

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



Zitting 2005-2006

13 juni 2006

ONTWERP VAN DECREET

houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2006

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Joris Vandenbroucke**

**(Hoofdstuk X – Energie;
Hoofdstuk XII – Oprichting van een Pendelfonds)**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden:

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

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

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

de heren Flor Koninckx, Bart Martens, Joris Vandenbroucke.

Plaatsvervangers:

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

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

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

de heren Gilbert Bossuyt, Jan Roegiers, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Eloi Glorieux;

de heer Jan Peumans.

*Zie:***844** (2005-2006)

- Nr. 1: Ontwerp van decreet
- Nr. 2: Amendement
- Nr. 3: Verslag van het Rekenhof
- Nrs. 4 en 5: Amendementen
- Nr. 6: Verslag namens de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting
- Nr. 7: Verslag namens de Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden, Bestuurszaken, Institutionele en Bestuurlijke Hervorming en Decreetsevaluatie
- Nr. 8: Verslag namens de Commissie voor Cultuur, Jeugd, Sport en Media
- Nr. 9: Verslag namens de Subcommissie voor Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid
- Nr. 10: Verslag namens de Commissie voor Leefmilieu en Natuur, Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid en Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed
- Nr. 11: Verslag namens de Commissie voor Onderwijs, Vorming, Wetenschap en Innovatie

INHOUD

	Blz.
I. HOOFDSTUK X: ENERGIE.....	4
I.1. Toelichting door de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leef- milieu en Natuur.....	4
I.2. Bespreking	4
II. HOOFDSTUK XII: OPRICHTING VAN EEN PENDELFONDS	6
II.1. Toelichting door mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen	6
II.2. Bespreking	7
II.2.1. Vergadering van 23 mei	7
II.2.2. Vergadering van 30 mei	9
III. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN.....	11

DAMES EN HEREN,

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

Hoofdstuk X: Energie en hoofdstuk XII: Oprichting van een Pendelfonds van het programmadecreet werden aan deze commissie toegewezen.

I. HOOFDSTUK X – ENERGIE

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

Minister *Kris Peeters* verwijst naar de memorie van toelichting bij hoofdstuk X die wat hem betreft vrij duidelijk en omvangrijk is. Hij citeert uitgebreid uit deze toelichting en overloopt de diverse artikelen.

De minister staat stil bij het tot stand komen van het nieuwe Vlaams Klimaatbeleidsplan 2006-2012. Hij benadrukt dat men met de reeds genomen maatregelen uitkomt op een tussenbalans van -1,5 % ten opzichte van de emissies in 1990. Er moet dus nog 3,7 % worden afgelegd om de doelstelling te bereiken. Daarvoor kan ook beroep gedaan worden op de flexibele mechanismen. Zoals afgesproken, werden maximaal interne maatregelen weerhouden. Er kunnen nog andere maatregelen aan toegevoegd worden.

I.2. Bespreking

Door de meerderheid (de heren Jos De Meyer, Frans Peeters en Bart Martens en mevrouw Annick De Ridder) wordt een amendement ingediend waarbij in hoofdstuk X – Energie een nieuw artikel 46bis wordt ingevoegd.

Het amendement dat door de heer Jos De Meyer wordt toegelicht, luidt:

”De Vlaamse Regering wordt gemachtigd om een overeenkomst af te sluiten met de leveranciers en netbeheerders, werkzaam in het Vlaamse Gewest, inzake de decretaal verschuldigde boetebedragen in het kader van de groenestroomcertificatenverplichting, bedoeld

in artikel 23 van het Elektriciteitsdecreet, voor wat betreft de jaren 2002 en 2003.”.

De heer Jos De Meyer verklaart dat bij het niet of onvoldoende inleveren van certificaten opgelegde boetes voor 2002 en 2003 in tal van gevallen niet of slechts onder voorbehoud worden betaald. Tevens zijn terzake een dertigtal rechtszaken aanhangig gemaakt. Om de rechtsonzekerheid te beëindigen, wordt een overeenkomst overwogen die vooralsnog een decretale basis mist. De voorgestelde bepaling voorziet in een dergelijke rechtsgrond en laat aldus toe de decretaal verankerde energiebeleidsdoelstellingen te realiseren. Uiteraard mag een overeenkomst de voorlopers die wel correct hun verplichtingen zijn nagekomen, niet benadelen

De heer *Bart Martens* vult aan dat er momenteel meer dan 30 rechtszaken lopen tegen het systeem van de groenestroomcertificaten. Hij benadrukt dat dit systeem ondanks het gegeven dat dit bij aanvang een aantal kinderziekten kende, zijn nut bewezen heeft: het zorgt voor een graduele stijging van het geïnstalleerd vermogen aan hernieuwbare energie. Het lid schetst de historiek van dit dossier. Bij de aanvang was geen enkele stroomleverancier in staat om voldoende groenestroomcertificaten in te leveren bij de VREG, de vergunningen werden niet tijdig afgeleverd, er waren steeds wel redenen om de achterstand te verklaren. Het gevolg is dat men niet alleen geconfronteerd wordt met een pak achterstallige boetes, want een aantal leveranciers weigeren pertinent te betalen, maar daarnaast riskeert men met de aanhangige rechtszaken dat heel het systeem van groenestroomcertificaten juridisch onderuit wordt gehaald.

