

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



Zitting 2000-2001

13 juni 2001

ONTWERP VAN DECREET

**houdende aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap
voor het begrotingsjaar 2001**

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Jan Loones
aan de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting**

Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : mevrouw Wivina Demeester-De Meyer.

Vaste leden :

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, mevrouw Maria Tyberghien-Vandenbussche ;

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

de heren Jean Geraerts, Pieter Huybrechts, Jan Penris ;

de heren Jacky Maes, Robert Voorhamme ;

de heer Johan Malcorps ;

de heer Jan Loones.

Plaatsvervangers :

de heren Jos De Meyer, Bart De Smet, Eddy Schuermans, Paul Van Malderen ;

mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht, de heren Koen Helsen, Jacques Laverge, Didier Ramoudt ;

mevrouw Marleen Van den Eynde, de heren Roland Van Goethem, Luk Van Nieuwenhuysen ;

mevrouw Hilde Claes, de heer Bruno Tobback ;

de heer Eloi Glorieux ;

de heer Jos Bex.

*Zie :***12** (2000-2001)

- Nr. 1 : Evaluatie van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen over de begroting 2001

17 (2000-2001)

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

19 (2001-2001)

- Nr. 1 : Ontwerp van decreet + Bijlagen
- Nrs. 2 tot 6 : Amendementen
- Nr. 7-A : Verslag namens de Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden, Huisvesting en Stedelijk Beleid
- Nr. 7-B : Verslag namens de Commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand
- Nr. 7-C : Verslag namens de Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden
- Nr. 7-D : Verslag namens de Commissie voor Cultuur, Media en Sport
- Nr. 7-E : Verslag namens de Commissie voor Economie, Landbouw, Werkgelegenheid en Toerisme
- Nr. 7-F : Verslag namens de Commissie voor Institutionele en Bestuurlijke Hervorming en Ambtenarenzaken
- Nr. 7-G : Verslag namens de Commissie voor Leefmilieu, Natuurbehoud en Ruimtelijke Ordening
- Nr. 7-H : Verslag namens de Commissie voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid

20 (2000-2001)

- Nr. : Verslag van het Rekenhof

DAMES EN HEREN,

De commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie heeft de haar toegewezen bepalingen van het ontwerp van decreet houdende de aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2001 behandeld op 17 mei 2001.

Na een toelichting door de minister 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.

De begrotingsaanpassing werd bij indicatieve stemming met 7 stemmen bij 5 onthoudingen aangenomen.

I. ALGEMENE BESPREKING

A. Inleidende uiteenzetting door de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie

In de door het Vlaams Parlement goedgekeurde begroting 2001 werden door de Vlaamse regering een aantal nieuwe uitdagingen voorzien die volop in uitvoering zijn en die, voor wat betreft Infrastructuur en Mobiliteit, Vlaanderen op weg zetten naar een hoger echelon.

De begrotingscontrole zet deze tendens door.

Een eerste aanpassing bestaat er in dat op het vlak van de betaalkredieten op dit ogenblik meer accurate inschattingen kunnen gemaakt worden van de behoeften. Daar waar nodig, werden bijgevolg bijkomende kredieten ingeschreven. Dit leidt ertoe dat de voorziene buffer voor betalingskredieten op zich kan beperkt worden tot het ingeschreven krediet. Het bufferkrediet moet juist onverwachte en niet gebudgetteerde betalingsverplichtingen helpen oplossen, doch door de accuraat berekende kredieten zo veel mogelijk in te schrijven op de geëigende kredieten volstaat een 'reserve' van 400 miljoen frank.

De Vlaamse regering levert een bijzondere inspanning inzake ontwikkelingssamenwerking. Binnen elk beleidsdomein wordt nagegaan waar er in de sector zelf rechtstreekse steun kan geleverd worden. Hiervoor worden binnen de begrotingsartikelen toegewezen aan minister Stevaert voor 20 mil-

joen frank kredieten afgezonderd die zullen gebruikt worden voor specifieke projecten. Als voorbeeld kan gesteld worden dat vanuit Vlaanderen in het verleden reeds opleidingen aan havenkapiteins uit Zuid-Oost Azië werden gegeven.

De Vlaamse Reguleringsinstantie voor de Elektriciteits- en Aardgasmarkt zal pas in de loop van het jaar haar volle activiteit ontplooien. Hierdoor wordt het ingeschreven krediet beperkt tot de opstartkosten en de werkingskosten voor 4 maanden in 2001.

De opbrengst van de heffing op de exploitatie van distributienetten ter financiering van de werkingskosten van de reguleringsinstantie wordt vermindert tot eenzelfde verhouding.

Voor de rechtstreekse wetenschappelijke ondersteuning van het energiebeleid inzake CO₂ en REG wordt 7 miljoen frank overgeheveld naar de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek.

