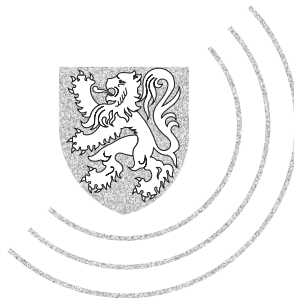


V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2002-2003

5 december 2002

ONTWERP VAN DECREET

**houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap
voor het begrotingsjaar 2003**

BELEIDSBRIEF

**Mobiliteit en Openbare Werken
Beleidsprioriteiten 2002-2003**

BELEIDSBRIEF

**Energie
Beleidsprioriteiten 2002-2003**

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Eloi Glorieux
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, de heer Jan Verfaillie ;

de heren Marc Cordeel, André Denys, Koen Helsen, Patrick Lachaert ;

de heren Jean Geraerts, Pieter Huybrechts, Frans Wymeersch ;

mevrouw Hilde Claes, de heer Robert Voorhamme ;

de heer Johan Malcorps ;

de heer Jos Bex.

Plaatsvervangers :

de heren Jos De Meyer, Freddy Sarens, Eddy Schuermans, Paul Van Malderen ;

mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht, de heren Didier Ramoudt, Jul Van Aperen, Marc van den Abeelen ;

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

de heren Jacky Maes, Bruno Tobback ;

de heer Eloi Glorieux ;

de heer Jan Loones.

*Zie :***15** (2002-2003)

- Nr. 1 : Ontwerp van decreet + Bijlagen
- Nrs. 2 tot 7 : Amendementen
- Nr. 8-A : Verslag namens de Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden, Huisvesting en Stedelijk Beleid
- Nr. 8-B : Verslag namens de Commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand
- Nr. 8-C : Verslag namens de Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden
- Nr. 8-D : Verslag namens de Commissie voor Cultuur, Media en Sport
- Nr. 8-E : Verslag namens de Commissie voor Economie, Landbouw, Werkgelegenheid en Toerisme
- Nr. 8-F : Verslag namens de Commissie voor Institutionele en Bestuurlijke Hervorming en Ambtenarenzaken
- Nr. 8-G : Verslag namens de Commissie voor Leefmilieu, Natuurbehoud en Ruimtelijke Ordening
- Nr. 8-H : Verslag namens de Commissie voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid

*Zie ook :***12-A** (2001-2002)

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

13 (2002-2003)

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

16 (2002-2003)

- Nr. 1 : Verslag van het Rekenhof

1412 (2002-2003)

- Nr. 1 : Beleidsbrief

1413 (2002-2003)

- Nr. 1 : Beleidsbrief

INHOUD

	Blz.
I. ALGEMENE TOELICHTING DOOR MINISTER STEVE STEVAERT	5
– Derde aanpassing begroting 2002	5
– Begroting 2003	6
II. ALGEMENE BESPREKING	9
A. EERSTE RONDE	9
1. Eerste vragenronde	9
– Tussenkoms van de heer Carl Decaluwe	9
– Tussenkoms van de heer Jan Loones	19
– Tussenkoms van de heer Johan Malcorps	20
– Tussenkoms van de heer Eloi Glorieux	21
– Tussenkoms van de heer Robert Voorhamme	24
– Tussenkoms van de heer Marc Cordeel	24
– Tweede tussenkoms van de heer Johan Malcorps	24
– Tussenkoms van mevrouw Wivina Demeester-De Meyer	24
2. Globaal antwoord van minister Steve Stevaert omtrent energie	25
3. Replieken – energie	28
4. Antwoord van minister Steve Stevaert omtrent de NMBS	29
5. Replieken omtrent de NMBS	30
6. Antwoord van minister Steve Stevaert omtrent het Mobiliteitsplan, mobiliteitsplan ning en het indicatief meerjarenprogramma en objectieve behoefteanalyse	33
7. Replieken	38
8. Antwoord van minister Steve Stevaert omtrent fietspaden, het rapport Helleven, zwarte punten en overige gestelde mobiliteitsvragen	39
9. Antwoord van minister Steve Stevaert m.b.t. de regionale luchthavens	44
10. Replieken – regionale luchthavens	45
11. Antwoord van minister Steve Stevaert m.b.t. het havenbeleid	45
12. Antwoord van minister Steve Stevaert m.b.t. het Vlaams Infrastructuurfonds (VIF) .	51
B. TWEEDE RONDE	51
1. Problematiek van de uitbesteding van de pachtcontracten door De Lijn	51
2. Het gemeenschappelijk vervoer. De Lijn : financiële situatie en beheersovereen- komst	57
3. Diverse vragen	63
4. Antwoord van de minister i.v.m. het gemeenschappelijk vervoer – De Lijn	67
5. Replieken	74
6. Antwoord van de minister i.v.m. bedrijfsvervoerplanne, schoolvervoer en de regio- nale luchthavens	75
7. Replieken	77
8. Repliek van de minister	79
9. Antwoord van de minister m.b.t. energie en replieken	79
10. Antwoord van de minister m.b.t. binnenwateren	81

11. Antwoord van de minister m.b.t. het havenbeleid	82
12. Replieken	87
III. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN	90
1. Toelichting bij de artikelen van het uitgavendecreet 2003	90
2. Bespreking van de artikelen van het uitgavendecreet 2003	91
IV. EINDSTEMMING	92
BIJLAGEN	
Bijlage 1 : lijst prioritaire doortochten	93
Bijlage 2 : lijst bijakten bij de mobiliteitsconvenants	99
Bijlage 3 : projecten zeewering en dijken	127
Bijlage 4 : schriftelijke procedure : vragen van de heer Carl Decaluwe en antwoorden van de minister	131

DAMES EN HEREN,

De commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie heeft de haar toegewezen bepalingen van het ontwerp van decreet houdende derde aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2002 en het ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2003 samen behandeld op 19, 21 en 26 november 2002. De bespreking van beide ontwerpen was dusdanig verstrengd dat de bespreking opgenomen werd in één verslag. Er wordt enkel voor de artikelsgewijze bespreking en de stemmingen van het ontwerp van decreet houdende derde aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2002 een apart verslag gemaakt.

Na een algemene 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.

Er werden voor wat de bevoegdheden van deze commissie betreft, enkel amendementen door de Vlaamse regering ingediend. Ze zijn terug te vinden in *Parl. St. Vl. Parl., 2002-2003, nr. 15/5*.

Een aantal documenten werden op verzoek van de minister toegevoegd aan het verslag. Het gaat over een lijst van prioritaire doortochten (bijlage 1), de lijst van bijakten bij de mobiliteitsconvenants (bijlage 2) en een overzicht van projecten "zeewering en dijken" (bijlage 3).

De Commissie besloot unaniem dat een aantal specifieke vragen die de heer Carl Decaluwe schriftelijk indiende door de minister schriftelijk zouden beantwoord worden. Deze vragen en antwoorden worden als aparte bijlage (bijlage 4) integraal bij dit verslag gevoegd.

Zoals elk jaar worden de zogenaamde indicatieve meerjarenprogramma's in de verschillende sectoren (onder meer wegen, havens en waterwegen, binnenvaart, waterbeheersing en bruggen, basismobiliteit,...) bij verzending op woensdag 27 november 2002 aan de fracties en de leden van de Commissie bezorgd.

I. ALGEMENE TOELICHTING DOOR MINISTER STEVE STEVAERT

– Derde aanpassing begroting 2002

De basisbedragen van de begroting 2002 zoals ze vermeld staan in de voorliggende begrotingsaanpassing, werden reeds aangepast ten opzichte van de door het Parlement in juni goedgekeurde tweede aanpassing van de begroting 2002 op een aantal vlakken ten gevolge van de verdeling van de indexprovisie, waarbij aan een aantal basisallocaties een index wordt toegekend voor de lonen door de indexsprong in het voorjaar van 2002 en ten gevolge van een beperkt aantal kredietherschikkingen binnen een programma die reeds werden doorgevoerd.

