhamme ;

de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris ;

de heer Herman Lauwers ;

de heer Ludo Sannen.

Plaatsvervangers :

de heren Georges Cardoen, Michel Doomst, Erik Matthijs, Mark Van der Poorten, Jef Van Looy ;

de heren Marc Cordeel, Jacques Devolder, Arnold Van Aperen ;

de heren Johnny Goos, Steve Stevaert, René Swinnen ;

mevrouw Marijke Dillen, de heer Frans Wymeersch ;

de heer Johan Sauwens ;

de heer Johan Malcorps.

Zie :

19 (1997-1998)

– Nr. 1 : Ontwerp van decreet

– Nrs. 2 tot 4 : Amendementen

– Nr. 5-A : Verslag namens de Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden, Stadsvernieuwing en Huisvesting

– Nr. 5-B : Verslag namens de Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden

– Nr. 5-C : Verslag namens de Commissie voor Cultuur en Sport

– Nr. 5-D : Verslag namens de Commissie voor Leefmilieu en Natuurbehoud

– Nr. 5-E : Verslag namens de Commissie voor Media-beleid

– Nr. 5-F : Verslag namens de Commissie voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid

Zie ook :

13-A (1997-1998)

– Nr. 1 : Toelichtingen

21 (1997-1998)

– Nr. 1 : Verslag van het Rekenhof

INHOUD

	Blz.
1. Toelichting door de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening	4
2. Algemene bespreking	4
2.1. Ruimtelijke Ordening	4
2.2. Openbare Werken en Vervoer	6
– Wegen en fietspaden	6
– Binnenvaart en havens	7
– Openbaar Vervoer	8
– Luchthavens	9
3. Artikelsgewijze bespreking	10
3.1. Decreetsbepalingen	10
3.2. Begrotingstabel	10
4. Indicatieve stemming	11

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer besprak het ontwerp van decreet houdende aanpassing van de uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1998 (Stuk 19 (1997-1998) - Nr.1) tijdens de vergaderingen van 19 en 20 mei 1998.

1. Toelichting door de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening

De minister beslist zich in zijn toelichting te beperken tot de fundamentele aangelegenheden om zo meer ruimte te laten voor vragen. Hij begint met de VIF-dotatie waar een verhoging met 1.045,1 miljoen frank werd gerealiseerd. Tijdens de bespreking van de begroting door de regering werd beslist de investeringsmiddelen met 1.270,3 miljoen frank te verhogen. Dit is een bruto bedrag dat als volgt verder onderverdeeld kan worden : 280,3 miljoen frank als gevolg van een algemene desindexatie ; 400 miljoen frank als provisie op dotaties van de VOI's en als gevolg van de nieuwe aanrekeningsregels ; en 600 miljoen frank die vroeger gebruikt werd als CAO provisie. Daarvan moet 10 miljoen frank worden afgetrokken als sluitpost voor het conclaaf.

Dit bruto bedrag, namelijk 1.270,3 miljoen, werd op de volgende manier teruggebracht tot 1.045,1 miljoen frank, zijnde de uiteindelijke verhoging. Als gevolg van een algemene desindexatie werd 101,2 miljoen frank afgetrokken ; 4 miljoen frank werd overgeheveld naar het Instituut voor het Natuurbehoud ; 100 miljoen frank voor de luchthavens ; en 100 miljoen frank voor de Maatschappij voor Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ). Volgens de minister gaat het bij MBZ om achtergestelde concessiegelden. De minister merkt op dat hierbij eventueel nog 80 miljoen frank kan worden bijgeteld. Met dit bedrag wil men redebotten aanschaffen, in plaats van ze te leasen zoals eerst gepland. Omdat kopen duurder is dan leasen werd een verhoging van 80 miljoen frank ingevoerd.

De bijkomende VIF-dotatie zal proportioneel verdeeld worden : 750 miljoen frank voor het onderhoud van de wegeninfrastructuur en 295 miljoen frank voor de havens.

Vooraleer de minister dieper ingaat op een aantal verlagen acht hij het belangrijk te wijzen op een

algemene desindexatie van niet investeringskredieten. Daarnaast zijn er een aantal kleine verschuivingen. Zo is er een verschuiving van de ordonnanceringskredieten van het programma 62.60 naar 62.10, zijnde Grond- en Pandenbeleid. Uit het programma 64.20 wordt 50 miljoen frank gehaald ten gunste van het programma 64.50 en dit voor de financiering van de helicopterbeloofing. Daarnaast wordt 4 miljoen uit de VIF-dotatie overgeheveld naar Aminoal.