Het onderhoud van de elektromechanische installaties langs de wegen wordt gekenmerkt door een prijsstijging van de contractanten. Om deze belangrijke schakels in de verkeersafhandeling en verkeersveiligheid in optimale conditie te houden, wordt een belangrijk meerkrediet van 133 miljoen frank in de begroting voorzien.

Door de terugstorting van de onroerende voorheffing door de provincie Antwerpen aan de DAB Linkerscheldeover is hier een onverwacht overschot ontstaan waardoor de dotatie éénmalig kan verminderd worden met 35 miljoen frank.

De dotatie van de Vlaamse Vervoermaatschappij wordt verhoogd met 240 miljoen frank voor de volgende zaken :

- aanwerving van personeel voor het garanderen van de veiligheid op de voertuigen ;
- aanpassing van de parameters (in casu de brandstoffen) ;
- bijkomend vakantiegeld (als gevolg van een federale maatregel) ;
- bijkomend worden éénmalig kredieten voorzien in de exploitatie voor de meerkost op te vangen ten gevolge van de invoering van de euro (opleiding van het personeel).

Het overschot op de exploitatierekening van de luchthaven van Antwerpen voor 2000 wordt overgeheveld naar de investeringsdotatie.

Voor wat de waterwegen betreft worden er bijkomende kredieten ingeschreven voor de veerdiensten. Enerzijds is dit een gevolg van de gestegen brandstofkosten en anderzijds is dit een gevolg van de tijdelijke verlenging van de overeenkomst met Flandria, waardoor bovenop de jaarkost 3 maanden budgettair ten laste van het jaar 2001 dient te worden aangerekend. Door de recente beslissing van de Vlaamse regering om de Zuiderveren in eigen beheer uit te baten, wordt anderzijds een overschot voorzien. Deze recente beslissing werd nog niet omgezet in een kredietaanpassing. De besparing die hierbij gerealiseerd wordt, zal dit jaar gebruikt worden om de infrastructuur en het materieel in optimale conditie te brengen en kan mogelijkerwijze aangewend worden om te resulteren in een betere dienstverlening.

Gevolg gevend aan een opmerking van het Rekenhof gemaakt ter gelegenheid van de initiële begroting 2001 worden de onderhoudskredieten voor de wateren in beheer door de NV Zeekanaal vanuit de gewone begroting overgeheveld naar een bijzondere dotatie aan de NV Zeekanaal.

Daarnaast wordt de gewone dotatie van de NV Zeekanaal verhoogd met 49 miljoen frank om te voorzien in haar exploitatiekosten. Dalende eigen ontvangsten ten gevolge van een afnemende waterafname en beslissingen op het vlak van natuurtechnische beperkingen opgelegd door de Vlaamse regering worden noodzakelijkerwijze bijgepast vanuit de algemene begroting.

Ook ten aanzien van de Dienst voor de Scheepvaart wordt een bijkomende vergoeding toegekend ter compensatie van het inkomensverlies door de tariefreductie voor de binnenscheepvaart. Omwille van de stijging van de binnenscheepvaart dient de Dienst over te gaan tot bijkomende prestaties en hieruit volgend wordt zij opgescheept met extra kosten.

In samenspraak met de Nederlandse overheid werd beslist om op de Westerschelde het wrak van een munitieschip (de Fort Maison Neuve) niet te lichten. In de plaats zal een nieuwe vaargeul worden gebaggerd rond het schip. Dit leidt zowel tot een enorme kostenbesparing, vermits de risicovolle berging een extreme meerkost veroorzaakte, als tot een risicoverkleining. De nodige kredieten worden bijgevolg overgeheveld van de post 'wrakkenruiming' naar 'baggerwerken'.

Binnen het programma Zeewezen worden de kredieten herschikt in functie van de werkelijke noden op elke basisallocatie.

Ook de kredieten verschuldigd door de DAB Loodswezen voor prestaties van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap wordt gecorrigeerd om de ramingen gemaakt bij de oprichting van de DAB, in de begroting 2001 te optimaliseren.

Voor het Masterplan Antwerpen worden alle kredieten voor de voorbereiding samengebundeld in programma 69.9. Hiervoor werden kredieten overgeheveld vanuit het Vlaams Infrastructuurfonds, hetgeen onmiddellijk de lagere dotatie aan de DAB verklaart.