De bedoeling van dit amendement is de Vlaamse Regering de kans te geven om met die verschillende leveranciers een dading af te sluiten waarin zij zich zouden engageren om zich terug te trekken uit de lopende juridische procedures en waarbij ze zich tevens engageren om ofwel de te weinig betaalde boetes gedeeltelijk in te leveren ofwel de boetes die wel betaald zijn voor een deel terug te krijgen. Uiteraard is het de bedoeling dat de regering – indien er een dading zou worden afgesloten – daarmee de meest belangrijke leveranciers zou engageren zodanig dat de juridische procedures effectief stoppen en dat de voorlopers die wel correct hun verplichtingen hebben nageleefd, hetzij door voldoende groenestroomcertificaten in te leveren, hetzij door correct de boetes te betalen, niet benadeeld worden. Ofwel zouden ze een stuk van het teveel betaalde geld terugkrijgen, ofwel dienen ze

op een andere manier beloond te worden voor hun geleverde inspanningen. De middelen die op deze manier vrijkomen, moeten nuttig aangewend worden. Dit moet ook in de dading worden opgenomen. De middelen zouden bijvoorbeeld aan de klanten kunnen worden teruggegeven die de boetes wel betaald hebben. Het lid verwijst naar het voorbeeld van Electrabel dat hier al meermaals ter sprake kwam. Electrabel heeft immers de boetes doorgerekend aan al haar klanten maar weigert de boetes zelf te betalen aan het Vlaamse Gewest. De vertegenwoordigers van Electrabel zijn daarover tijdens de hoorzitting over energievoorziening in Vlaanderen ondervraagd. Toen hebben ze gegarandeerd dat deze middelen op een geblokkeerde rekening staan en in staat zijn om indien de boetes niet moeten betaald worden, deze middelen terug uit te keren aan hun klanten. Dat is één optie; een andere optie is dat deze middelen extra geïnvesteerd zouden worden in hernieuwbare energie maar dan moet men inderdaad zekerheid hebben dat deze investering additioneel is ten opzichte van de wettelijke verplichtingen inzake groene stroom.

Concluderend zou de dading ervoor moeten zorgen dat het systeem van groenestroomcertificaten overeind kan blijven, dat de juridische procedures daartegen wegvallen, dat de enorme achterstal in betaalde boetes voor een deel kan ingelopen worden en dat het bedrag dat daardoor vrijkomt kan ingezet worden hetzij door teruggave aan de klanten die de boetes wel betaald hebben, hetzij via extra investeringen in hernieuwbare energie.

De heer *Eloi Glorieux* wenst te vernemen op welke manier men zal proberen af te dwingen dat Electrabel die middelen ofwel zal uitkeren aan haar klanten, hetzij effectief zal investeren in hernieuwbare energieprojecten. Het lid heeft de indruk dat dit amendement neerkomt op de zoveelste amnestieoperatie naar Electrabel. Als men kan hardmaken en de garantie krijgen dat Electrabel die middelen investeert zoals geschetst door de heer Martens, juicht hij dit initiatief toe maar hij betwijfelt of de overheid Electrabel daartoe kan dwingen.

De heer *Bart Martens* repliceert dat het niet aan hem is om alle mogelijke garanties uiteen te zetten maar de VREG heeft ook een inzicht in de investeringsplannen die momenteel lopen en de vergunningsprocedures die zijn opgestart. De VREG heeft dus een mooi overzicht van wat er op stapel staat. Hij kan zich inbeelden dat bijvoorbeeld extra investeringsplannen bij de VREG moeten neergelegd worden.

Een andere mogelijkheid is dat bovenop de wettelijk in te leveren groenestroomcertificaten, nog een pak extra stroomcertificaten, betaald met middelen dat teruggegeven wordt of niet hoeft betaald te worden, moeten ingeleverd worden. Hij benadrukt dat de regering in elk geval in de dading die garanties moet vastleggen.

De heer *Jul Van Aperen* hoopt dat goed nagedacht is over dit amendement. Er is immers vroeger een decreet gestemd waarin een aantal boeteclausules vermeld staan. Als dat decreet ten volle wordt uitgevoerd en ook kan afgedwongen worden voor een rechtbank, dan begrijpt het lid niet dat men nu achteraf een amendement indient waarin men de mogelijkheid voorziet om andere overeenkomsten die eigenlijk niet bij decreet voorzien zijn, met de schuldenaar af te spreken. Hij stelt vast dat diegene die op een correcte wijze zijn verplichtingen nakomt, in deze benadeeld wordt. Immers degene die verward is in een procedure, kan misschien een kwijtschelding krijgen terwijl degene die correct zijn verplichtingen nageleefd heeft, misschien later een deel van de middelen zal terugkrijgen. De heer Van Aperen is van oordeel dat degene die correct heeft betaald dan ook intresten moet krijgen voor de sommen die hij voorgeschieden heeft. Hij concludeert dat hij daarom de redelijkheid van dit amendement niet begrijpt.