Bij de VOI's vermindert de dotatie met een bedrag dat gelijk is aan de interesten verworven door het centrale financieringsmechanisme. Volgens de minister zou men hieruit kunnen besluiten dat deze VOI's meer verdienen als compensatie voor een goed kasbeheer. Maar eigenlijk komt het erop neer dat er minder geld nodig is dankzij het goede financiële beheer. Deze redenering gaat ook op voor de Dienst voor de Scheepvaart waar 5,4 miljoen frank minder nodig is, voor de NV Zeekanaal waar 2,9 miljoen minder nodig is en voor de Vlaamse Vervoersmaatschappij (VVM) die het met 26,7 miljoen frank minder kan stellen. Naast het feit dat deze VOI's met minder kunnen rondkomen dankzij een goed kasbeheer, werd nog een desindexatie doorgevoerd van 1,7 miljoen frank bij de Dienst voor de Scheepvaart, 0,3 miljoen frank bij de NV Zeekanaal en 54,3 miljoen frank bij de VVM.

Het Rekenhof merkt op dat bepaalde passages van de uitgavenbegroting onvoldoende zijn toegelicht. De minister benadrukt dat de regering dit heeft rechtgezet in haar verslag en in het ontwerp van decreet houdende de aanpassing van de middelenbegroting.

De minister besluit zijn toelichting door erop te wijzen dat er naast de 1.045 miljoen frank extra voor het VIF, nog eens 100 miljoen frank bijkomt voor investeringen in de waterwegen en 145 miljoen frank voor het onderhoud ervan.

2. Algemene bespreking

2.1. Ruimtelijke Ordening

Mevrouw Maria Tyberghien-Vandenbussche begint haar tussenkomst bij het Grond- en Pandenbeleid waar 11 miljoen werd overgeheveld van het programma 62.6, basisallocatie 43.03 naar het programma 62.1, basisallocatie 43.01. Ze stelt de vraag of ze hieruit mag afleiden dat de bestaande instrumenten veel te weinig gebruikt worden. Mocht dit

zo zijn, dan wil ze ook graag van de minister vernemen op welke manier kan worden ingegrepen.

Uit de uitvoering van de vorige begroting blijkt dat slechts 60 percent van de geordonnanceerde kredieten voor studies betreffende de ruimtelijke ordening (programma 62.1, basisallocatie 12.32) gebruikt werden. De redenen daarvoor zouden de werkdruk bij de afdeling ruimtelijke planning en de nieuwe wetgeving op de overheidsopdrachten zijn. Mevrouw Tyberghien-Vandenbussche wenst te weten hoeveel grootstedelijke en regionaalstedelijke gebieden al afgebakend zijn en hoeveel deze oefening gekost heeft. Ze stelt ook de vraag wanneer alle gebieden afgebakend zullen zijn, want zo lang dit niet gebeurd is, kunnen de gemeentelijke structuurplannen niet opgesteld worden.

Ze sluit haar tussenkomst af met een opmerking over de kredieten voor sanering en renovatie van verlaten bedrijfsruimtes die slechts voor 42 percent werden gebruikt (programma 62.1, basisallocatie 51.05). Een van de redenen lijkt haar de interferentie tussen het bodemsaneringsdecreet en het decreet op de verlaten bedrijfsruimtes te zijn. Precies daarom wordt een voorstel tot wijziging van het uitvoeringsbesluit bij het decreet verlaten bedrijfsruimten voorbereid. Mevrouw Tyberghien-Vandenbussche wenst te weten in welke zin het uitvoeringsbesluit aangepast zal worden.

Minister Eddy Baldewijns antwoordt op haar eerste opmerking dat de basisallocatie voor subsidies in kader van het Grond- en Pandenbeleid sinds de initiële begroting voor 1998 werd overgeheveld van programma 62.6 naar programma 62.1, basisallocatie 43.01. Bij de opmaak van de initiële begroting 1998 werd op de basisallocatie in een ordonnanceringkrediet van 25,5 miljoen frank voorzien voor het betalen van schuldvorderingen die in 1997 op deze basisallocatie werden vastgelegd. Na navraag bij de betrokken instanties blijkt dat 14,5 miljoen frank zal volstaan voor 1998 omdat de schuldvordering voor een aantal grote dossiers pas in 1999 zal worden ingediend. Daarom werd voorgesteld 11 miljoen over te hevelen.