In het voorliggend ontwerp wordt binnen het Vlaams Infrastructuurfonds de inning van de terugvordering van de gewestwaarborgpremie ten aanzien van de NV Liefkenshoektunnel voorzien. Ingaand op de opmerking van het Rekenhof verklaart de minister dat de Vlaamse regering een amendement zal voorstellen om de inning te laten gebeuren op de algemene middelen binnen de begroting van Financiën en Begroting, gecompenseerd door een dotatieverhoging voor eenzelfde bedrag. De opbrengst wordt gereserveerd voor een mogelijke vergoeding aan de Liefkenshoektunnel omwille van een openstelling zonder tol op vraag van de Vlaamse overheid bij calamiteiten op de omringende wegen.

Een stijging van de uitgaven inzake averijen ten belope van 100 miljoen frank wordt tevens ingeschreven, voor 70 miljoen frank gedekt door teruggevorderde ontvangsten van verzekeringsmaatschappijen.

De voornaamste begrotingsaanpassing van de begrotingscontrole betreft de verkeersveiligheid.

In haar regeerakkoord verklaarde de Vlaamse regering dat verkeersveiligheid voor haar een prioriteit is. Zo wil de Vlaamse regering tijdens deze legislatuur het aantal verkeersslachtoffers met één derde verminderen. Hiervoor investeert de Vlaamse regering extra in verkeersveiligheid. De veiligheid van de zwakke weggebruiker staat hierbij voorop door de verhoging van het aanbod aan openbaar vervoer, de herinrichting van doortochten en de aanleg van fietspaden.

In het kader van de beoogde verkeersveiligheid en van de nood aan een complementair vervoersnet voor het woon-, werk- en schoolverkeer is de verdere uitbouw van een adequaat fietspadennetwerk

in heel Vlaanderen dan ook een topprioriteit. Dit kan er toe bijdragen dat de mobiliteitsketel een beetje wordt ontluicht.

Gelet op deze doelstelling heeft de Vlaamse regering beslist om in het kader van de begrotingscontrole 2001 binnen het Financieringsfonds voor éénmalige uitgaven een budget van 2 miljard frank te voorzien voor de subsidiëring van de aanleg van fietspaden langs gewestwegen. De Vlaamse regering voorziet immers dat gemeenten en steden zelf fietspaden langs gewestwegen kunnen aanbesteden.

De minister hoopt dan ook dat de Vlaamse gemeenten en steden hier volop zullen aan meewerken.

Daarnaast is binnen dit Financieringsfonds voor éénmalige uitgaven nog 1 miljard frank gereserveerd voor wegeninvesteringen (Missing Links).

B. Bespreking

– Fietspaden

De heer Johan Malcorps vindt het – zeker in de week van de zachte weggebruiker – een goede zaak dat het accent in deze begrotingscontrole ligt bij de verkeersveiligheid. Hij hoopt dat de regering dit item ook de volgende jaren beschouwt als een topprioriteit.

Hetzelfde lid citeert uit de persmededeling van het kabinet van de minister i.v.m. het globaal overzicht van de fietsinvesteringen van het Vlaams Gewest in 2001. Hij vindt het een zeer goede zaak dat 27% van alle investeringen in de wegen naar fietspaden gaan, met de doortochten en het wegwerken van de zwarte punten stijgt dit percentage zelfs tot 41%. Voor Agalev is dat de juiste prioriteit en hij hoopt dat deze accenten ook terug te vinden zullen zijn in het aangekondigde Vlaamse Mobiliteitsplan om een inhaalbeweging te realiseren.

De heer Johan Malcorps verklaart dat hij nu ook voor de eerste keer een duidelijk inzicht heeft gekregen omtrent de financiering van fietspaden. Na toetsing is de spreker van oordeel dat de cijfers juist zijn. Er gebeurde een inspanning in het kader van het meerjarenprogramma : de meeste geplande fietspaden van AWV zijn in uitvoering. Daarnaast is er een 100% betoelaging via het convenantenbeleid en het derde kanaal om een nog grotere sprong voorwaarts te maken, is het systeem om te werken via een betoelaging van 20% vanuit de ge-

meenten. Hij vindt deze methodiek een goede wijze van werken. Weliswaar zijn nog niet alle gemeenten op kruissnelheid gekomen. Een probleem dat zich in dat verband kan stellen, is het gegeven dat het principe wordt gehuldigd : “wie eerst komt, eerst maalt”. Dit heeft ook veel te maken met de stand van zaken van de gemeentelijke mobiliteitsplannen. Er moet wel vermeden worden dat op die manier aan de grootste noden niet wordt tegemoet gekomen. Al bij al concludeert hetzelfde lid dat het systeem vrij goed werkt. Hij hoopt dat het extra-budget van 2 miljard frank effectief daaraan zal besteed worden.