Daarenboven worden in tweede instantie bij de eigenlijke begrotingsaanpassing nog kredieten overgeheveld, die in totaal, budgettair neutraal zijn.

Wat de kredietherschikkingen betreft gaat het om volgende wijzigingen :

In programma 51.50 – Natuurlijke Rijkdommen en Energie – zijn 3 aanpassingen doorgevoerd :

- Basisallocatie 50.03 werd verhoogd met 2.000 euro wegens een nog te voorziene verplichting voor de subsidie van nog één fotovoltaïsche zonne-installatie op het budget 2002. Compensatie werd geboden vanuit basisallocatie 74.20.
- Op basisallocatie 12.25 werd 100.000 euro aan gesplitst vastleggingkrediet toegevoegd voor het aangaan van de engagementen die betrekking hebben op respectievelijk de opmaak van inventarissen en prognoses over de verdere evolutie van het energieverbruik en de broeikasgasemissies, en de opmaak van koolstofbalansen van productieprocessen. Compensatie vanuit basisallocatie 50.02.
- Op de uitdovende basisallocatie 50.01 was er voor 12.000 euro bijkomende ordonnanceringskredieten vereist. Oorzaak is een laattijdige aanvraag van een eerste subsidieschijf door een VZW die normaal gezien op de ordonnanceringskredieten van vorig begrotingsjaar was voorzien. Om die eerste schijf en intussen ook het saldo te kunnen uitbetalen, waren dus bijkomende kredieten nodig. Compensatie vanuit basisallocatie 50.02.

Binnen programma 63.20 – Gemeenschappelijk Vervoer – zijn er 3 aanpassingen :

- Op basisallocatie 14.01 werd een bijkomend betalingskrediet van 60.000 euro ingeschreven om aan de betalingen te kunnen voldoen.
- Ook om nog een bijkomende investering in verband met de invoering van de euro te kunnen aanrekenen, werd 45.000 euro overgeheveld naar de passende basisallocatie 51.03.
- Volgens de meest recente ramingen op het vlak van de ontvangsten van De Lijn, zullen de tarieftussenkomen 1,25 miljoen euro lager uitvallen dan voorzien. Deze middelen werden overgeheveld naar basisallocatie 31.07. De Lijn krijgt deze middelen dus ter beschikking voor aanwending onder de vorm van bijkomende ritten ter verhoging van het aanbod.

In programma 63.40 – Algemeen Infrastructuur- en Verkeersbeleid – werd een bijkomend krediet voorzien voor de uitbouw van een verkeerseducatief project.

Bij de eigenlijke voorliggende begrotingsaanpassing worden tevens volgende wijzigingen aangebracht aan de begroting :

Op basisallocatie 31.01 van programma 63.20 – Gemeenschappelijk Vervoer -, de basisdotatie van de Vlaamse Vervoermaatschappij (VVM), worden eenmalig bijkomende middelen ingeschreven, onder andere voor de betaling van geschillen uit het verleden, zodat op die manier lasten uit het verleden worden afgesloten en eventuele verwijl-tresten worden vermeden.

Wat betreft programma 63.30 – Regionale Luchthavens -, is het volgende aan de orde :

Door de internationale terugval in het vliegverkeer worden ook de luchthavens van Antwerpen en Oostende niet gespaard. Beide luchthavens kampen met een tekort aan middelen. Bovendien is een aantal vorderingen waardeloos geworden door het faillissement van Sabena.

Voor 2002 wordt dit opgevangen door de overheveling van kredieten vanuit de investeringsdotaties en vanuit de kredieten die waren voorzien voor de betaling van de managementteams.

Voor de managementteams is geen betaling meer voorzien voor 2002.

Wat betreft de investeringen worden voornamelijk uitbreidingsinvesteringen voorlopig in de koelkast gestopt tot het verkeer weer omhoogklimt en bijkomende investeringen gewettigd zijn.

Op basisallocatie 54.01 van programma 64.20 – Havens – worden kredieten voorzien voor het zogenaamde ‘monsterwrakkenruimingscontract’ in de Westerschelde. Dit zal worden uitgevoerd door Nederland, met terugbetaling door het Vlaams Gewest. Voor 2002 is er een duidelijk overschot aan betaalmiddelen die dit jaar nog niet zullen aangewend worden. Hierdoor kan het GOK worden verminderd met 25.000.000 euro.

Basisallocatie 61.03 van programma 69.90 – Algemene uitgaven – dat is de dotatie aan het Vlaams Infrastructuurfonds (VIF), wordt verminderd met 5.022.000 euro om twee redenen.

Een bedrag van 22.000 euro wordt overgeheveld naar basisallocatie 11.03 van programma 99.10 voor de aanwerving van de eerste van in totaal 19 personeelsleden ter versterking van de diensten verantwoordelijk voor de plaatsing van onbemande camera’s. In de begroting 2003 is de volledige jaarkost van deze groep voorzien op programma 99.10.

Op de begrotingspost 363F7343 wordt een bedrag van 5.000.000 euro in mindering gebracht daar dit in 2002 niet zal kunnen benuttigd worden vermits de NMBS onvoldoende klaar is om volwaardige spoorwegprojecten uit te voeren die door het Vlaams Gewest kunnen worden geco- of geprefinancierd.

– Begroting 2003

Wat voorligt is de begroting 2003, een begroting zonder grote verassingen, maar met een stevige basis die voortbouwt op het beleid van de voorbije jaren.

Op het vlak van energie wordt het beleid voortgezet en staat de plaatsing van windmolens prioritaair op de agenda. Onlangs nog werd beslist tot de plaatsing van 23 windmolens langs de Vlaamse autosnelwegen.

In de begrotingstabel zelf wijzigt er weinig. De dotatie van de VREG wordt verhoogd ten opzichte van het krediet 2002, daar de VREG in 2002 nog kon beschikken over een reserve van 2001. Vanaf 2003 is de dotatie dus op het normale peil. Tevens wordt 70.000 euro overgeheveld van de eigen in-

vesteringen naar de dotatie van VITO voor de op-richting van het verificatiebureau benchmarking.

Wat de wegen betreft, herinnert de minister eraan dat vanaf de begroting 2001 de kredieten voor het wegwerken van gevaarlijke punten structureel werden verhoogd, te samen met een verhoging van de middelen voor fietspaden en een verhoging van de middelen voor het structureel onderhoud. Voor het jaar 2003 én voor de jaren die erna komen, ligt het hoofddaccent van het beleid inzake wegen op de versnelde heraanleg van de gevaarlijke kruispunten en wegvakken die de komende jaren effectief zullen worden aangepakt. Die kredieten zijn nu nog niet terug te vinden in de begroting, doch hierover zijn afspraken gemaakt binnen de Vlaamse regering om bij de begrotingscontrole 2003 binnen het Financieringsfonds voor Eenmalige Uitgaven – het FFEU – 100 miljoen euro exclusief te voorzien hiervoor. Die inspanning zal 5 jaar worden volgehouden.

Op de begroting van het Vlaams Infrastructuurfonds (VIF) voor het jaar 2002 is voor het in kaart brengen en het aandragen van verbeteringen van dergelijke gekende gevaarlijke punten reeds 5 miljoen euro beschikbaar gesteld. Vanaf 2003 worden de budgetten voor de daadwerkelijke versnelde uitvoering van de noodzakelijke aanpassingen in de begroting voorzien, zoals reeds eerder aangekondigd. Hiermee zal de termijn waarop alle op dit ogenblik gekende gevaarlijke punten worden weg-gewerkt, gevoelig verminderen. Door de reuzenstappen die nu gezet worden, komt de tijdshorizon binnen aanvaardbare normen.