De minister gaat verder met een stand van zaken over de studies voor de afbakening van de stedelijke gebieden. De studie voor Mechelen en Aalst werd gestart op 5 januari en de studie voor Kortrijk op 10 maart. De minister verwacht dat de studies over Turnhout en Gent in september van start zullen gaan. Allicht zal ook nog in 1998 begonnen

worden met de studies voor Hasselt en Genk. Twee of drie andere stedelijke gebieden zullen de bekendmaking eind dit jaar krijgen waardoor zij begin volgend jaar van start kunnen gaan. De resterende studies zullen eveneens in 1999 opgestart kunnen worden. De termijn van de contracten bedraagt één jaar maar de mogelijkheid bestaat die te verlengen in geval van vertraging. De contracten voor de afbakening van de 13 gebieden zullen uiterlijk in 2000 afgerond worden. Op basis van de ingediende offertes kan bij benadering een gemiddelde prijs worden gegeven : voor regionaalstedelijke gebieden tussen 8 en 9 miljoen frank. Het ontbreekt minister Baldewijns echter nog aan informatie om een precies gemiddelde te berekenen. Voor grootstedelijke gebieden komt men op een gemiddelde van 10 miljoen. Communicatie en procesbegeleiding zijn steeds inbegrepen.

Als antwoord op de derde vraag over de verlaten bedrijfsruimtes bevestigt de minister dat 42 percent van de betalingskredieten gebruikt werd. Het is immers zo dat subsidies voor de aankoop van industriegronden worden toegekend op basis van de aankoopakte. Omdat het in een aantal gevallen onmogelijk was de gronden te verwerven via een minnelijke schikking, diende de onteigeningsprocedure te worden ingeleid. Dit leidt tot vertragingen en bijgevolg overschotten op de ordonnanceringkredieten. Voor wat de verlaten bedrijfsruimtes betreft, benadrukt de minister dat 144 van de 150 miljoen frank die beschikbaar was, werd vastgelegd.

Met betrekking tot de vraag of er enig verband bestaat met het bodemsaneringsdecreet, antwoordt minister Baldewijns dat publieke initiatiefnemers subsidies kunnen krijgen voor het verwerven van de ruimte en voor het saneren ervan. Het valt echter vaak voor dat er ook bodemsaneringswerken moeten worden uitgevoerd. Zowel het onderzoek van de bodem als de werken zelf nemen veel tijd in beslag. Binnen de zes maanden nadat de verwervingssubsidie werd toegekend moet het dossier over de saneringswerkzaamheden worden ingediend. In dit dossier moet een bouw- of slopingsvergunning steken. Dit is vaak niet mogelijk omdat er nog bodemsaneringswerken moeten worden uitgevoerd. De minister wil het besluit in die zin wijzigen dat een stedenbouwkundig attest voortaan zal volstaan bij het indienen van het dossier. Op het moment dat de werken worden gestart, dient de initiatiefnemer uiteraard wel over een bouw- of sloopvergunning te beschikken.

2.2. Openbare Werken en Vervoer

– Wegen en fietspaden

De heer Joachim Coens herinnert de minister aan de motie van aanbeveling naar aanleiding van de initiële begroting voor 1998 en de beleidsbrief (Stuk 803 (1997-1998) - Nr. 2). Op basis van de toelichting en van het SERV-advies heeft het parlement toen een actieplan gevraagd over de structurele achterstand in de infrastructuur, en meer specifiek over de achterstand op het vlak van wegenonderhoud. In de motie wordt geen datum vermeld, maar tijdens de bespreking heeft de heer Coens gezegd dat het goed zou zijn dit actieplan klaar te hebben tegen de begrotingswijziging. Hij verwijst eveneens naar de interpellatie van de heer Carl Decaluwé betreffende het rapport van de Confederatie van de Bouw (Hand., VI. P. 1997-98, C46). Naar aanleiding van deze interpellatie werd eveneens een motie aangenomen. Vervolgens stelt de heer Coens de vraag aan welke projecten de bijkomende middelen besteed zullen worden.

De heer Ward Beysen begint zijn tussenkomst eveneens met een verwijzing naar de motie van aanbeveling waarin een actieplan werd gevraagd en naar de interpellatie van de heer Carl Decaluwé. Deze twee feiten laten hem toe te besluiten dat deze begrotingswijziging de leden van de CVP onmogelijk tevreden kan stemmen. Dit verwondert de heer Beysen geenszins omdat minister Baldewijns vroeger al heeft verklaard dat hij de hoge CVP-verwachtingen niet zal kunnen inlossen. Daarenboven heeft de SP - aldus de heer Beysen - duidelijk voor andere accenten gekozen tijdens haar laatste congres. Bijgevolg verwacht de heer Beysen een resem interpellaties.

De heer Ward Beysen richt zich vervolgens op het programma voor de Wegen. Hij vraagt extra aandacht voor verkeersveiligheid en vooral voor verkeersbegeleiding. Hij illustreert dit met een voorbeeld: in Meise ontstaat op de A12 richting Brussel een spontane file omdat men daar de ring rond Brussel niet op kan. Volgens de heer Beysen kunnen dergelijke problemen opgelost worden mits een betere verkeersbegeleiding. Verkeersbegeleiding is in de eerste plaats een belangrijke taak van de Rijkswacht, maar met aangepaste verkeersborden kan ook veel bereikt worden.