De heer Johan Malcorps heeft wel de indruk dat een aantal fietspaden die gepland waren, nog niet in uitvoering zijn. Het gaat concreet over een vijftal voorbeelden : de N12 te Schilde (27 miljoen frank), de N8 te Avelgem – Kortrijk- Zvevegem (40 miljoen frank), de N461 Drongen -Knesselare (30 miljoen frank), de N493 Geraardsbergen – aansluiting Parike (25 miljoen frank) en de N 712 Lommel-Neerpelt (25 miljoen frank). Deze dossiers zijn prioritair maar nog niet opgestart. Het lid kreeg daarover graag enige duiding.

De heer Jan Loones is van oordeel dat verkeersveiligheid terecht wordt aangepakt als een superprioriteit via het Vlaams Overleg Verkeersveiligheid. Hij hoopt dat dit initiatief nog belangrijker zal zijn dan het project dat in de Senaat (het verslag-Ramoudt en de resolutie in de Commissie voor Financiën van de Senaat) werd uitgewerkt. Het lid vindt het dan ook een zeer goede zaak dat de kredieten voor fietspaden substantieel werden verhoogd.

Hetzelfde lid stelde vast dat het toegewezen miljard frank ruim onvoldoende was om tegemoet te komen aan de ingediende voorstellen : de provincie Antwerpen alleen al zou 600 miljoen frank van dat miljard frank gekregen hebben ? De heer Jan Loones wenst te vernemen of thans met het uitgetrokken budget van 3 miljard frank al de ingediende projecten kunnen uitgevoerd worden en of er een overschot rest ?

De heer Ludwig Caluwé stelt vast dat er inzake fietspaden gegoocheld wordt met zeer grote bedragen maar dat daartegenover er grote vragen zijn over de effectieve aanwending van die middelen. Voor de soepelheid is het wellicht van belang dat men in het investeringsfonds kan schuiven met middelen maar daardoor heeft men geen inzicht meer. Vorig jaar bij de begrotingsbesprekingen was er sprake van een bedrag van 1.850 miljoen frank voor investeringssubsidies aan de lokale overheden ter ondersteuning van fietspaden en doortochten-

beleid terwijl er nu sprake is van 1.350 miljoen frank. Waar is het verschil – zijnde een half miljard frank – naartoe ?

De minister repliceert dat de term subsidiëring misleidend kan zijn. Hij verduidelijkt dat men oorspronkelijk is gestart met een budget van 1 miljard frank en een nieuw instrument waarbij steden en gemeenten middelen konden krijgen hetzij aan 100%, hetzij ten belope van 80%. In een periode van een half jaar werd er 400 miljoen frank aan subsidies verstrekt. Er restte dus een budget van 600 miljoen frank. Die middelen gingen niet verloren.

Thans werden er middelen vrijgemaakt uit het financieringsfonds ten belope van een bedrag van 2 miljard frank. Deze middelen zijn uitsluitend bestemd voor subsidiëring. 1.350 miljoen frank is reeds opgevraagd. Er rest dus nog een som van 650 miljoen frank. Recent zijn er ook vragen binnen van de gemeenten Izegem, Dendermonde en Mortsel. De heer Johan Malcorps dringt aan op een politiek engagement om de middelen in de toekomst te verhogen indien deze som niet volstaat. De minister is het hiermee eens en verzekert dat deze operatie wel goed controleerbaar moet blijven. Hij benadrukt dat inderdaad 41% van de middelen ingezet worden voor de zwakke weggebruiker.

Minister Steve Stevaert wil de vraag van de heer Jan Loones om vanuit het Vlaams Gewest subsidies te geven voor fietspaden aan gemeente- en stadswegen niet honoreren. In het kader van het kerntakendebat dat nog niet afgerond is, moet ook de vraag gesteld worden of het nog langer een taak is van de provincies om zelf wegen te beheren. De minister is van oordeel dat deze provinciale wegen beter zouden overgedragen worden naar hetzij het gewest, hetzij de stad of de gemeente naargelang de aard van de weg. De minister stelt dat hij daarnaast zelf een aantal gewestwegen wenst over te dragen : het betreft wegen die hun gewestfunctie verloren hebben. Bij die overdracht moet ofwel eerst de weg in een goede staat worden gebracht, ofwel indien dit niet gebeurde moet in de nodige financiële middelen worden voorzien zodat gemeenten of steden de weg zelf kunnen herstellen. Het gevolg van deze discussie zal zijn dat er bij de provincies financiële ruimte vrijkomt. De provincie kan dan naar steden en gemeenten een stimuleringsbeleid voeren om fietspaden langs de stads- en gemeentewegen te ontwikkelen. Deze fietspaden kunnen geïntegreerd worden in “fietsroutenetwerken” zoals dit in Limburg ondermeer het geval is. Daar heeft men een fietsroutenetwerk dat niet alleen een toeristisch maar ook een utilitair karakter

heeft. De minister verklaart dat daartoe 50 miljoen frank aan de provincies werd voorzien.