De heer *Bart Martens* kan volmondig instemmen met de opmerkingen van de heer Van Aperen. Dat is de reden waarom in de toelichting bij dit amendement staat dat uiteraard een overeenkomst de voorlopers die wel correct hun verplichtingen zijn nagekomen, niet mag benadelen. Dit impliceert dat degene die correct groenestroomcertificaten ingeleverd hebben of correct al hun boetes betaald hebben, een zelfde bedrag moeten terugkrijgen dan zij die dat niet deden of niet hebben moeten betalen, vermeerderd met de intrest. Het kan inderdaad niet zijn dat degene die correct handelden enkel het initieel bedrag terugkrijgen terwijl degene die niet correct handelden, die middelen jaren elders hebben kunnen beleggen of investeren. De regering moet dus een dading afsluiten die er effectief toe leidt dat de voorlopers niet benadeeld worden en de voorwaarden bevat die de heer Van Aperen geschetst heeft.

Electrabel, de grootste schuldenaar in dit verhaal, had een aantal projecten op stapel staan die door de vergunningverlenende overheid destijds niet zijn gehonoreerd. Electrabel beweert in de rechtbank dat

als deze wel hadden kunnen doorgaan, zij perfect aan de groenestroomdoelstellingen hadden kunnen beantwoorden en moesten er geen boetes betaald geweest zijn. Electrabel beweert dan ook dat het niet hun fout is dat ze niet aan de wettelijke verplichtingen konden voldoen omdat de overheid de vergunningen voor de projecten geweigerd heeft. De heer Bart Martens wenst zich niet uit te spreken wie in dit dossier gelijk heeft, maar hij stelt dat de overheid nu wel riskeert met deze juridische procedures dat het kind met het badwater weggegooid wordt en dat heel het systeem van groenestroomcertificaten wordt onderuit gehaald. Dat zou nefast zijn voor het investeringsklimaat voor hernieuwbare energie in Vlaanderen. Dat risico willen de indieners met dit amendement voorkomen maar anderzijds willen ze ook geen afbreuk doen aan het geldende systeem van groenestroomcertificaten.

II. HOOFDSTUK XII – OPRICHTING VAN EEN PENDELFONDS

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

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

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

Het verlenen van subsidies aan projecten inzake woon-werkverkeer had tot op heden geen decretale basis. Om echter tegemoet te kunnen komen aan de vele vragen die nu reeds worden gesteld om projecten te subsidiëren, werd voorgesteld de nodige decretale

bepalingen terzake in het programmadecreet 2006 op te nemen.

Het Pendelfonds wordt als VOI type A opgericht bij het Vlaams ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken, waardoor het beheer van de kredieten binnen de Vlaamse overheid wordt gehouden. Bovendien wordt op die manier de nodige flexibiliteit ingebouwd, in functie van de verschillende aard van de ingediende projecten en de fluctuaties die op jaarbasis kunnen optreden ten aanzien van de toegekende budgetten.

De ingediende projecten moeten als doel hebben de mobiliteit in het woon-werkverkeer op een duurzame manier te bevorderen. Dit kan door het creëren van een nieuw vervoersaanbod, de realisatie van nieuwe infrastructuur op het betrokken bedrijventerrein zelf, noodzakelijk voor de organisatie van het woon-werkverkeer, en/of door specifieke bedrijfsorganisatorische acties en maatregelen.

De projecten dienen wel te voldoen aan een aantal minimumvoorwaarden. Zo moeten de projecten overlegd zijn op het lokale niveau tussen werkgever(s) en werknemers, en moeten alle betrokken partners in het project hun verantwoordelijkheid opnemen inzake de organisatie en de financiering ervan.

De gedeelde financiële verantwoordelijkheid uit zich in het principe van cofinanciering (één euro voor één euro). Organisatorisch vertaalt de gedeelde verantwoordelijkheid zich in de verschillende te nemen maatregelen of acties. Zo zal bijvoorbeeld de plaatsing van fietsenstallingen op het bedrijfsterrein onder de verantwoordelijkheid vallen van het betrokken bedrijf zelf.

De projecten dienen buiten het domein van het geregeld vervoer te vallen, en ze mogen niet concurrerend optreden ten aanzien van bestaande initiatieven inzake woon-werkverkeer.

Als een ingediend project een nieuw vervoersaanbod creëert, dient dit vervoersaanbod complementair te zijn aan het reeds bestaande vervoersaanbod dat door private en/of publieke diensten wordt georganiseerd.

Bovendien moeten de projecten voldoen aan het uniciteitsprincipe. Dit betekent dat projecten die, inhoudelijk beschouwd, een betoelaging kunnen krijgen via andere kanalen, niet via het Pendelfonds gefi-

nancierd zullen worden. Zo zal de realisatie van een nieuwe buslijn van De Lijn enkel via het netmanagement kunnen, en kan voor de realisatie van fietspaden gebruikgemaakt worden van de modules uit de mobiliteitsconvenant.