Volgens de heer Jaak Gabriels is iedereen overtuigd van de nood aan een prioritair fietspadenplan. De provinciale regieën hebben allemaal een prioriteitenlijst opgemaakt, maar toch stelt hij vast dat een aantal projecten op gevaarlijke wegen ach-

teruit worden geschoven. De heer Gabriels vraagt of het mogelijk is een overzicht te geven. Hij dringt er ten slotte op aan spoed achter dit dossier te zetten.

De heer Johan Malcorps verwijst in die zin naar een vraag die werd gesteld bij de bespreking van de initiële begroting. Toen werd de vergelijking gemaakt tussen de objectieve behoefteanalyse en het uiteindelijke programma. Hij beaamt dat het belangrijk is om beslissingen te nemen op basis van objectieve criteria, maar voegt daaraan toe dat de maatschappelijke discussie niet uit de weg mag worden gegaan.

De heer Johan Malcorps verwijst naar de extra 1.045 miljoen frank die voornamelijk gebruikt zullen worden voor wegenonderhoud, wat aansluit bij de doelstellingen uiteengezet in verschillende moties. Omdat rekeningrijden een maatregel is die pas op lange termijn kan worden ingevoerd, mist hij enig perspectief om de prangende problemen van Antwerpen en Gent op korte termijn op te lossen. De heer Malcorps is van mening dat van de gunstige budgettaire situatie gebruik moet worden gemaakt om de dichtslibbing van onze wegen via het openbaar vervoer op te lossen.

De minister stelt dat de verhoging van de VIF-begroting een eenmalige verhoging is. De extra ruimte zal een bestemming krijgen op basis van overleg tussen het kabinet en de administratie, rekening houdend met aanbevelingen van het Vlaams Parlement of van de commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer. Voor wegeninfrastructuur wordt 750 miljoen frank gereserveerd waardoor projecten uit het reserveprogramma voor 1998 overgeheveld kunnen worden naar het effectieve programma. Hierbij zal in de eerste plaats aandacht besteed worden aan het subprogramma "Structureel onderhoud".

Over de objectieve behoefteanalyse bij het selecteren van projecten uit het fietspadenprogramma kan de minister het volgende kwijt. De administratie is bezig met de verdere uitbouw van de behoefteanalyse. In de eerste helft van dit jaar werd een inventaris van alle doortochten en fietspaden in het Vlaamse Gewest opgesteld en vervolgens zal de prioriteit berekend worden. Hierdoor zullen de driejarenprogramma's nog beter aansluiten op de reële behoeftes. Volgens de minister heeft het weinig zin volledig nieuwe projecten aan het effectief programma toe te voegen omdat de uitvoerbaarheid ervan niet altijd gegarandeerd is. De minister belooft echter de nodige herschikkingen door te

voeren bij de presentatie van het volgende driejaarsprogramma.

Minister Baldewijns belooft een inventaris of actieprogramma van de wegen, hun structurele achterstand en levenscyclus op te vragen bij zijn administratie.

– Binnenvaart en havens

De heer Johan Malcorps gaat dieper in op de verbreding van de Leie in Kortrijk. Minister Wivina Demeester-De Meyer heeft een debudgettering doorgevoerd waardoor het niet langer mogelijk is om de oorspronkelijke einddatum - juli 2002 - te halen. De heer Malcorps verwijst naar de verklaringen van de Vlaamse regering die steeds zegt meer inspanningen te willen leveren voor binnenvaart. In die zin zijn ook moties goedgekeurd. Bovendien is de E17 richting Frankrijk nu al verzadigd en heeft men in Frankrijk besloten het Seinebekken in het noorden te ontsluiten via de Leie. De werken zijn dus ook vanuit economisch en ecologisch standpunt belangrijk. De heer Malcorps vraagt of deze situatie nog kan worden gewijzigd.

De heer Jaak Gabriels wil weten hoeveel het zal kosten om de gekende knelpunten op onze binnenwateren die de verbinding met het Nederlandse en Franse binnenwater belemmeren volledig weg te werken en welk meerjarenprogramma daarvoor nodig zal zijn. Hij vermoedt dat de extra middelen lang niet zullen volstaan.

De heer Joachim Coens wenst te weten of de bijkomende VIF-middelen gebruikt zullen worden om bepaalde beslissingen over de voorhavens uit te voeren.