De minister wenst ook dat de provincie optreedt als stimulator en coördinator om de voetpaden en de “trage wegen” aan deze netwerken te linken. Hij engageert zich wel om een inventaris te geven van het aantal kilometers fietspaden.

Minister Stevaert is voorstander van een gezonde vorm van concurrentie tussen de provincies en de gemeenten. Hij merkt dat men in de Antwerpse Kempen bezig is de gigantische achterstand aan het inlopen. Hij is van oordeel dat de medewerking van steden en gemeenten een zeer goede zaak is gegeven de leeftijdsopbouw van de administratie van de Vlaamse Gemeenschap. *Conditio sine qua non* is wel dat de gemeenten een mobiliteitsplan moeten indienen.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer repliceert dat het haar nog niet duidelijk is hoeveel middelen extra vanuit het financieringsfonds er nu juist besteed worden aan de fietspaden.

De minister repliceert dat er exact 2 miljard frank bijkomt.

De heer Ludwig Caluwé is van oordeel dat er sprake is van 1.5 miljard frank.

De minister repliceert dat er wel degelijk 2 miljard frank bijkwam : de 500 miljoen frank waarvan de heer Ludwig Caluwé spreekt, is het gevolg van een amendement mbt een verschuiving van doortochten die het Vlaams Gewest zelf voor zijn rekening neemt. Er zijn de fietspaden die de gemeenten voor hun rekening nemen (via subsidiëring hetzij via de 80 %-regel, hetzij via de 100%-regel).

De heer Dirk Van Melkebeke verduidelijkt dat op het oorspronkelijk bedrag voor 2001 een verschuiving van 500 miljoen frank voor doortochten werd doorgevoerd. Bovenop de 1.350 miljoen frank die rest, komt er een extrabudget van 2 miljard frank bij.

Mevrouw Maria Tyberghien-Vandenbussche uit haar bekommernis over de financiële situatie van een aantal plattelandsgemeenten die zeer weinig gewestwegen hebben. Omdat de kostprijs voor de vernieuwing van fietspaden ontzaglijk hoog is, is het een zeer moeilijke zaak om daaraan prioriteit te geven. De fietspaden delven meestal het onderspit tegen de landelijke wegen. Zij vraagt of daar geen stimulans kan komen, temeer daar landelijke

gemeenten tussenschakels zijn in toeristische fietsroutes.

De minister verklaart dat hij de bekommernis kan delen maar formeel zich niet kan mengen in deze aangelegenheid die wel in het kader van het debat over de financiering van de gemeenten kan aangekaart worden. Er zijn nogal wat grote uitgestrekte landelijke gemeenten met nogal wat fietspaden. Tien jaar geleden was er geen discussie over het gegeven dat er naast die landelijke wegen een fietspad noodzakelijk was. Het is een zeer moeilijke discussie omdat een dergelijke operatie de draagkracht van de landelijke gemeenten ruim overstijgt. De beste oplossing langs een gewestweg is niet noodzakelijk fysiek daarnaast een fietspad aanleggen, men kan via een ander tracé soms dezelfde doelstelling bereiken, maar dat zit men in een andere filosofie.

De heer Jan Loones kan het eens zijn met de minister wegens het argument van de krapte aan middelen maar benadrukt dat de indeling in gewestwegen soms niet logisch is omwille van ondermeer historische redenen. Zo bestaan er aan de Kust zeer belangrijke verbindingen die niet werden gecategoriseerd als gewestweg. Dan heeft men een discussie met de administratie in het kader van een overname over de financiering.

Minister Steve Stevaert noteert dat dit probleem zich blijkbaar vooral aan de Kust stelt. Sommige gewestwegen moeten naar steden en gemeenten worden overgedragen terwijl sommige wegen die nu in handen zijn van gemeenten wellicht naar het gewest moeten worden overgedragen. Dat moet echter op een objectieve manier gebeuren. De minister verwijst naar het voorbeeld van de gemeente Wuustwezel waar er zeer veel gewestwegen zijn.

De heer Ludwig Caluwé stelt vast dat een aantal wegen die het best van het gewest naar de gemeenten zouden overgedragen worden, verwaarloosd werden. De gemeenten wensen deze wegen wel onder hun hoede te krijgen mits ze overgedragen worden met de nodige middelen. Hetzelfde lid dringt aan dat hiervoor een duidelijke regeling wordt uitgedokterd.

Minister Steve Stevaert verklaart dat hij graag deze wegen wil overdragen : een overdracht van een weg gaat dan gepaard met het overdragen van financiële middelen – er is daaromtrent wel een afspraak met de Inspectie van Financiën over het bedrag per lopende meter dat mag ter beschikking worden gesteld. Dan stelt zich de discussie omtrent het inrichtingsniveau van een dergelijke weg waar-

bij er nood is een matrix voor heel Vlaanderen. De minister verkiest dat de gemeenten zelf overgedragen wegen inrichten met middelen die door het gewest ter beschikking worden gesteld. Aan de Kust stelt zich dus een omgekeerd probleem : daar moeten wegen van de gemeenten door het gewest worden overgenomen.