Er kunnen niet alleen projecten ingediend worden door individuele bedrijven of groepen van bedrijven (een aantal bedrijven samen, of een hele bedrijvenszone). Ook lokale of provinciale overheden zijn in de mogelijkheid projecten in te dienen, onder voorwaarde dat dit in partnerschap met een private partner gebeurt. Ook andere private instellingen, of partnerschappen tussen private en publieke instellingen kunnen projecten indienen.

Aanvragen voor een tegemoetkoming vanuit het fonds, worden geïnitieerd via een centraal aanspreekpunt, dat door de Vlaamse Regering zal aangeduid worden. Dat centraal aanspreekpunt zorgt – indien nodig – voor de begeleiding en ondersteuning bij de opmaak van een projectdossier, en kan instaan voor de begeleiding bij de uitvoering en evaluatie van de projecten. Er wordt in de schoot van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen een begeleidingscommissie opgericht, die een adviesverlenende rol zal hebben ten aanzien van de bevoegde minister voor mobiliteit. De begeleidingscommissie zal de ingediende projecten administratief en inhoudelijk screenen en beoordelen.

Enkel de uitvoering van de maatregelen en acties zoals ze beschreven staan in de projectdossiers, komen in aanmerking voor een tegemoetkoming uit het fonds. Daarbij geldt het principe van cofinanciering: het fonds staat in voor de betaling van maximaal de helft van de kosten die aan het ingediende project verbonden zijn, en dit voor een periode van maximaal vier jaar.

Het fonds wordt beheerd door de Vlaamse Regering. Het heeft zijn zetel in het departement Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken. Het betrokken ministerie stelt dan ook de nodige diensten, uitrusting, installaties en personeelsleden ter beschikking opdat de werking van het fonds kan verzekerd worden. Er is met andere woorden geen bijkomend personeel noodzakelijk, en de personeelsleden van het betrokken departement blijven onder het volledige toezicht en gezag van de leidend ambtenaar van het departement.

Voor 2006 zal er voor de projecten die kaderen in het Pendelplan vanuit het Pendelfonds 5,5 miljoen euro beschikbaar zijn. De minister benadrukt dat dit niet onmiddellijk afleesbaar is in de begroting. Daarom zal de minister dit even toelichten. De voorliggende begroting van het Pendelfonds wordt gespijsd met 4,050 miljoen euro afkomstig van enerzijds de in de begroting van de Vlaamse Gemeenschap ingeschreven dotatie van 2,150 miljoen euro (programma 63.4 ba. 41.41), en anderzijds 1,9 miljoen euro die toekomt in uitvoering van artikel 17 van het ontwerp van uitgavendecreet. Het gaat hier om de overdracht van eenmalig niet-gebruikte kredieten in 2005.

Daarnaast – en dat is nieuw – is er in het Meerbanenplan ook nog ruimte vrijgemaakt om bijkomende projecten woon-werkverkeer voor een bedrag van 1,5 miljoen euro te voorzien. Deze kredieten staan nog niet in de begroting van het Pendelfonds, maar staan nog op het provisioneel krediet bij Werkgelegenheid (programma 52.4 ba. 00.10).

II.2. Bespreking

II.2.1. Vergadering 23 mei

De heer *Jos De Meyer* stelt vast dat in de diverse artikelen (49, 50, 51, 52, 53 en 54) telkens verwezen wordt naar de Vlaamse Regering die nadere regels zal bepalen. Hij vraagt naar een timing en wenst te vernemen wat een bedrijf zich concreet kan voorstellen. Er wordt gesproken over een tegemoetkoming: hij wenst te vernemen in welke orde van grootte deze tegemoetkoming zich situeert. Bedrijven zullen wellicht graag, vooraleer ze in overleg gaan met de overheid, willen weten hoe groot de tegemoetkoming zal zijn.

De heer *Jan Peumans* citeert uit de toelichting: “gelet op de vele vragen die nu reeds worden gesteld om projecten te subsidiëren, waaruit trouwens de noodzaak tot een betere afstemming van het woon-werkverkeer blijkt, wordt voorgesteld de nodige decretale bepalingen terzake in het programmadecreet op te nemen.”. Hij is erg geïnteresseerd welke vragen hier bedoeld zijn.

Dezelfde spreker stelt vast dat de minister een nieuwe term invoert. Zij spreekt van ‘geregeld vervoer met een bijzonder karakter’. Hij vraagt wie dit soort vervoer zal organiseren? In de toelichting stelt de minister: “Het is met andere woorden niet de bedoe-

ling dat het project via het pendelfonds nieuwe openbaarvervoerlijnen (De Lijn) gaat uitbouwen. Hierbij zal sowieso de afstemming met De Lijn en de andere partners in het project worden gespecificeerd.”.

Concreet vraagt de heer Peumans verduidelijking omtrent dit geregeld vervoer met een bijzonder karakter dat hem totaal onbekend is.