De coördinatie hiervan zal gebeuren door de provinciegouverneur.

Daarnaast blijft de minister onverstoord een, tot voor enkele jaren ondenkbaar hoog bedrag aan middelen ter beschikking stellen van de gemeenten voor de aanleg van fietspaden. Voor zover de gemeenten het beschikbare bedrag niet kunnen benutten neemt de administratie haar verantwoordelijkheid om zelf een extra inspanning te leveren voor de aanleg van fietspaden.

Het verhogen van de verkeersveiligheid en hierdoor het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers blijft dus wel duidelijk de hoeksteen van zijn beleid. Dit item heeft nog nooit zo hoog op de politieke agenda gestaan. Ook de federale overheid neemt een aantal maatregelen, waaronder heel belangrijk het verhogen van de snelheidscontroles en het verplichten van de dodehoekspiegel voor vrachtwagens.

Wat het onderhoud van de wegen betreft wil de minister even ingaan op het vervolg van het oorspronkelijke rapport Helleven.

In het kader van het project Rationeel Wegenonderhoud in Vlaanderen werd het resultaat van de systematische metingen 2000-2001 samengevat en in kaart gebracht in een nieuw rapport.

In eerste instantie is het de bedoeling van dit interne document om de afdelingen toe te laten, in het kader van de behoefteanalyse, de prioriteiten voor structureel onderhoud vast te leggen.

De volgende parameters worden systematisch opgemeten :

- stroefheid ;
- spoorvorming (bij asfaltwegen) en trapvorming (bij betonwegen) ;
- vlakheid ;
- beschadigingsgraad of visuele inspectie (op scheuren, uitrukking, randschade, enz.).

Voor de parameters stroefheid en spoorvorming beïnvloeden de verkeersveiligheid terwijl de andere veel meer impact hebben op het comfort. Wanneer één van de parameters beneden de vastgelegde interventiedrempel ligt, wordt het wegvak als slecht beschouwd. Bij de globale beoordeling is het per definitie de slechtste van de gemeten parameters die bepalend is.

Bij de beoordeling gaat voorrang naar de verkeersveiligheid en worden dus die zones aangepakt die zwak scoren op de parameters die de verkeersveiligheid beïnvloeden, namelijk de spoorvorming en de stroefheid.

Het is duidelijk dat de kaarten en de verzamelde gegevens een aanduiding geven van de toestand voor de verschillende parameters, maar dat een uitgebreider onderzoek ter plaatse en het nemen van bijkomende proeven nodig zijn om de toestand beter en juister in te schatten en om de optimale oplossingen voor herstel voor te stellen. Immers, de metingen geven bijvoorbeeld geen inzicht over het draagvermogen van de wegstructuren.

De metingen gebeuren in de regel op de meest belaste rijstrook, de rechtse rijstrook, en het is ook die rijstrook die meestal hersteld wordt.

De urgentie waarmee moet ingegrepen worden, wordt uitgedrukt door de termen zeer slecht, slecht, ... In het geval van parameters die de veiligheid aanbelangen, betekent “zeer slecht” dat op zeer korte termijn moet ingegrepen worden terwijl “slecht” een ingreep op korte tot middellange termijn betekent. Voor comfort en beschadiginggraad daarentegen betekent “zeer slecht” een ingreep op korte tot middellange termijn en “slecht” een ingreep op middellange tot lange termijn.

Het is dus de bedoeling dat, op basis van de voorhanden zijnde gegevens en een juiste interpretatie ervan, een degelijk onderzoek gebeurt om een gepaste herstellingsmethode voor te stellen.

Uit de beoordeling van de resultaten van de toestand eind 2001 volgens drempelwaarden blijkt dat voor autosnelwegen globaal 8,93% onder een drempelwaarde ligt, voor wegen van het primair net 17,32% en voor wegen van het secundair net 13,37%.

Als echter de parameters, die de verkeersveiligheid beïnvloeden, bekeken worden dan is voor spoorvorming slechts 1,55% van de autosnelwegen slecht of zeer slecht, 1,96% van het primair net en 1,32% van het secundair net. Wat stroefheid betreft is slechts 0,61% van de autosnelwegen, 0,93% van het primair net en 1,19% van het secundair net slecht of zeer slecht.

Hieruit blijkt dat, bij de beoordeling volgens de drempelwaarden, een wegvak globaal slecht beoordeeld wordt hoofdzakelijk op basis van de parameters langsvlakheid en visuele inspectie dus de parameters die geen impact hebben op de verkeersveiligheid.

De invloed van de parameters spoorvorming en stroefheid daarentegen is zeer beperkt. Voor alle netten geldt dus dat vanuit veiligheidsaspect meer dan 98% van de wegen voldoet aan de gehanteerde normen.

Dat bewijst dat de doelstelling om in eerste instantie de verkeersveiligheid te verbeteren gehaald wordt. Dat daarbij de inspanningen voor autosnelwegen hoger liggen, is te verantwoorden door het hogere verkeersvolume en de hogere snelheden die daar gehaald worden.

De verhoging van het aanbod van het openbaar vervoer is een tweede belangrijke hoeksteen voor een leefbare mobiliteit. Ook daarin wordt in de begroting 2003 een belangrijke stap gezet op verschillende fronten.

In de eerste plaats is er de gestage verhoging van het budget voor basismobiliteit met 25 miljoen euro (1 miljard BEF). De realisatie van de basisdienstverlening op het vlak van het openbaar vervoer, zoals ze door de decreetgever is goedgekeurd, gebeurt dus volgens schema.

Naast de ritten in het kader van de basismobiliteit zijn er nog bijkomende middelen in de begroting van 2003 ingeschreven ten beloop van 5 miljoen euro voor aanbodverhoging.

Gekoppeld aan de reeds ingevoerde tariefdalings voor de hele bevolking, met een aantal specifieke groepen die gratis mogen rijden, stelt dit de mensen in staat om hun mobiliteit te verhogen, hetzij hun verplaatsingsgedrag op een meer doordachte en verantwoorde manier in te vullen.

Ten derde wordt in de begroting voor het Gemeenschappelijk Vervoer een nieuw krediet van 5 miljoen euro ingeschreven specifiek voor schoolvervoerplannen.

Het is geen geheim dat de minister ervan overtuigd is dat in de spreuk ‘vroeg geleerd is oud gedaan’ een grote waarheid verscholen zit en hij wil de jonge bevolking dan ook alle mogelijkheden bieden om letterlijk ‘op de bus te stappen’.

Het leerlingenvervoer wordt nu beheerd door De Lijn en zij zullen met de vrijgemaakte budgetten tevens proefprojecten opzetten in een aantal steden voor schoolnetoverschrijdende ritten. De bedoeling is om op een efficiënte manier en rekening houdend met de verkeersdruk op die piekmomenten in en om de steden de verkeersstroom te verbeteren.

Doordat bijkomende ritten, volgens de afspraken, veelal worden uitgebaat door privé-exploitanten die zelf instaan voor het gebruik van hun bussen kan een beperkt deel van de kapitaalsubsidies worden gebruikt voor de omzetting in bijkomende ritten. De Lijn beschikt via de leningsmachtiging nog over een mogelijkheid om ‘eigen investeringen’ te doen. De recente bestelling van bijkomende bussen gebeurde op die manier.

Voor de pre- en cofinanciering van projecten inzake spoorwegverbindingen werd er in 2002 een aparte post binnen het VIF gecreëerd en werd er optimistisch 5,5 miljoen euro opzijgezet. Deze wordt in 2003 verminderd daar er, net zoals in 2002, weinig effectieve uitvoering van grote projecten wordt voorzien. Indien er toch mogelijkheden zijn, zal de minister niet nalaten hiervoor extra kre-

dieten in te schrijven of vanuit andere posten ter beschikking te stellen, doch zonder concrete bestedingen heeft het geen zin hiervoor de middelen apart te houden.