De heer André Denys is het zowel vanuit budgettair als vanuit fietsoogpunt oneens met het voorstel van mevrouw Maria Tyberghien-Vandenbussche om middelen te reserveren voor fietspaden langs landelijke wegen.

Hetzelfde lid is voorstander om eerst omwille van de krapte van de middelen de meest gevaarlijke wegen – d.w.z. de gewestwegen – aan te pakken. Hij vindt het een zeer goede zaak dat er 2 miljard frank extra wordt uitgetrokken voor fietspaden, maar er zijn grenzen aan die middelen.

De heer André Denys is gekant om overal te pas en te onpas fietspaden aan te leggen. Hij is van oordeel dat een landelijke weg een landelijke weg moet blijven : een landelijke weg is trouwens een fietspad. Uit fietsoogpunt verkiezen fietsers een landelijke weg boven een fietspad naast een weg.

Mevrouw Maria Tyberghien-Vandenbussche verklaart dat men in landelijke gemeenten het fenomeen kent van “dwarsbanen” die verbindingswegen zijn tussen de verschillende kernen. Zij geeft het voorbeeld van een dwarsbaan tussen Merkem en Jonkershove waarvoor de renovatie van een betonnen fietspad over een afstand van 3.5 km oploopt tot een prijskaartje van 38 miljoen frank. Dat is het probleem dat zij wenst aan te kaarten. Zij is het eens met de redenering van de heer André Denys m.b.t. de typische landbouwwegen.

De heer Jul Van Aperen benadrukt dat de provincie Antwerpen reeds serieuze inspanningen levert in de subsidiëring van fietspaden. Zo is er een gezamenlijk project van een fietspad tussen Loenhout en Brecht dat mogelijk wordt gemaakt door een subsidie van 6 miljoen frank vanuit de provincie.

Hetzelfde lid verwijst naar de specifieke situatie van de gemeente Wuustwezel op het vlak van gewestwegen. Er is de gewestweg nr. 1 – de zogenaamde Bredabaan – en de gewestweg nr. 117 die vanaf Sint-Job naar Nederland loopt en geen fietspad heeft. Er is verder de verbindingsweg nr. 111 die vanuit de Haven naar Malle loopt.

De minister verklaart dat hij enkel wou aangeven dat Wuustwezel wordt gekenmerkt door veel gewestwegen.

De heer André Denys vermeldt dat er enerzijds juweeltjes van fietspaden bestaan : hij verwijst terzake naar het fietspad tussen Olsene en Dentergem. Anderzijds zijn er vanuit fietsoogpunt “slechte” fietspaden waar grind werd opgelegd : sportieve fietsers mijden deze paden omwille van de smalle tubes die deze fietsers gebruiken.

Minister Steve Stevaert verklaart dat bij de uitvoering van nieuwe fietspaden met de suggestie van de heer André Denys zal worden rekening gehouden.

Op de opmerkingen van mevrouw Maria Tyberghien-Vandenbussche in verband met de problematiek van de landelijke wegen verklaart de minister dat bij de categorisering van de wegen er nieuwe begrippen zullen worden aangeduid : bv. trage wegen,.... De vraag stelt zich bovendien of men naast een mooie kasseiweg een fietspad moet aanleggen.

Het is zijn doelstelling de gewestwegen waar de verkeersonveiligheid het grootst is, eerst aan te pakken.

Op vraag van de heer Ludwig Caluwé wordt de persmededeling van de minister met het lijstje van fietspaden aan de leden van de commissie bezorgd.

– *Varia*

De heer Jan Loones wil inspelen op de nieuwe visie inzake ontwikkelingssamenwerking waar in de toekomst veel meer procesmatig dan projectmatig zal worden gehandeld. Hij vindt het een goede zaak dat ook minister Stevaert zich inschakelt in deze filosofie door het uitwisselen van logistieke kennis (zenden van ambtenaren naar samenwerkingsgebieden). Spreker vraagt hieromtrent meer verduidelijking : over welke gebieden gaat het ?

De heer Jan Loones vindt de gekozen oplossing voor de Fort Maison Neuve een gezonde oplossing. Hij verwijst naar vergelijkbare problematieken aan de Kust (bunkers in de duinen,...) waar op termijn moet geopteerd worden voor de opruiming.