Hetzelfde lid vraagt verduidelijking over de passage in de toelichting waar staat: “de projecten dienen buiten het domein van het geregeld vervoer te vallen, en ze mogen niet concurrerend optreden ten aanzien van bestaande initiatieven inzake woon-werkverkeer.”. Hoe zal dit beoordeeld worden, volgens welke criteria?

De heer Jan Peumans wenst graag de reactie te vernemen van de minister op de bemerkingen van de MiNa-Raad en de SERV bij dit ontwerpdecreet. De MiNa-Raad vraagt een verdere verduidelijking van de taakstelling en de verhouding tussen de begeleidingscommissie van het Pendelfonds, de MORA en de Permanente Werkcommissie Mobiliteit binnen de toekomstige ‘nieuwe’ MiNa-Raad. De SERV stelt: “de draagwijdte van de adviesverlening van de begeleidingscommissie wordt niet vastgelegd in het voorgedragde voorontwerp van decreet. De SERV rekent erop dat het advies een substantiële rol heeft in de beoordeling en prioriteitenstelling van de ingediende projecten.”. Hij vraagt welke criteria de minister daarvoor zal ontwikkelen.

De *minister* antwoordt dat in de toelichting er eigenlijk moest staan ‘bijzonder geregeld vervoer’. Zij benadrukt dat er geen nieuwe term gelanceerd werd.

Minister Kathleen Van Brempt verklaart dat het de doelstelling van de regering is om tegen 1 juli e.k. klaar te zijn met de uitvoeringsbesluiten met betrekking tot het Pendelfonds. Er is vanzelfsprekend overleg noodzakelijk maar de minister hoopt tegen 1 juli rond te zijn. Ze stelt voor om dit dossier ook in deze commissie te bespreken: de minister wil zo snel als mogelijk van start gaan. Wat de tegemoetkomingen (ordegrootte van de bedragen) betreft, verduidelijkt de minister dat zij niet zal werken met minimum- of maximumbedragen: het kan gaan om zeer kleine of zeer grote projecten. De projecten moeten gedragen worden. De commissie die binnen de SERV zal geïnstalleerd worden, zal moeten adviseren of het over goede projecten gaat.

Naar de vraagstellingen van de heer Peumans toe, verklaart de minister dat zij alle criteria niet wil regelen via uitvoeringsbesluiten. Het gaat over een ‘pilot-projectenbeleid’: men zal een aantal lokale projecten opstarten. Als blijkt dat die projecten succesvol zijn, zal dit worden overgenomen door het regulier vervoer. Zij benadrukt dat in de memorie van toelichting verkeerdelijk sprake is van ‘geregeld vervoer met een bijzonder karakter’; er moet staan ‘bijzonder geregeld vervoer’. Er is dus geen sprake van een nieuwe afbakening van vervoersvormen. Er moet wel een onderscheid gemaakt worden tussen daar waar er vraag is om regulier openbaar vervoer te organiseren en dan spreken we van netmanagement en vormen van vervoer (projecten) die niet via het bestaande regulier vervoer kunnen ingevuld worden. Die laatste vorm wordt dus via het Pendelfonds gerealiseerd. De minister verklaart dat op het terrein zal duidelijk worden over welke projecten het gaat.

De minister verklaart dat in de Antwerpse haven op linker- en rechteroever voorbeelden te vinden zijn van vragen die leven; er is de vraag vanuit Temse en een verzoek vanuit de Kempen. De minister benadrukt dat er wellicht onvoldoende middelen zullen beschikbaar zijn om aan alle vragen tegemoet te komen. De commissie binnen de SERV zal de minister terzake moeten adviseren om een beslissing te maken voor de meest innoverende keuzes. In verband met de verhouding met de SERV en de MiNa-Raad verwijst de minister naar de komende bespreking van het nieuwe MORA-decreet. Zij verklaart dat aan de SERV een belangrijke opdracht inzake mobiliteit zeker voor het Pendelplan werd gegeven.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* stelt vast dat de minister enerzijds stelt dat bijvoorbeeld het plaatsen van fietsstallingen onder de verantwoordelijkheid valt van het betrokken bedrijf, anderzijds stelt de minister verder in haar toelichting dat dit wel gefinancierd zal worden. Ze vraagt hieromtrent verduidelijking.

De *minister* repliceert dat onderscheid moet gemaakt worden tussen fietsstallingen op openbaar domein (vb. bij bushokjes van De Lijn) – deze zijn wel subsidieerbaar; daarnaast zijn er fietsstallingen op het domein van het bedrijf zelf en dan gaat het over een verantwoordelijkheid van het bedrijf zelf.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* reageert door te verwijzen naar de tekst van de toelichting waar de minister stelt dat “bedrijven die – in combinatie met andere maatregelen – op hun terrein fietsstallingen

aanbrengen, komen uiteraard wel in aanmerking voor financiële ondersteuning vanuit het Pendelfonds”. Het lid wijst op de tegenstrijdigheid in de toelichting omdat elders sprake is dat voor fietsstallingen op het bedrijf zelf er geen tussenkomst is. De minister engageert zich om dit na te kijken.