Wat de kredieten voor de regionale luchthavens betreft, worden de middelen die in de begroting 2002 waren voorzien voor de managementovereenkomsten, conform de visie van het Rekenhof, niet langer behouden. Wel wordt een krediet voorbehouden voor de interne leiding van de luchthavens binnen het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

Wat de waterwegen en de havens betreft, zijn specifieke kredietwijzigingen te noteren door de afzondering van de kredieten van de Dienst met Afzonderlijk Beheer Vloot. Een aantal middelen werden overgeheveld naar de DAB Vloot, waartegenover staat dat de DAB Vloot zal instaan voor deze uitgaven. De DAB Vloot krijgt hiervoor een dotatie en verkrijgt ook rechtstreeks ontvangsten, onder meer van de DAB Loodswezen.

De DAB Loodswezen krijgt dan weer een terugvorderbaar voorschot. Dit moet de DAB Loodswezen toelaten tijdig de DAB Vloot te betalen, terwijl zijzelf geconfronteerd wordt met een tijdsverschil in ontvangsten en uitgaven.

Binnen het Vlaams Infrastructuurfonds (VIF) worden de kredieten voor haveninvesteringen terug aangepast aan de 'normale werking', dit wil zeggen dat de middelen die in 2002 bijkomend ter beschikking waren voor de opvang van de schadekosten en alles wat daarmee samenhangt voor het Deurganckdok opnieuw uit de basis zijn verdwenen. Die middelen waren immers slechts éénmalig vermits ze afkomstig waren van het zogenaamde 'onbelast saldo' op het VIF. Dit zijn kredieten waar geen vastlegging tegenover staat en die dus nog vrij beschikbaar waren.

Net zoals in 2002 zal tevens een deel van de middelen voor de waterwegen en havens afkomstig zijn vanuit het FFEU. Ook hierover werden de nodige afspraken binnen de Vlaamse regering bestendigd.

Daarnaast worden de kredieten voor de uitvoering van het Havendecreet verhoogd zoals voorzien in de meerjarenbegroting en dit met 12,5 miljoen euro per jaar.

Ten slotte vermeldt de minister dat de verhoogde inspanningen op het vlak van veiligheid ten overstaan van overstromingsrisico's volledig op peil worden gehouden.

Tenslotte is het nog vermeldenswaard dat binnen het Vlaams Infrastructuurfonds de geraamde ontvangsten uit retributies verhoogd worden, ondanks een uitbreiding van de vrijstellingen, zoals wordt voorgesteld in het programmadecreet. De reden is dat er, ten opzichte van 2002, nu voor een vol jaar wordt rekening gehouden met de tariefaanpassing en dat er bij steekproefsgewijze controles meer leidingen aanwezig bleken te zijn dan geraamd.

II. ALGEMENE BESPREKING

A. EERSTE RONDE

1. Eerste vragenronde

– *Tussenkomst van de heer Carl Decaluwe*

De heer Carl Decaluwe verklaart dat zijn fractie ontgoocheld is over de toelichting van de minister en de zwakke beleidsbrief Openbare Werken en Mobiliteit. Het is voor de CD&V de zwakste beleidsbrief sinds het aantreden van de minister. Hetzelfde lid stelt dat zijn fractie van deze begrotingsbesprekingen gebruik zal maken om vier jaar budgettair beleid te evalueren en te toetsen wat werkelijk gerealiseerd is en te wijzen op de kloof tussen wat aangekondigd en vastgelegd wordt enerzijds, en wat gerealiseerd wordt anderzijds.

De heer Carl Decaluwe citeert uit een kranteninterview met Hugo Camps in De Morgen van 2 november 2002 : "Mijnheer Stevaert speelt Sinterklaas, op kosten van de belastingbetaler, maar ook van de leraars, de verpleegkundigen, noem maar op. Want die gratis bussen van meneer Stevaert moeten gecompenseerd worden. En dus kan er minder geïnvesteerd worden in onderwijs of in volksgezondheid. Maar daar heeft die meneer natuurlijk niets mee te maken. Die profileert zijn eigen gratis absolutisme, en bovendien verkondigt hij dat graag in de slipstream van treurige gebeurtenissen. Een weekend met twaalf verkeersdoden ? Reken maar dat je dan in het journaal meneer Stevaert hoort over zijn mobiliteitsplan. Hij parasiteert op kinderen die in het verkeer omkomen, en dat is natuurlijk de echte onderbuik van de mensen, van jullie en van mij. Stevaert kaart alleen de thema's aan die in zijn propagandaprofiel passen. Ik heb Stevaert nog niet gehoord over de wapenleveringen terwijl hij toch uitroept dat hij de sterke man van de sp.a is. Als politicus moet je je handen vuil durven te maken. Stevaert doet dat nooit. Die mikt op het moederinstinct dat in elke mens schuilt : het verlangen naar veiligheid, naar eeuwig leven, 'nooit sterven voor je tijd gekomen is'. Ach,

word dan meneer Ulburghs of pater Damiaan, maar bezoedel de politiek niet met een idealisme dat geen idealisme is, maar opportunisme”.

De heer Decaluwe verwijst naar de gevoerde discussies in deze commissie n.a.v. de interpellaties van hemzelf en de heer Denys omtrent het inruilen van de nummerplaat voor een gratis abonnement van De Lijn, meer specifiek naar de discussie omtrent de zogenaamde “azijnmaatregelen” in het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen. Hij stelt dat om tot een geïntegreerd mobiliteitsplan te komen, de minister zijn handen moet vuil maken en azijnmaatregelen moet voorstellen.

Het uitgangspunt van het regeerakkoord is een *tweesporenbeleid* : investeringen in infrastructuur en de problematiek van het openbaar vervoer. Jaar na jaar werd tijdens de begrotingsbesprekingen de discussie over dat tweesporenbeleid gevoerd. Aanvankelijk was de VLD ongelukkig omdat de minister vooral middelen injecteerde naar het luik openbaar vervoer. Nadien werd het tweede spoor meer ontwikkeld.

De CD&V fractie heeft de cijfers van de opeenvolgende begrotingen en begrotingscontroles in tabelvorm geplaatst om de trends te bekijken en te evalueren. Dit was geen gemakkelijke oefening door het gebrek aan transparantie en zeker voor dit jaar de bijkomende handicap dat de derde aanpassing van de begroting 2002 nog moet gestemd worden.

Uit deze analyse van de voorbije regeerperiode blijkt als eerste vaststelling dat de middelen van het Vlaams Infrastructuurfonds (VIF) vrij spectaculair dalen, ondanks de grote nood aan investeringen terwijl de budgetten van De Lijn daarentegen spectaculair gestegen zijn. Van een tweesporenbeleid is er dus geen sprake.

Ter staving citeert hetzelfde lid uit de algemene toelichting bij de middelen- en uitgavenbegroting 2003 : “de dotatie aan het VIF wordt in 2003 eenmalig verminderd wegens te expansieve reservevorming de laatste jaren. Daar staat wel tegenover dat reeds bij de begrotingsopmaak 2003 een aanzienlijk bedrag (ruim 100 miljoen euro) voor het versneld wegwerken van de zwarte punten in Vlaanderen binnen het Financieringsfonds voor Schuldafbouw en Eenmalige Uitgaven wordt gereserveerd. Op die wijze worden de beleidsmogelijkheden binnen dit beleidsdomein minstens op gelijke hoogte gehouden”.

Moraal van het verhaal : de budgetten worden niet structureel uitgebouwd maar via het Financierings-

fonds voor de Eenmalige Uitgaven waar de budgetten jaar na jaar worden vastgelegd na analyse van de reserves. Er is dus geen sprake van een gestructureerd beleid. Men zoekt compensatie via dit fonds. Ook het Rekenhof heeft daarover een fundamentele opmerking geformuleerd.