De heer Ludwig Caluwé vraagt naar een stand van zaken i.v.m. de telematica. Wanneer verschijnt de telematica-infrastructuur (“de portieken”) die was aangekondigd voor het jaar 2000 rond Antwerpen (Antwerpse Ring en Liefkenshoek tunnel).

De minister bevestigt dat de plaatsing van de portieken gepland is voor begin augustus (na het bouwverlof) met de bedoeling operationeel te zijn tegen eind december.

De heer Ludwig Caluwé vindt het vreemd dat als verklaring voor de verhoging van 63.10 14.09 (elektrische inrichtingen op wegen) o.a. wordt aangehaald dat de elektriciteit in prijs is gestegen (p. 438), terwijl bij de exploitatiedotatie aan de VVM wordt aangehaald dat de prijs van de elektriciteit is gedaald (p. 441). Hij wenst daaromtrent verduidelijking.

De medewerker van de minister verklaart dat niet de elektriciteit in prijs is gestegen maar wel de contracten met de aannemers voor herstellingen.

De heer Ludwig Caluwé stelt vast dat er in de memorie van toelichting sprake is van de stijging van de kilowattuurprijs met 4,2 % terwijl drie bladzijden verder er sprake is van de daling van de prijzen voor electriciteit.

De minister merkt op dat het best kan dat voor de ene de prijs daalt en voor de andere de prijs stijgt. Dat kan een mogelijkheid zijn om dat voor bepaalde volumes men onderhandeld heeft over de prijs. De minister engageert zich om een schriftelijk antwoord bestemd voor het verslag te bezorgen. Dat antwoord luidt als volgt : “Wat betreft de vraag van de heer Caluwé kan de minister met volgende verduidelijking de ogenschijnlijke tegenstrijdigheid in de toelichting omtrent de elektriciteitsprijzen wegnemen. De prijsstijging in de elektriciteitsprijzen waarvan sprake in basisallocatie 14.09 van programma 63.10 is de vergelijking van de huidige prijs ten opzichte van de prijs 1999. Dit geeft aanleiding tot een aanpassing van het krediet. Daarnaast is de voornaamste reden van de stijging van de vermelde basisallocatie ten gevolge van de evolutie van de contractuele eenheidsprijzen van onderhoudscontracten inzake elektromechanica, die zou veroorzaakt worden door een oververhitting van de sector en de bijhorende krapte van beschikbare werknemers. De prijsdaling waarvan sprake in de toelichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij is de aanpassing van de prijs ten opzichte van de prijzen gehanteerd bij de initiële begroting 2001.”.

De heer Ludwig Caluwé stelt vast dat de kost voor de invoering van de Euro een stijging in de exploitatiedotatie van De Lijn impliceert. Vraag is waarom hiervoor middelen worden voorzien in de exploitatiedotatie (63,6 miljoen frank extra), terwijl hiervoor bij de begrotingsopmaak reeds een aparte

BA was voorzien met een budget van 20 miljoen frank.

De minister verduidelijkt dat het ene budget voorzien is voor investeringen en het andere budget bestemd is voor exploitatiekosten (opleiding van het personeel).

Voor de regionale luchthavens stelt hetzelfde lid een verschil vast tussen de cijfers in het begrotingsdecreet en de cijfers in de DAB-begrotingen. Ook het Rekenhof maakt deze opmerking bij artikelen 19 en 20: "Dit artikel 19 machtigt de DAB "Luchthaven Antwerpen" 210 miljoen frank vast te leggen. Dit bedrag strookt niet met het totaal aan vastleggingskredieten van 177 miljoen frank dat in de begroting van de DAB wordt voorzien."

Het lid kreeg graag hiervoor een verklaring.

De minister verklaart dat dit een terechte opmerking is van het Rekenhof en dat de regering via een amendement deze drukfout zal rechtzetten.

De heer Ludwig Caluwé stelt vast dat er op verscheidene plaatsen in de begrotingsaanpassingen sprake is van ontwikkelingssamenwerking. Loopt men hiermee vooruit op de stemming van de Lambermontwetten? Het lid is van oordeel dat de gewesten en gemeenschappen vandaag reeds zonder machtiging van de bijzondere wet aan ontwikkelingssamenwerking kunnen doen.

De minister verklaart dat er in het kader van ontwikkelingssamenwerking een bedrag van 4 miljoen frank is voorzien voor de post energie en een som van 16 miljoen frank voor de sector van de havens. Het betreft kennisoverdracht waarvan de meerwaarde gigantisch groter is dan het symbolisch uitgetrokken bedrag van 20 miljoen frank.

De heer André Denys stelt vast dat in deze begrotingsaanpassing buiten een aantal technische aanpassingen en een extrafinanciering vanuit het Financieringsfonds, er grote verwachtingen worden geuit omtrent een grotere fiscale autonomie als het Lambermontakkoord wordt gestemd. In dat kader is er sprake van een aantal belastingen in de sector van de mobiliteit: de verkeersbelasting, de belasting op het eurovignet, ... Het lid had graag een reflectie van de minister omtrent het algemeen Vlaams belang van deze maatregelen.