Hetzelfde lid vraagt of een lokale overheid kan verplicht worden om mee te stappen in een project en derhalve ook dit mee te financieren. De minister antwoordt dat ook in het kader van het convenantenbeleid er geen sprake is van verplichtingen. Men werkt steeds op basis van vrijwilligheid.

II.2.2. Vergadering 30 mei

Antwoorden van minister Kathleen Van Brempt

Minister *Kathleen Van Brempt* verstrekt een aantal antwoorden met betrekking tot het Pendelfonds.

In verband met de vraag van de heer Jos De Meyer omtrent de orde van grootte van financiële tegemoetkomingen, stelt de minister dat er niet wordt gewerkt met minimum- of maximumbedragen. Het kan namelijk gaan over zeer kleine tot zeer grote projecten. De grootte van het project is in deze echter niet doorslaggevend. De mate waarin het project gedragen wordt op het terrein en het een geïntegreerde oplossing biedt aan de gestelde problematiek, zijn daarentegen belangrijker.

Op de vraag van de heer Jan Peumans inzake de reeds gestelde vragen voor tegemoetkoming uit het fonds, antwoordt de minister dat er inderdaad reeds een aantal aanvragen ingediend werden om projecten te subsidiëren vanuit het Pendelfonds. Concreet gaat het om volgende vragen: project bustransport Antwerps havengebied, ingediend door VOKA – Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland; project Temse - Sint-Niklaas, ingediend door VOKA – Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland; project Lokeren, ingediend door VOKA – Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland; experiment woon-werkverkeer havengebied, ingediend door Werkgelegenheidsfonds Stad Antwerpen vzw; project industriezone Geel-Oevel, ingediend door VOKA – Kamer van Koophandel Kempen; project Regionaal Stedelijk Gebied Turnhout; project Brabantse Kouters (gemeenten Londerzeel, Kapelle-op-den-Bos en Opwijk), ingediend door RESOC Halle-Vilvoorde (Werkgroep Plattelandsontwikkeling en Toerisme).

Op de vraag van de heer Jan Peumans inzake de omschrijving ‘geregeld vervoer met bijzonder karakter’ benadrukt de minister dat hier inderdaad om een fout gaat. Er werd een verkeerde omschrijving gehanteerd. In de toelichting moet de term ‘geregeld vervoer met bijzonder karakter’ vervangen worden door ‘bijzonder geregeld vervoer’.

Op de vraag van de heer Jan Peumans inzake de passage in de toelichting waar staat: “de projecten dienen buiten het domein van het geregeld vervoer te vallen, en ze mogen niet concurrerend optreden t.a.v. bestaande initiatieven inzake woon-werkverkeer”, verklaart de minister dat het belangrijk is dit uit te klaren. De ingediende projecten in het kader van het Pendelfonds moeten als doel hebben de mobiliteit in het woon-werkverkeer op een duurzame manier te bevorderen. Dit betekent onder meer dat er een nieuw vervoersaanbod kan gecreëerd worden om aan een specifieke vraag tegemoet te komen. Indien dit nieuw vervoersaanbod betrekking heeft op het geregeld vervoer (vraag om een reguliere buslijn), dan zal deze vraag verder behandeld worden in het kader van het netmanagement van De Lijn. Gaat het echter over een vervoersaanbod dat niet met het geregeld vervoer kan ondervangen worden, bijvoorbeeld een pendelbusje dat rijdt in functie van de ploegenwissels binnen het betrokken bedrijf, dan zal de vraag verder behandeld worden in het kader van het Pendelfonds.

Op de vraag van de heer Jan Peumans inzake de bemerkingen van de MINA-Raad en de SERV, antwoordt de minister het volgende. De verdere verduidelijking die de MINA-Raad vraagt bij de taakstelling van, en de verhouding tussen de begeleidingscommissie van het Pendelfonds (opgericht in de schoot van de SERV), de MORA en de Permanente Werkcommissie Mobiliteit, zal gebeuren binnen de komende besprekingen in het kader van het nieuwe MORA-decreet, dat eerstdaags in deze commissie zal behandeld worden. Aan de begeleidingscommissie van het Pendelfonds zal alleszins een belangrijke taak worden toebedeeld inzake adviesverlening naar de minister toe.

De bedenkingen die de SERV in haar advies formuleert, hebben voornamelijk betrekking op een aantal bepalingen die initieel in het decreet stonden ingeschreven, doch die na bijkomend overleg werden verwezen naar het uitvoeringsbesluit. Het betreft meer bepaald de samenstelling van de begeleidingscommissie (en de rol van de sociale partners hierin), en de draagwijdte van de adviesverlening door de bege-

leidingscommissie. De intentie om deze bepalingen in de concrete uitwerking van het Pendelfonds – met andere woorden via het uitvoeringsbesluit – te expliciteren wordt dan ook aangehouden.