Naar de concrete cijfers geeft dit volgend beeld voor het VIF :

1999	2000	2001	2002	2003
47,8 miljoen	49,5 miljoen	57,3 miljoen	54,3 miljoen	47,5 miljoen

Dit maakt dus dat de middelen voor het VIF in 2003 lager liggen dan de middelen die in 1999 werden uitgetrokken. Hetzelfde “jojo”-verhaal ziet men bij de cijfers van de begrotingscontrole :

1999	2000	2001	2002
48,4 miljoen	50,4 miljoen	56,7 miljoen	51,8 miljoen

Als men de begroting van De Lijn analyseert over dezelfde periode, stelt men wel een spectaculaire stijging vast :

2001	2002	2003
12,0 miljoen	13,6 miljoen	16,3 miljoen

De beleidskredieten zijn sedert 1999 met ongeveer 60% gestegen.

De CD&V-fractie is niet gekant tegen deze stijgende trend maar stelt vast dat er daartegenover onvoldoende investeringen in infrastructuur staan. Hij is benieuwd naar de houding van de VLD daaromtrent.

De heer Carl Decaluwe wenst inzake de problematiek van de infrastructuur het onderwerp van de objectivering aan te kaarten. Als men het instrument van de convenants mee in rekening neemt, stelt hetzelfde lid vast dat het convenantbeleid sedert 1996 gestegen is van 11% (convenantgebonden) t.o.v. de globale investeringen (gewoon investeringsprogramma) tot 50% nu. Het uitgangspunt van het convenantbeleid is toch dat moet gestreefd worden naar een geïntegreerd mobiliteitsbeleid.

De heer Carl Decaluwe citeert zeer uitvoerig uit de verschillende conclusies van deel 4 Mobiliteitsconvenants van het Verslag van het Rekenhof over het

gebruik van convenants in de Vlaamse Gemeenschap (*Parl. St.* VI. Parl. 2002-2003, nr. 38/1).

“De effecten van het mobiliteitsconvenantbeleid kunnen voorlopig moeilijk worden gemeten. De mobiliteitbeleidsdoelstellingen die de Vlaamse minister voor Mobiliteit vooropstelde in zijn beleidsnota 1999-2004 zijn nog maar beperkt toetsbaar en er werden nog geen specifieke, toetsbare doelstellingen gedefinieerd voor het convenantbeleid. De Vlaamse regering is in haar formulering van strategische mobiliteitsdoelstellingen beperkt doordat een aantal maatregelen behoren tot de bevoegdheid van andere actoren, in het bijzonder de federale overheid.”

En verder “De beleidsvoorbereiding was ondoorzichtig. Het beleid werd hoofdzakelijk door het toenmalig ministerieel kabinet voorbereid, dat vooral op de intern aanwezige ervaring steunde. De administratie en adviesorganen of externe studie bureaus werden er niet of nauwelijks bij betrokken.”.

Er ontstaat een discussie over de vraag wie de vader is van de mobiliteitsconvenant. Terwijl de minister stelt dat toenmalig minister Theo Kelchtermans dit instrument heeft ingevoerd, benadrukken mevrouw Wivina Demeester-De Meyer en de heer Carl Decaluwe dat het instrument door toenmalig minister Eddy Baldewijns werd geïntroduceerd.

De heer Carl Decaluwe citeert verder uit het verslag : “Over de ontwikkeling van het beleid zijn nagenoeg geen rapporten, nota’s of andere documenten voorhanden. Uit de schaarse documenten kon wel worden afgeleid dat aandacht werd besteed aan het ontbreken van een geïntegreerd mobiliteitsbeleid, maar niet of het mobiliteitsconvenant vooraf werd afgewogen tegenover andere instrumenten, noch of de juridische vormgeving ervan werd onderzocht”.

Verder luidt het : “Het convenantbeleid werd pas in 2001 decretaal onderbouwd. Het decreet wilde vooral het belang van het instrument onderstrepen en de continuïteit van het beleid op langere termijn garanderen. Het maakte geen of maar summier melding van aspecten als het juridisch statuut, de inhoud van het gemeentelijk mobiliteitsplan en de afstemming ervan op andere planningsprocessen, of de procedures inzake betwisting. De regelgeving bevat evenmin bepalingen over de gelijke behandeling van de gemeenten, nochtans een basisprincipe van het mobiliteitsconvenant. De meeste aspecten komen wel aan bod in de typeovereenkomsten en in interne procedures zoals uitgeschreven in een

mobiliteitshandboek, circulaires en andere interne instructies bij de administratie of de VVM. Zij werden maar ontwikkeld, geëvalueerd en aangepast naarmate de noodzaak zich voordeed. Voor sommige aspecten (b.v. evaluatie van modules) laten procedures overigens nog op zich wachten. Dit maakt dat de operationele diensten van de administratie het convenantbeleid niet altijd op uniforme wijze uitvoeren”.

“Het mobiliteitsconvenant vergt een aanpassing aan de organisatie van de partners op kwalitatief en kwantitatief vlak. In het algemeen beschikken de partners nog over onvoldoende personeel en kennis om in te spelen op de eisen die worden gesteld aan de voorbereiding van mobiliteitsplannen en projecten. Om dit tekort op te vangen, draagt de Administratie Wegen en Verkeer (AWV) de uitvoering van sommige projecten aan gewestwegen op aan gemeenten en doet zij voor het ontwerpen van projecten meer en meer een beroep op studie bureaus. De administratie maakt echter geen afweging van uitvoering in eigen beheer tegenover (gedeeltelijke) uitbesteding. Zij beschikt evenmin over een systeem om de kostprijs en de kwaliteit van de uitbestede taken te bewaken, noch over het nodige personeel om een dergelijk systeem te onderhouden. Even belangrijk als de aanwezigheid van de nodige kennis, is de multidisciplinaire samenwerking binnen de administratie. De samenwerking tussen de ingenieurs en de mobiliteitsdeskundigen verloopt echter niet in alle afdelingen van de AWV optimaal.”

“Het verzamelen en registreren van gegevens voor de sturing en opvolging van het convenantbeleid, is eveneens problematisch. Er bestaat immers geen uniform registratiesysteem voor operationele gegevens zoals aantallen gesloten convenants of goedgekeurde mobiliteitsplannen. Dergelijke gegevens zijn nochtans nodig voor de sturing en opvolging van het convenantbeleid”.

Belangrijk is ook voor deze spreker dat, naar de objectieve behoefteanalyse (OBA) toe, het Rekenhof vaststelt dat “de provinciale afdelingen afwijkingen van het investeringsprogramma ten opzichte van de rangschikking volgens de OBA regelmatig moeten verantwoorden en deze verantwoording eventueel aan het Vlaams Parlement bezorgen bij de jaarlijkse begrotingsbesprekingen.”

Het lid is vragende partij om de evaluatie daarvan te krijgen, temeer omdat de helft van de middelen voorbij gaat aan de objectieve behoefteanalyse. Hij verwijst ter zake ook naar de kritiek van de Inspectie van Financiën omtrent module 13 waar geen objectief afwegingskader nodig is.

“Hoewel de AWV beschikt over objectieve afwegingskaders, met criteria voor de prioritering van de meeste convenantgebonden projecten, wordt maar een beperkt aantal projecten ook effectief met behulp ervan geselecteerd. De administratie volgt de prioriteitenlijst niet altijd, deels om pragmatische redenen, deels doordat een groot deel van de budgettaire middelen naar grote projecten gaat die niet of maar gedeeltelijk worden getoetst aan de objectieve behoefteanalyse. Het feit dat gemeentelijke fietspadenprojecten kunnen worden gesubsidieerd die niet voorafgaandelijk op hun prioriteit werden getoetst, ondermijnt de werking van het objectief afwegingskader. De VVM beschikt nog niet over een volwaardig objectief afwegingskader voor de prioritering van convenantgebonden openbaar vervoerprojecten.”