Omdat minister Baldewijns niet op de hoogte was van de feiten over de Leieverbreding te Kortrijk die de heer Malcorps aanhaalt, houdt hij eraan een objectief verslag te geven. De werken om de Leie in Kortrijk te verbreden zijn op 1 juli 1997 begonnen. In de bouwvergunning wordt de verplichting opgelegd, in overleg met de stad, een architecturale studie van de kunstwerken te maken voor de uitvoering van de werken. Voor wat deel I van fase I betreft - de bouw van de nieuwe Dambrug ter waarde van 49,5 miljoen frank - is men in het voorjaar met de studie begonnen. In oktober is de aannemer - zich baserend op de resultaten van de architecturale studie - gestart met de stabiliteitsstudie. Het gewijzigde ontwerp van de Dambrug heeft tot een aanpassing en een vertraging van de start van de bouw geleid, maar dit heeft geen gevolgen voor het hele project.

Het tweede deel van fase I omvat de afbraak en heropbouw van de Groeningebrug, de bouw van kaaimuren aan de Diksmuidekaai en de heraanleg van het Koning Albertpark. Deze werken worden op 273,9 miljoen frank geraamd. Met deze werken werd op 15 april gestart en begin juni kan men beginnen met het heien van de funderingspalen voor de kaaimuren.

De aannemer stelt voor om de Groeningebrug ineens af te breken, en dit om technische en veiligheidsredenen. Dit voorstel is aanvaardbaar omdat de verkeershinder in de tijd gereduceerd wordt en omdat de aannemer vijf tot zes maanden tijd wint. Totnogtoe werden er al drie deelcontracten goedgekeurd voor een totaal bedrag van 400 miljoen frank.

De minister beantwoordt de vragen van de heer Jaak Gabriels over het investeringsprogramma van de binnenvaart. Hij verwijst naar zijn beleidsbrief waarin drie zaken werden vastgelegd : de grote vaarassen krijgen voorrang, begonnen werken worden verdergezet en knelpunten weggewerkt. Concreet bedoelt de minister de volgende werken : de verdere modernisering en verbreding van het Albertkanaal, de afwerking van het kanaal Brussel-Ruppel, de as Leie-Ringvaart-Seine Nord, de verbinding van het kanaal Gent-Brugge met Zeebrugge, de verbredingswerken van het Albertkanaal te Gellik, de toegang van dat kanaal tot de haven van Antwerpen en het Straatsburgdok, de moderniseringswerken op het stuk Antwerpen-Wijnegem door de vervanging van een aantal bruggen, de afwerking van de sluis op het kanaal Brussel-Ruppel, de doorvaart in Kortrijk van de as Leie-Ringvaart, de spoorbrug te Landegem, de sluis te Evergem, en ten slotte de verdieping en verbreding van het kanaal Brugge-Gent tussen Beernem en Brugge.

De minister benadrukt dat het hier over een programma gaat dat niet van de ene dag op andere kan worden uitgevoerd. Globaal gezien lopen de programma's tot 2005 en 2008. Dit betekent echter dat de modernisering op een aantal andere assen niet kan worden begonnen omwille van het gebrek aan budgettaire mogelijkheden. Concreet gaat het hier om de verdere ontsluiting van noord-Limburg en de kanalen Brugge-Oostende, Bossuit-Kortrijk, Roeselare-Leie en Brussel-Charleroi.

De minister verklaart aan de heer Joachim Coens dat de Vlaamse regering binnenkort een beslissing zal nemen over een investeringsproject in de voorhaven van Zeebrugge. De start van dit project zal gefinancierd worden met de extra budgettaire

ruimte : in totaal wordt 295 miljoen frank vrijgemaakt voor de waterwegen- en haveninfrastructuur. Dit bedrag wordt opgenomen in het investeringskrediet voor de havens. Er zal eveneens aandacht worden besteed aan het subprogramma "Ontsluiting zeehavens".

– *Openbaar Vervoer*

De heer Beysen merkt op dat de dotatie van De Lijn met 170 miljoen frank vermindert zonder dat hij daar ergens een verklaring voor vindt. Hij neemt aan dat dit bedrag gebruikt zal worden om de mobiliteitsconvenants in te vullen. De verschuiving van de reguliere dotatie naar de mobiliteitsconvenants kan immers niet ontkend worden. Het feit dat die 170 miljoen frank worden afgetrokken van de 250 miljoen frank die aan de initiële begroting extra werden toegevoegd, bewijst de verschuiving van de reguliere dotatie naar de mobiliteitsconvenants. Voor de heer Beysen bewijst dit dat het convenantsbeleid op lange termijn niet vol te houden is omdat al te veel steden en gemeenten in de kou blijven staan. De heer Beysen vraagt enkele resultaten van het convenantsbeleid.