Minister Steve Stevaert is van oordeel dat in deze commissie de discussie zal moeten gevoerd worden over vaste en variabele kosten. Het is zijn overtuiging dat men vaste kosten moet pogen te reduce-

ren terwijl variabele kosten verhogen. In een federaal land kan men tot de situatie komen dat de vaste kosten Vlaamse kosten zijn en de variabele kosten federale kosten zijn. Dan is dit geen budgettair neutrale operatie. Mocht de Vlaamse overheid de totale bevoegdheid verwerven, maakt de minister zich sterk dat men vrij snel zou komen tot een verschuiven van de posten wat zou resulteren in een beter en sturend beleid.

De heer Ludwig Caluwé is van oordeel dat de minister elementen aanreikt om de Lambermontakkoorden niet goed te keuren. Eén van de bizarre elementen van deze akkoorden houdt immers in dat deze belastingen waarover men het eens is dat ze voorbijgestreefd zijn of politiek niet het goede instrument zijn om beleid te voeren, worden overgedragen terwijl andere belastingen die bepalend zijn om een beleid te voeren, federaal blijven. Men riskeert tot grote scheeftrekkingen te komen. Als men de verkeersbelasting en het kijk-en luistergeld overhevelt, kan men zeer populair deze belastingen afschaffen maar men wordt geconfronteerd met de problematiek van een inkomstenverschuiving tussen het gewest en het federale niveau. In de overheveling dient een betere mix worden nagestreefd.

Minister Steve Stevaert repliceert dat er toch wel een verschil is tussen kijk- en luistergeld en alles wat met mobiliteit te maken heeft. Hij is het eens met de redenering omtrent mobiliteit: door het eenzijdige instrumentarium dat gewesten en gemeenschappen nu krijgen, kan men komen in een situatie dat autorijden beterkoop wordt. Het gebruik van de auto zou rechtvaardiger moeten gefiscaliseerd worden.

De heer Johan Malcorps is van oordeel dat deze financieringsdiscussie zal moeten aan bod komen bij de bespreking van het aangekondigde Vlaams Mobiliteitsplan in het Vlaams Parlement. Hetzelfde lid verwijst naar zijn interpellatie in deze commissie om een kilometerheffing te promoten. Dit is één manier om de variabilisering van de autokosten in te voeren. Voorlopig zal er moeten samengewerkt worden tussen het federale en het gewestelijke niveau, terwijl in Nederland waar alles op één niveau samenzit, men kan variabiliseren.

Hij pleit in Vlaanderen voor éénzelfde systeem via overleg tussen de verschillende niveaus. Investeren in wegen, fietspaden, openbaar vervoer, e.d. zullen niet volstaan, er zal ook nood zijn aan prijsmaatregelen en vormen van variabilisering. Hij is benieuwd wat het Vlaams Mobiliteitsplan daarover zal bepalen.

Hetzelfde lid vindt dat voor PPS ook het moment van de waarheid nadert. Nu moet er duidelijkheid komen over concrete PPS-projecten. In Antwerpen deed de gouverneur een oproep voor tol aan de tunnels...

Tenslotte verwijst dezelfde spreker naar het recente spoorakkoord (nieuw investeringsprogramma) waarin werd opgenomen dat de gewesten en de privé-sector via PPS kunnen participeren. Naar de begroting 2002 en het mobiliteitsplan toe moet men zicht krijgen op de inbreng voor Vlaamse spoorinvesteringen.

Minister Steve Stevaert verklaart dat hij het Vlaams Mobiliteitsplan in de maand juni hoopt in te dienen in het Vlaams Parlement : de toezegging van de secretaris-generaal is er dat dit plan tegen die periode zal klaar zijn.

Wat de discussie omtrent het spoorakkoord betreft, blijft de minister bij zijn standpunt dat elke stap bijzonder goed moet worden afgewogen. We mogen niet in de plaats van anderen treden, de 60-40-verhouding mag niet doorbroken worden. De minister verklaart dat een doorbraak in dit dossier samenhangt met het dossier van de Antwerpse mobiliteitsaanpak. Daar zullen de eerste Vlaamse spoorinvesteringen gerealiseerd moeten worden.

II. STEMMING

De commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie heeft de haar toegewezen bepalingen van het ontwerp van decreet houdende de aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2001 bij indicatieve stemming met 7 stemmen bij 5 onthoudingen aangenomen.

De verslaggever,

De voorzitter,

Jan
LOONES

Wivina
DEMEESTER-DE MEYER