En verder “Ondanks de stelregel dat convenantgebonden projecten moeten passen in het gemeentelijk mobiliteitsplan, heeft het Vlaams Gewest zich voor een aantal grote projecten geëngageerd zonder zekerheid over de inpassing ervan in de mobiliteitsplannen van de betrokken gemeenten. Hiermee tast het de geloofwaardigheid van het mobiliteitsconvenantbeleid aan.”

“De plaats van het gemeentelijk mobiliteitsplan in het mobiliteitsplanningsproces en de afstemming ervan op andere plannen is onvoldoende duidelijk afgebakend. Enerzijds is het planningsproces binnen het beleidsdomein mobiliteit, de relatie tussen het gemeentelijk mobiliteitsplan, het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de bovengemeentelijke of intergemeentelijke mobiliteitsplannen, nog niet formeel vastgelegd. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen is nog niet goedgekeurd en de initiatieven tot het opmaken van bovengemeentelijke mobiliteitsplannen zijn tot op heden beperkt gebleven. De rol van de provincies in het (bovengemeentelijk) mobiliteitsplanningsproces is nog niet afgebakend. Anderzijds zijn de processen van ruimtelijke structuurplanning, mobiliteitsplanning en milieuplanning niet op mekaar afgestemd. De timing van de planningsprocessen staat los van mekaar”.

“Een aantal belangrijke partners zijn niet of nauwelijks betrokken bij het convenantbeleid (federale overheid en NMBS).”

Dezelfde spreker vermeldt dat het Rekenhof de kritiek van de CD&V m.b.t. de auditor overgenomen heeft.

“Begrotingstechnische overwegingen (geen vastlegging van de meerjarige financiële verbintenis in de convenants) maken dat er geen garantie is dat

het Vlaams Gewest de nodige kredieten ter beschikking zal hebben gedurende de looptijd van het convenant en dat de looptijd van sommige overeenkomsten dan ook wordt beperkt tot één jaar. De eenjarige overeenkomsten voor openbaar vervoerprojecten bemoeilijken bijvoorbeeld lange-termijnplanning bij de VVM en noodzaken duurdere kortlopende contracten met pachters. Er is geen afstemming van de looptijd van het convenant op de legislatuur van de Vlaamse en lokale overheden en de typeovereenkomsten bevatten geen opzeggings- of wijzigingsmodaliteiten.”

“De wederzijdse rechten en verplichtingen zijn in de modules niet altijd duidelijk en toetsbaar geformuleerd en dikwijls ontbreekt een timing waarbinnen de partijen de verbintenissen moeten uitvoeren. Deze mankementen dreigen het bindend karakter van de overeenkomst uit te hollen.”

“Regelgeving noch interne instructies bepalen eenduidig wie de overeenkomsten moet evalueren of wat precies moet worden geëvalueerd. Er vonden dan ook nog geen evaluaties van de convenants of gemeentelijke mobiliteitsplannen plaats, behalve voor modules 9 (openbaar vervoerprojecten). De convenantprocedure voorziet er wel in dat de evaluatie in onderling overleg tussen de partijen moet gebeuren. In sancties is voorzien voor niet-uitvoering van de verplichtingen, maar niet voor het niet halen van de doelstellingen. De sancties zijn algemeen geformuleerd en staan niet altijd in verhouding tot de overtredingen.”

Hetzelfde lid overloopt de aanbevelingen van het Rekenhof :

1. De beleidsvoorbereiding moet transparanter verlopen en optimaal gebruik maken van de kennis en inzet van alle betrokken actoren, administraties en adviesorganen.

Het lid stelt vast die actoren er niet bij betrokken worden.

2. De impact van keuzes in het kader van het kerntakendebat (toekomstig beheer van secundaire en lokale wegen, rol van de provincies in mobiliteitsplanning, enz.) op het mobiliteitsconvenantbeleid, moet worden nagegaan.

De heer Decaluwe vraagt wanneer er duidelijkheid zal gecreëerd worden.

3. De Vlaamse regering moet in de regelgeving essentiële bepalingen opnemen inzake het juridisch karakter en de inhoud van het gemeentelijke

lijk mobiliteitsplan, de afstemming van het gemeentelijk plan op andere planningprocessen, en de gelijke behandeling van gemeenten bij de selectie en beoordeling van projecten. Voor dit laatste moeten objectieve afwegingskaders worden ontwikkeld (VVM) of verfijnd (AWV).

4. Het convenantbeleid moet beter worden omkaderd. De sturende rol van de Task Force moet, door een betere werking en besluitvorming, verhogen. Ontbrekende procedures (b.v. evaluatie van modules) moeten worden uitgewerkt.
5. De partijen moeten voldoende kennis en personeel binnenhalen en de Administratie Wegen en Verkeer (AWV) moet haar gespecialiseerde kennis beter inpassen in de organisatie en nuttig aanwenden. De samenwerking tussen ingenieurs en mobiliteitsdeskundigen moet verbeteren door b.v. mobiliteitsdeskundigen te betrekken bij de projectbeginfase (opmaak van de startnota). Bij de administratie Ruimtelijke Ordening moet er een betere communicatie zijn tussen de diensten die namens de administratie deelnemen aan het convenantoverleg en die welke de stedenbouwkundige of bouwvergunningaanvragen behandelen.

De heer Carl Decaluwe verwijst naar zijn herhaalde tussenkomsten en interpellaties omtrent de problematiek van de vergrijzing en het tekort van het ambtenarenkorps. Hij heeft de grootste moeite met de auditors.

6. Kosten-batenanalyses moeten de doorschuiving van studie- en ontwerptaken voor mobiliteitsconvenantprojecten aan gemeenten en studie-bureaus staven. Zij moeten rekening houden met de kostprijs van alternatieven, kwaliteitsbewaking, personeelsbeleid, enz., maar ook met de resultaten van het kerntakendebat. Als de Vlaamse regering opteert voor een maximale doorschuiving, dan moet zij een kostprijs- en kwaliteitsbewakingssysteem uitwerken.
7. De programmacoördinatie moet een uniform registratiesysteem uitwerken voor operationele en procesgegevens, dat de partijen in staat stelt het convenantbeleid continu bij te sturen en op te volgen.
8. De Vlaamse regering moet een strategie uitwerken voor een correcte en efficiënte verzameling en registratie van gegevens voor de onderbouwing van plannen en projecten. Maatregelen kunnen zijn : een vlottere informatie-uitwisseling tussen de partijen, een koppeling van data-

banken, meer aandacht in de GBC voor onderzoeksprogramma's, het opmaken van instructies voor de verzameling van gegevens, enz.

9. Het beleid moet toetsbaar gemaakt worden. Enerzijds moet de Vlaamse minister van Mobiliteit de doelstellingen voor het beleidsdomein Mobiliteit en die voor het convenantbeleid meetbaar maken. Anderzijds moet de administratie richtlijnen verstrekken over de vertaling van de Vlaamse doelstellingen in concrete, toetsbare, lokale streefdoelen in de gemeentelijke mobiliteitsplannen en in de projectovereenkomsten.

De heer Carl Decaluwe merkt op dat er nauwelijks doelstellingen geformuleerd werden. Het Ontwerp Mobiliteitsplan staat vol met ideeën maar tot op heden is er geen sprake van het Mobiliteitsplan Vlaanderen dat in het regeerakkoord voor het jaar 2001 werd aangekondigd.