Uit het feit dat De Lijn 89 miljoen frank minder krijgt, leidt de heer Malcorps af dat de vervoersmaatschappij een aantal doelstellingen niet heeft gehaald. De heer Gabriëls voegt hieraan toe dat de investeringen van De Lijn ook besproken moeten worden. Er wordt ook aangedrongen op een betere aansluiting van de treinen op de bussen.

Over de verminderde dotatie voor De Lijn verklaart minister Baldewijns dat 54,3 miljoen frank werd afgehouden als gevolg van de desindexatie en 26,7 miljoen frank als gevolg van het centrale financieringsmechanisme. Voorts heeft De Lijn een engagement aangegaan om een aantal kilometers te rijden. Aangezien ze dit afgesproken aantal niet haalt, wordt de dotatie met 89 miljoen frank vermindert. Volgens de minister schuilt daar geen politieke of beleidsmatige motivatie achter, maar is het een correcte toepassing van de beheersovereenkomst.

Op de vragen van de heer Beysen over het openbaar vervoer, antwoordt minister Baldewijns dat zijn vrees dat de rest van Vlaanderen in de kou blijft omwille van de mobiliteitsconvenants, ongegrond is. Immers, de kredieten voor de extra exploitatiekortingen als gevolg van de overeenkomsten zijn gescheiden van de kredieten voor de reguliere exploitatie. Bovendien zal de bijkomende budgettaire ruimte gebruikt worden om leemtes in het aanbod op te vullen. Op 20 mei 1998 had men

al 194 convenants afgesloten, naast nog eens 242 bijaktes. Dit op een totaal van 308 gemeentes. Dit betekent dus dat 62,3 percent van alle gemeentes erbij betrokken zijn.

De minister is overtuigd van de effectiviteit en efficiëntie van de convenants : uit de beschikbare informatie blijkt dat het aantal reizigers gevoelig is gestegen in die steden en gemeenten die een openbaar-vervoerconvenant hebben afgesloten. Op een totaal van 5.835.000 inwoners zijn er 4.229.000 - dus 72,5 percent - bij betrokken. De minister merkt hierbij wel op dat de score voor Oost-Vlaanderen relatief laag is omdat het moederconvenant met de stad Gent nog moet worden afgesloten. Volgens de minister is dit een kwestie van dagen. Dit betekent echter niet dat hij deze zaak niet blijvend zal opvolgen.

Wanneer de cijfers van het aantal busgebruikers van de maand januari 1998 naast die van januari 1997 worden gelegd, blijkt dat er 400.000 meer biljetgebruikers zijn. Dit komt neer op een stijging met 12 percent. De minister ziet evenwel de nood aan een gegarandeerde basisdienstverlening in. Binnen de Vlaamse regering werkt men momenteel aan een voorontwerp van decreet in die zin.

De heer Beysen verklaart echter dat hij bij zijn aanvankelijke conclusie blijft, namelijk dat het aantal reizigers niet in verhouding staat tot de capaciteit.

De minister geeft ook een overzicht van de meerinkomsten op jaarbasis. Het nieuwe programma Antwerpen-Laataavond heeft 821.775 frank opgeleverd. Het programma Antwerpen-Zuid heeft een stijging van 77,5 miljoen frank naar 81 miljoen frank met zich meegebracht. Dit komt overeen met een stijging van vijf percent. In Mechelen heeft men een stijging van 26,67 percent vastgesteld, van 25,5 miljoen frank naar 33 miljoen. In Leuven zijn de inkomsten met 17,5 percent gestegen van 127,2 naar 149,5 miljoen frank. Het belangrijke project Vilvoorde-Zaventem was goed voor een stijging met 50 percent. De Belbus Meetjesland heeft een extra inkomst van 18,5 percent gegenereerd. De verbinding Oostende-Luchthaven heeft 1,6 percent meerinkomsten opgebracht, maar dit was voordien al een heel drukke lijn. Het nieuwe Belbusproject Sijsele-Beernem-Wingene heeft 228.642 frank opgebracht. Bij de Belbus Veurne-Diksmuide merkt men een stijging met 41 percent. Het project Brugge-Stad heeft een stijging 73 percent opgeleverd en het project Brugge-Voorstad 17,82 percent. De gemiddelde groei van alle projecten bedraagt 22,5 percent, aldus nog de minister.

– *Luchthavens*

Volgens de heer Beysen krijgt de luchthaven van Oostende al te veel aandacht. Hij hoopt dat daar verandering in komt omdat het stilaan tijd wordt om een beslissing te nemen over de toekomst van de Antwerpse luchthaven. De heer Beysen voegt hier onmiddellijk aan toe dat het goed zou zijn om het parlement hierbij te betrekken. Daarom wil hij weten wanneer de commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer inzage zal krijgen in de studie over Deurne. Hij wil duidelijke afspraken maken om te vermijden dat de regering nog een beslissing neemt vlak voor het zomerreces. De heer Johan Malcorps sluit zich aan bij de laatste vraag van de heer Beysen.