Het advies van de SERV is inderdaad substantieel in de beoordeling en de prioriteitenstelling van de ingediende projecten in het kader van het Pendelfonds. Gelet op de gesloten budgettaire enveloppe, en het feit dat deze financiële middelen onvoldoende zullen zijn om aan alle vragen tegemoet te komen, zal er door de begeleidingscommissie een selectie worden gemaakt van de te subsidiëren projecten. De begeleidingscommissie zal daarbij prioriteitscriteria hanteren die eveneens in het uitvoeringsbesluit van het decreet zullen worden vastgelegd. De provinciale spreiding van projecten, de mate waarin de projecten innoverend zijn, de nodige doorgroeimogelijkheden hebben en een laboratoriumfunctie vervullen, zijn alleszins bepalende factoren in de selectie van projecten.

Op de vraag van mevrouw Marleen Van den Eynde over de plaatsing van fietsenstallingen, verklaart de minister dat er hier een onderscheid dient gemaakt te worden tussen de financiering van de maatregelen van een in het kader van het Pendelfonds goedgekeurd project enerzijds (vb. fietsenstallingen), en de verantwoordelijkheid bij de uitvoering ervan anderzijds. Wat de financiering betreft, zal het Pendelfonds niet aangewend worden om enkel en alleen fietsenstallingen te voorzien aan een bedrijf. Wanneer een bedrijf enkel fietsenstallingen nodig heeft op haar bedrijfssite, dan dient het bedrijf dat zelf te financieren. Wanneer de plaatsing van fietsenstallingen echter een onderdeel is van een totaalproject in functie van een betere organisatie van het pendelverkeer naar/van het bedrijf, dan zal het Pendelfonds – door het principe van de cofinanciering (één euro voor één euro) – wel financieel bijdragen tot de aanleg van deze fietsenstallingen. Wat de uitvoering van de maatregelen betreft, speelt het principe van de gedeelde verantwoordelijkheid. Zo zal de praktische realisatie van fietsenstallingen, als onderdeel van een totaalproject, onder de verantwoordelijkheid vallen van het betrokken bedrijf.

In verband met de vraag van mevrouw Marleen Van den Eynde of een lokale overheid verplicht worden om mee in te stappen in een project en derhalve om dit ook mee te financieren, herhaalt de minister dat dit niet het geval is: meestappen in, en dus meefinancieren van een project gebeurt steeds op vrijwillige

basis. Dit geldt zowel voor de private partners als voor de publieke partners zoals de lokale overheden.

Op de vraag naar aantal goede voorbeelden inzake bedrijfsvervoerplannen, verwijst minister Kathleen Van Brempt naar goede voorbeelden inzake mobiliteitsmanagement in het algemeen naar de website www.mobiliteitsmanagement.be (= website van de Toolbox). Via deze website kan er doorgeklikt worden naar ‘welbekende voorbeelden’, waar een aantal bedrijven worden opgesomd die het goede voorbeeld geven inzake mobiliteitsmanagement en ook inzake bedrijfsvervoerplannen.

Replieken

De heer *Jan Peumans* verwijst naar de opmerking van het Rekenhof bij het programmadecreet (brief van 29 mei aan de voorzitter van het Vlaams Parlement). De opmerking van het Rekenhof heeft betrekking op het Pendelfonds en meer specifiek bij artikel 48 van het voorliggend ontwerp. De essentie van de opmerking is dat men opmerkt dat men afwijkt van datgene wat Beter Bestuurlijk Beleid (BBB) is. Er wordt immers een VOI opgericht wat in tegenspraak is met BBB. Hij citeert uit de brief: “Er is derhalve een gebrek aan consistentie tussen voorliggend ontwerp-decreet en het kaderdecreet.”. Het Rekenhof is trouwens ook uitgebreid op dit onderwerp ingegaan in haar (algemene) bemerkingen bij de begrotingscontrole 2006. De heer Peumans citeert: “Voor wat de begroting, de rekeningen en het comptabiliteitsstelsel betreft, verwijst het Rekenhof naar hetgeen het in zijn verslag over het onderzoek van de aanpassing van de Vlaamse begroting voor 2006 heeft gesteld met betrekking tot de implementatie van het Beter Bestuurlijk Beleid en naar zijn aanbeveling om werk te maken van de operationalisering van het comptabiliteitsdecreet.”.

Hij vraagt een reactie van de minister: waarom wordt het Pendelfonds op deze manier opgericht en waarom wordt dit niet gekaderd in BBB?

Mevrouw *Agnes Bruyninckx* sluit zich aan bij de opmerking van de heer Peumans. Zij vraagt naar de reactie van de minister op de opmerking van het Rekenhof bij de begrotingscontrole 2006 waar staat dat de gevolgde werkwijze weinig transparant is. Hetzelfde lid vraagt wanneer het Pendelplan nu eigenlijk in voege treedt.