10. De Vlaamse regering moet trachten ook de federale overheid en de NMBS bij het convenantbeleid te betrekken, bv. met stimuli als financiële tegemoetkomingen of het koppelen van bouwvergunningen aan deelnamebereidheid.
11. De nieuwe organisatie van de Vlaamse overheid moet voldoende aandacht besteden aan de onderlinge afstemming van het beleid van verschillende beleidsdomeinen die raakvlakken vertonen met het mobiliteitsbeleid (ruimtelijke ordening, economie, milieu). Zo moet de samenwerking tussen de beleidsdomeinen Mobiliteit en Ruimtelijke Ordening verbeteren, b.v. door een systematische, vroege en wezenlijke inbreng in mekaars planningsprocessen.
12. De administratie Ruimtelijke Ordening moet ook de gemeenten stimuleren om de mobiliteitspartners bij het gemeentelijk structuurplanningsproces te betrekken.

Het lid merkt op dat dit tot op heden nauwelijks gebeurt.

13. De cruciale rol van het gemeentelijk mobiliteitsplan moet worden beklemtoond. Het moet een realistisch en betrouwbaar referentiekader voor de partijen worden middels :
 - formele vastlegging in de regelgeving van het statuut van het gemeentelijk mobiliteitsplan en de afstemming ervan op aanverwante planningsprocessen (Mobiliteitsplan Vlaan-

deren, ruimtelijke ordening, milieubehoud, enz.) ;

- het stimuleren van intergemeentelijke en bovengemeentelijke mobiliteitsplanning en een duidelijke afbakening van de rol van de provincies in dat planningsproces ;
- een strengere kwaliteitstoetsing van het gemeentelijk mobiliteitsplan en organisatorische garanties voor de onafhankelijkheid van de auditors die ook personeelslid zijn van de Administratie Wegen en Verkeer (AWV) ;
- het consequent volgen van de basisprincipes van het convenantbeleid door de Vlaamse regering (geen projectengagements zonder zekerheid over de inpasbaarheid in het gemeentelijk mobiliteitsplan) ;
- meer aandacht voor de praktische uitvoerbaarheid en budgettaire haalbaarheid van het gemeentelijk mobiliteitsplan ;
- systematische evaluatie van de uitvoering van het actieprogramma van het gemeentelijk mobiliteitsplan.

14. De contractuele, juridisch afdwingbare wegen en openbaar vervoersmodules moeten duidelijke en toetsbare verbintenissen inhouden, alsook een uitvoeringstiming en afdoende sancties.

15. Evaluatie van de uitgevoerde convenantprojecten is dringend. De evaluatie moet niet alleen nagaan of de partijen hun verplichtingen nakwamen, maar ook of de getroffen maatregelen de beoogde effecten bereikten.

De heer Carl Decaluwe vraagt naar een stand van zaken : concrete cijfers, hoeveel gemeenten hebben al een mobiliteitsplan ?

16. De looptijd van het mobiliteitsconvenant moet lang genoeg zijn om het beoogde maatschappelijk rendement te kunnen halen (minimum drie jaar), maar mag de democratisch verkozen besturen niet verhinderen eigen beleidsaccenten te leggen. Een onderbouwde afstemming op de duurtijd van de legislatuur die verantwoordelijk is voor de uitwerking en uitvoering van het mobiliteitsbeleid, is dan ook aangewezen.

Het lid benadrukt dat zijn fractie deze stelling volledig onderschrijft.

17. Het Vlaams Parlement moet meerjarige financiële verbintenissen in de convenants decretaal machtigen. Overeenkomstig de wetgeving op de rijkscomptabiliteit moeten financiële verbintenissen voor de volledige looptijd worden vastgelegd. Praktische bezwaren tegen de wettelijke bepalingen mogen geen reden zijn om ze te negeren of de looptijd van de overeenkomsten te beperken tot één jaar.

18. De Vlaamse regering moet het Vlaams Parlement voldoende informeren over de doelmatigheid van het convenantbeleid. Zij moet de modaliteiten voor het jaarlijkse evaluatierapport ter uitvoering van het decreet van 20 april 2001 vastleggen.

Het lid dringt aan op een duidelijk en pertinent antwoord van de minister op deze conclusies van het Rekenhof. Hij vindt volop steun in deze conclusies voor de opmerkingen die de CD&V de laatste jaren in dit parlement geformuleerd heeft.

Hij herhaalt dat zijn fractie problemen heeft met het gegeven dat meer en meer middelen los van een objectieve behoefteanalyse worden toegewezen via convenants. Ter zake verwijst hij naar module 13 – fietspaden. Hij stelt vast de concrete uitvoering van het investeringsprogramma problemen stelt. Er is de overvloed aan procedures (convenants, veiligheidscoördinatoren, MER, bodemsaneringsdecreet, inspraak) die ervoor zorgen dat werken zeer moeilijk of niet gepland kunnen worden. Bij de aanvang van een procedure is het onmogelijk te voorspellen wanneer effectief met de realisatie van een werk zal begonnen kunnen worden, met als gevolg dat het ook moeilijk is om hinderbeperkende maatregelen te plannen (en te plannen dat b.v. twee werken niet tegelijkertijd op parallelle wegen plaatsvinden). Er is echt nood aan deregulering : waarom moet de minister ieder convenant ondertekenen ? De macht van de auditor is verstikkend en maakt dat projecten jaar na jaar moeten verschoven worden. Hij verwijst ter zake naar het concrete voorbeeld van de ring rond Roeselare : de auditor van de provincie West-Vlaanderen heeft dat dossier met futiliteiten tegen gehouden. Federaal minister Vande Lanotte steekt nu de pluimen op de hoed dat hij bij het naderen van de verkiezingen dit dossier heeft gedeblokkeerd.

Hetzelfde lid verklaart dat voor de eerste maal in de geschiedenis de provinciale directies voor het opstellen van het 3-jarenprogramma, rechtstreeks vanuit het kabinet Stevaert richtlijnen hebben gekregen. Deze luiden dat “alle niet vastgelegde pro-

jecten van 2002 naar 2003 moeten doorgeschoven worden, en dat alle vorig jaar voor 2003 voorziene projecten wel moeten behouden blijven voor 2003". In aanloop naar de verkiezingen wil men zeker niet de boodschap geven dat projecten uitgesteld zullen worden, maar het is duidelijk dat dit alles niet realistisch is. Er zal meer op het programma staan dan dat er middelen voorzien worden in de begroting. Dat is dus de mensen bedriegen. Communicatief is dat natuurlijk een stunt, maar er zal totaal onvoldoende geld voorhanden zijn om dit uit te voeren.

Onderhoud van de wegen blijft voor hetzelfde lid een probleem. Door het personeelstekort is er bovendien een gebrek aan controle op de wegenwerken die wel worden uitgevoerd. Om tot een goed onderhouden wegennet in Vlaanderen te komen, zou het integrale budget voor openbare werken drie jaar na elkaar enkel aan onderhoud besteed mogen worden. Het onderhoud dat nu wordt uitgevoerd, is eigenlijk vooral oplapwerk, te weinig structureel, en eigenlijk weggegooid geld. Het lid vult aan dat hij gehoord heeft dat de minister de opdracht gaf het nieuwe geactualiseerde rapport Hellevén uit te zuiveren. Hij hoopt binnenkort in kennis worden gesteld van dat nieuwe rapport.

De minister repliceert dat hij dat rapport reeds laten verzenden heeft. Hij benadrukt dat er geen uitgezuiverd rapport bestaat en dat hij eveneens cijfers citeert uit het rapport van 23 juli 2002 dat de heer Decaluwe ook in zijn bezit heeft.

De heer Decaluwe herhaalt dat de minister selectief cijfers citeert uit dat rapport. Hij concludeert dat er in ieder geval geen sprake is van een echte inhaalbeweging op vlak van onderhoud van de wegen.

Het lid beweert dat het tweesporenbeleid van de regering faalde omdat het wondermiddel van deze regering om het luik infrastructuurinvesteringen te verwezenlijken, met name PPS nergens staat. Er is enkel het zonet in deze commissie goedgekeurde BAM-decreet.