Met betrekking tot de luchthavens van Deurne en Oostende wijst de minister de vraagstellers erop dat er zoals ieder jaar voor de initiële begroting een investeringsprogramma werd opgemaakt. Evenwel werden de nieuwe projecten in Deurne uitgesteld in afwachting van een definitieve beslissing over de toekomst van de luchthaven. Op die manier worden vooraf geen scenario's gehypothekeerd die in de studie werden onderzocht. Op basis van de uiteindelijke beslissing van de regering zal het investeringsprogramma worden verdergezet of bijgestuurd. Ook in Oostende werden een aantal projecten uitgesteld in afwachting van de resultaten van een lopende studie. Enkel die projecten die in de tussentijdse rapportering van het masterplan als prioritair werden omschreven, werden verdergezet.

De minister gaat dieper in op de studie over de toekomst van de luchthaven van Deurne. Er worden verschillende toekomstscenario's in voorgesteld die nu verder onderzocht moeten worden en besproken door regering. Die scenario's zijn bijvoorbeeld de verderzetting van de bestaande beheersformule en een kritische analyse van de huidige werking, privatisering met of zonder startbaanverlenging, stopzetting van de exploitatie met valorisatie van de terreinen. Uiteraard is het mogelijk dat gekozen wordt voor de combinatie van een aantal scenario's. Van zodra dit mogelijk is, zal een voorstel van beslissing aan Vlaamse regering worden voorgelegd.

In zijn repliek stelt de heer Beysen dat hij een concreter antwoord had verwacht op zijn vragen. Hij herhaalt zijn grote bekommernis, namelijk vermijden dat het parlement niet betrokken wordt bij de uiteindelijke beslissing. Minister Baldewijns onderschrijft de bekommernis van de heer Beysen.

De heer Jan Penris vraagt of het mogelijk is de commissieleden een exemplaar te bezorgen van de studie over de luchthaven. Door deze studie te verspreiden kunnen potentiële investeerders geïnformeerd raken. De heer Malcorps merkt hierbij op dat iedereen eens grondig moet nadenken over het begrip privatiseren, vooral omdat het in dit geval op kosten van de overheid zal gebeuren.

Naar aanleiding van de vraag van de heer Penris ontstaat een discussie over de manier waarop studies de pers halen of bestudeerd worden door belangengroepen, nog voor de commissieleden er officieel van op de hoogte worden gebracht. De vraag van de heer Patrick Lachaert past in heel deze discussie. Hij wil van de minister te vernemen of de beleidsanalytische studie over het kanaal Gent-Terneuzen al af is. Hij stelt deze vraag eveneens over het rapport van Andersen Consulting betreffende de afstemming en vereenvoudiging van de procedures inzake milieu- en bouwvergunningen. De heer Lachaert wijst erop dat het VEV al over een exemplaar bezit. Hij beweert binnen het uur over een kopie te kunnen beschikken, maar hij benadrukt er de voorkeur aan te geven dit via de geëigende weg te krijgen. Hij vindt het betreurenswaardig dat veel instanties al over een kopie beschikken, terwijl hij - als parlementslid - geen exemplaar heeft.

De voorzitter treedt hem hierin bij. De studie over Deurne is al uitgebreid in de pers geweest, terwijl de parlementsliden officieel nog niet op de hoogte zijn gebracht. Hij wil zo snel mogelijk over deze studie beschikken en dringt aan op een algemene afspraak over deze aangelegenheid.

De heer Carl Decaluwé gaat ten slotte nog even dieper in op de studie van Andersen Consulting. Hij wil weten wat men met die studie precies zal aanvangen. Hij hoopt dat de regering er een aantal conclusies uit trekt tijdens de voorbereiding van de nieuwe wetgeving op de ruimtelijke ordening. Hij vraagt uitdrukkelijk wanneer het parlement zich over dit nieuwe decreet zal kunnen buigen. De heer Decaluwé benadrukt dat zijn geduld stilaan op raakt.

Aangaande de studie over de luchthaven van Deurne, verklaart de minister dat deze eerst zal worden voorgelegd aan de regering die moet nagaan of bijkomend onderzoek nodig is. Daarna pas kan de studie worden voorgelegd aan het parlement. Volgens de minister is dit een kwestie van weken. Hij benadrukt dat de regering dit met de nodige ernst moet bekijken.