Minister *Kathleen Van Brempt* antwoordt dat zij de opmerking van het Rekenhof begrijpt maar stelt dat gezocht werd naar een goede methodiek om de middelen zo goed en zo flexibel mogelijk in te zetten. Een lokaal project opstarten, vergt flexibiliteit: er is nood aan investeringen, er zijn recurrente kosten. Men moet daar heel flexibel mee omgaan. Alle technici hebben de minister aangegeven dat het oprichten van het Pendelfonds onder deze vorm, de beste manier was. Het Rekenhof heeft vooral bemerkingen dat op deze manier reserves worden aangelegd. De minister benadrukt dat dit niet de bedoeling is. Men wil wel de middelen van dit jaar overzetten naar het volgende jaar omdat men dit jaar al halfweg is. Het Pendelfonds bestaat gedeeltelijk uit recurrente middelen maar ook voor 1,9 miljoen eenmalige middelen die komen uit een ondernemersconferentie. Zij is gekant tegen het financieren van recurrente projecten omdat er daar geen recurrente middelen tegenover staan. De minister benadrukt dat men dit vehikel nu en in die vorm nodig had om op een juiste manier die projecten flexibel te kunnen hanteren.

Qua transparantie is het belangrijk dat de begeleidingscommissie transparant en op basis van goede criteria werkt. Dat zal goed gedefinieerd worden in het uitvoeringsbesluit dat de Vlaamse Regering daaromtrent zal treffen. Zo moet duidelijk zijn dat de middelen goed en niet willekeurig zullen besteed worden.

Mevrouw *Agnes Bruyninckx* repliceert dat het Rekenhof juist opmerkt dat de werkwijze weinig transparant is. De minister antwoordt dat via het uitvoeringsbesluit de criteria duidelijk moeten gedefinieerd worden zodat er wel transparantie is.

Minister *Kathleen Van Brempt* verklaart dat de Vlaamse Regering het Pendelplan heeft goedgekeurd. Dat plan bestaat uit een twintigtal verschillende soorten maatregelen. Het Pendelfonds is daar één element van naast het mobiliteitsdecreet, het ontwikkelen van netmanagement. Het Pendelplan is trouwens in deze commissie besproken.

De heer *Jan Peumans* benadrukt dat de opmerking van het Rekenhof ook stelt dat de minister ingaat tegen de eenjarigheid van de begroting. Hij zou graag een duidelijke motivering krijgen waarom nu wordt afgeweken van het heilig principe van de eenjarigheid. In verband met de werkwijze die weinig transparant is zoals het Rekenhof stelt, vraagt de heer Jan Peumans op welke manier er wel transparantie zal

zijn? In het verleden zijn er nog fondsen opgericht die nadien in de grijze schemerzone geraken en niet meer controleerbaar zijn. Hij vindt dat men er alle belang bij heeft dat dit fonds wel controleerbaar blijft. Hetzelfde lid verklaart dat hij helemaal niet overtuigd is door de repliek van de minister op de vrij fundamentele opmerking van het Rekenhof: over BBB en transparantie. Hij herinnert eraan dat er jaren gepraat is over BBB en een transparante structuur waardoor DAB's en VOI's afgeschaft werden en geopteerd werd voor agentschappen. Het kaderdecreet BBB wijst in die zin. Waarom wordt nu niet geopteerd voor een agentschap binnen het departement?

Minister *Kathleen Van Brempt* repliceert dat zij niet gelooft in heilige principes zoals de eenjarigheid van de begroting. Men moet inderdaad een aantal principes hanteren maar als die principes de doelstellingen in de weg staan, moeten die principes in vraag kunnen worden gesteld. Dat is duidelijk het geval voor het Pendelfonds. Er zijn enerzijds een aantal recurrente middelen, anderzijds eenmalige middelen in het Pendelfonds. Die middelen heeft de minister geërfd uit de vorige legislatuur. Het was een goede beleidskeuze om te zorgen dat de middelen die toen ingeschreven waren om een havenbediening te voorzien in het Gentse voor woon-werkverkeer niet via het reguliere vervoer te regelen omdat eenzelfde experiment in Antwerpen faalde. De keuze was toen om deze middelen anders in te zetten: de regering was akkoord om deze middelen 'on hold' te zetten en te zorgen dat deze middelen niet verloren gingen. Deze middelen zullen nu naar dat Pendelfonds gaan. Als men niet kan zorgen dat deze eenmalige middelen ook volgend jaar kunnen gebruikt worden, dan zijn deze middelen kwijt voor het woon-werkverkeer. De tweede reden – die vooral politiek is – is dat men effectief nood heeft aan een flexibel systeem om dit soort projecten te kunnen betoelagen. Daarom is de minister afgestapt van het beginsel van de eenjarigheid van de begroting. De minister heeft zulks gedaan na overleg met de minister van begroting en de hele Vlaamse Regering.

III. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Er werden geen opmerkingen geformuleerd bij de diverse artikelen.

Het amendement ingediend door de heren Jos De Meyer, Frans Peeters en Bart Martens en mevrouw Annick De Ridder waarbij in hoofdstuk X – Energie

een nieuw artikel 46bis wordt ingevoegd, wordt aangenomen met 9 stemmen bij 5 onthoudingen.

Het aldus geamendeerde hoofdstuk X – Energie en het hoofdstuk XII – Oprichting van een Pendelfonds worden aangenomen met 9 stemmen bij 5 onthoudingen.

De verslaggever,

De voorzitter,

Joris

VANDENBROUCKE

Marc

VAN DEN ABELEN