Op de vraag van de heer Penris waarom de commissie deze studie niet tegelijkertijd mag inkijken, antwoordt minister Baldewijns dat pas grondig gediscussieerd kan worden als men zeker is dat de regering akkoord gaat met de algemene conclusies of de inhoud van de studie.

Met betrekking tot de studie Gent-Terneuzen, verklaart de minister dat hij die nog niet in zijn bezit heeft. De administratie heeft er wel al kennis van genomen. Net zoals bij de studie over de luchthaven van Deurne zal de regering deze studie eerst bestuderen. Het rapport van Andersen Consulting werd wel al besproken door regering. De regering heeft de Secretaris-Generaal van het departement Leefmilieu en Infrastructuur gevraagd een aantal zaken verder te onderzoeken, waarna de regering een nieuwe discussie zal voeren. Dit zal de eerstvolgende weken gebeuren. Daarna zal de minister hierover van gedachten wisselen met de commissie.

Minister Eddy Baldewijns besluit dat de werkwijze die de heer Lachaert aankaart hem eveneens stoort. Hij wenst echter niet af te wijken van het gezonde principe dat de regering een studie pas vrijgeeft als ze die zelf heeft doorgenomen en aanvaard.

De minister stelt dat de studie van Andersen Consulting niet alleen over de wetgeving op de stedenbouw en ruimtelijke ordening gaat en veel ruimer dient gezien te worden. Hij verwacht dat de Secretaris-Generaal voor het eind van deze maand zal klaar zijn met zijn bijkomende onderzoeksopdracht. Op die manier heeft de regering nog een maand om na te gaan hoe ze de conclusies kunnen implementeren in het voorontwerp van decreet betreffende de ruimtelijke ordening. Minister Baldewijns hoopt dat dit ontwerp van decreet na het reces besproken zal kunnen worden. Tijdens het komende reces zullen immers een aantal procedurerestappen gezet worden.

3. Artikelsgewijze bespreking

3.1. Decreetsbepalingen

Artikelen 12, §3, 21, 22 en 24

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

3.2. Begrotingstabel

AFDELING I

Er zijn twee amendementen van de Vlaamse regering. Met haar amendement op het programma 63.40 wenst de regering tegemoet te komen aan de gestegen vraag naar vervoer van minder mobiele personen door kredieten over te brengen naar het programma 41.10, basisallocatie 33.03. Meer bepaald wordt 0,5 miljoen frank weggehaald uit het programma 63.40, basisallocatie 12.24.

Het amendement op programma 64.10 geldt als rechtzetting van een materiële fout. De gesplitste ordonnanceringskredieten worden teruggebracht op 136,1 miljoen frank. Ook het totaal aangepast krediet wordt aangepast. Het bedraagt nu nog 715,1 miljoen frank.

Bij deze afdeling worden verder geen opmerkingen gemaakt.

AFDELING III

Het amendement van de Vlaamse regering bij de DAB Luchthaven Oostende geldt als rechtzetting van een materiële fout. Het amendement brengt de opbrengsten uit de Investeringsdotatie B.A. 41.03 van 304,5 miljoen frank terug op 275,3 miljoen frank. Hierdoor dalen de totale opbrengsten van 501,5 miljoen frank tot 472,7 miljoen frank.

In het kostenhoofdstuk daalt het gesplitst vastleggingskrediet voor investeringen van 241,1 miljoen frank tot 223,5 miljoen frank. Het gesplitst ordonnanceringskrediet voor investeringen wordt van 304,5 miljoen frank teruggebracht tot 275,3 miljoen frank. Het totale gesplitst vastleggingskrediet wordt gewijzigd en bedraagt nu 420,9 miljoen frank in plaats van de oorspronkelijke 338,5 miljoen. Het totale ordonnanceringskrediet daalt van 501,5 miljoen frank tot 472,7 miljoen frank.

Bij deze afdeling worden verder geen opmerkingen gemaakt.

4. Indicatieve stemming

Het amendement van de Vlaamse regering op programma 63.40 wordt bij indicatieve stemming aangenomen met 8 stemmen tegen 4, bij 1 onthouding.

Het amendement van de Vlaamse regering op programma 64.10 wordt bij indicatieve stemming aangenomen met 8 stemmen tegen 4, bij 1 onthouding.

Het amendement van de Vlaamse regering op de DAB Luchthaven Oostende wordt bij indicatieve stemming aangenomen met 8 stemmen tegen 4, bij 1 onthouding.

Het geheel van de aan de commissie toegewezen begrotingsbepalingen, zoals geamendeerd door de commissie, wordt aangenomen met 8 stemmen tegen 3, bij 3 onthoudingen.

De verslaggever,

De voorzitter,

Maria
TYBERGHIEN-VANDEN-
BUSSCHE

Jaak GABRIELS