De heer Carl Decaluwe verklaart dat de minister recent twee concrete beleidsmaatregelen m.b.t. infrastructuur aankondigde met name het Totaalplan Fiets programma's voor fietspaden en de "zwarte punten". Niemand kan er tegen zijn dat het aandeel van de fietsers tegen 2010 moet oplopen tot 19% en dat tegen dat jaar ook het aantal zwaargewonden en doden (fietsers) moet gehalveerd worden. Maar één van de belangrijkste doelstellingen van

deze regering was de vermindering van het aantal verkeersslachtoffers met één derde. Hoeveel staat het daarmee? Spreker stelt vast dat de minister mooie ideeën lanceert rond het aandeel van de fietsers en het openbaar vervoer maar niet aangeeft hoe deze doelstellingen zullen gemeten worden: de minister verwacht in zijn toelichting constant aantallen met aandelen. Hij stelt vast dat de minister voortdurend communiceert over nieuwe doelstellingen zonder aan te geven hoe deze zullen gemeten worden.

Voor het fietspadenbeleid had de minister bij zijn aantreden aangegeven dat hij een oplossing ging zoeken m.b.t. de problematiek van de onteigeningen. Hij vraagt naar een stand van zaken van dit aangekondigde ontwerp van decreet.

Op vlak van het fietspadenbeleid, is hetzelfde lid van oordeel dat er een provinciale scheeftrekking opduikt qua vastleggingen van middelen voor module 13 (vooral t.v.v. Limburg en Antwerpen), eigenlijk een gevolg van het feit dat gemeenten door deze module "voorrang" kunnen afkopen door 20% zelf te betalen. Hij kreeg graag een stand van zaken.

Beleidsmaatregelen zoals de inhaalprogramma's voor fietspaden en zwarte punten ogen spectaculair (qua middelen die ervoor gereserveerd worden), maar de uitvoering loopt vast door gebrek aan omkadering, door structuren die daar niet op voorbereid zijn. Maatregelen aankondigen met woorden (en zelfs middelen) is gemakkelijk, ze in praktijk realiseren, is nog iets anders.

Het lid stelt dat minister Stevaert alweer een wit konijn uit zijn hoge hoed heeft getoverd: op vijf jaar tijd zal hij ervoor zorgen dat alle zwarte punten in Vlaanderen weggewerkt zullen zijn. Tenminste, zo werd het gecommuniceerd. Op 12 april 2002, ten tijde van de begrotingscontrole 2002, kondigde minister Stevaert precies hetzelfde aan. De minister heeft dus tweemaal hetzelfde konijn uit zijn hoed gehaald, en nauwelijks iemand die het in de gaten heeft. Of hoe kort het geheugen is van politici en politieke waarnemers.

Over het aantal zwarte punten blijft er blijkbaar onduidelijkheid, aldus dezelfde spreker.

Op 31 oktober 2001 telde Vlaanderen zo'n 790 zwarte punten en 727 gevaarlijke zones (die elkaar deels overlappen). In de toelichting bij de begroting voor 2001 (oktober 2000) was er sprake van "ongeveer 800 gevaarlijke punten." (betekent dit

dat er op een jaar tijd nauwelijks 10 zwarte punten weggewerkt waren ?). De herinrichting van een gevaarlijk punt kost gemiddeld 25 miljoen BEF. De totale kostprijs voor het wegwerken van deze gevaarlijke punten bedraagt dus een half miljard euro. Voor het wegwerken van de gevaarlijke punten in Vlaanderen wordt in 2001 een krediet voorzien van 400 miljoen BEF. Boven op de bestaande middelen, betekende dit dat er jaarlijks 1,4 miljard BEF beschikbaar was voor het aanpakken van zwarte punten, m.a.w. 56 per jaar, ofwel dat er nog 14 jaar nodig was om aan dat tempo alle zwarte punten weg te werken. In het "Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen", het werkdocument uit 2001 van de administratie, wordt gesteld : "Ongeveer 800 punten voldoen nog steeds aan de criteria van gevaarlijk punt." In voetnoot wordt dit echter genuanceerd : "Na correctie van de locaties van de ongevallen door de provincies blijken er voor de periode 1996-1998 in totaal 1.008 locaties aan de criteria te voldoen." (pagina 166). 208 maal 25 miljoen BEF = 5,2 miljard BEF (een kleine 130.000 euro).

Reeds bij de begrotingscontrole 2002 werd het inhaalprogramma voor zwarte punten aangekondigd. Bij deze begrotingscontrole werd hiervoor een budget van 5 miljoen euro voorzien, uit de reguliere begroting van het VIF, maar zonder dat de globale pot werd verhoogd. Deze 5 miljoen zou besteed worden aan studies ; de middelen voor de effectieve realisatie zouden van het FFEU komen. 5 jaar x 20 miljoen euro x 5 provincies = 100 miljoen euro per jaar, totaal 500 miljoen euro, een bedrag dat inderdaad noodzakelijk is voor het wegwerken van 800 zwarte punten. Het feit dat niet alle provincies evenveel zwarte punten kennen, wordt hier buiten beschouwing gelaten : gemiddeld 160 per provincie, maar een snelle telling van de aangeduide "gevaarlijke punten" op de door minister Stevaert verspreide kaarten van 23 mei 2002 geven voor de provincie Antwerpen 247, voor Vlaams-Brabant 128, voor Limburg 231, voor Oost-Vlaanderen 212 en voor West-Vlaanderen 187 punten. Opgeteld geeft dit precies het aantal van 1008 locaties, zoals vermeld in het "Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen".

Net zoals het grote werk voor het aanleggen van fietspaden doorgeschoven wordt naar de gemeenten, doet de minister nu ongeveer hetzelfde voor het wegwerken van de zwarte punten. Het zullen de provinciegouverneurs zijn die middelen ter beschikking krijgen en daarmee de zwarte punten zullen mogen aanpakken. Net als de gemeenten voor de fietspaden, worden de provincies dus inge-

schakeld als een soort "onderaannemers" om de zwarte punten weg te werken.

Voor de volgende 5 jaren stelt de minister dus jaarlijks 20 miljoen euro per provincie ter beschikking om dan met de effectieve heraanleg van zwarte punten te beginnen. Maar dit geld zou moeten komen uit het Financieringsfonds voor Eenmalige Uitgaven (FFEU). Dit spaarpotje wordt elk jaar aangevuld met (een deel van) de overschotten van de begroting van het vorige jaar, en wordt vervolgens bij de begrotingscontrole verdeeld over een aantal projecten. Eigenschap van dit spaarpotje is evenwel dat elk jaar opnieuw afgewacht moet worden hoeveel middelen in het Fonds zullen terechtkomen. Het is dan ook wat voorbarig om ervan uit te gaan dat er de komende vier jaar zomaar 20 miljoen euro per jaar beschikbaar zal zijn. Het plan van de minister is dus gebouwd op budgettaire drijfzand. Voor de volgende jaren zal er immers geen sprake meer zijn van zogenaamde spaaroverschotten ; integendeel : de Vlaamse begroting zal vanaf dit jaar problemen kennen om te voldoen aan de voorgeschreven norm van de Hoge Raad voor Financiën. Tevens staat het volgens de SERV nu reeds vast dat er in 2003-2005 geen budgettaire ruimte meer is voor nieuwe initiatieven.

In haar advies bij de begroting 2003 stelt de SERV (blz. 11, punt 4) : "De SERV stelt echter vast dat een niet onbelangrijk deel van de gunstige begrotingsresultaten in de afgelopen jaren (onder de vorm van extra overschotten) ook bereikt wordt door onvolledige of sterk vertraagde uitvoering van de beleidsinitiatieven die in de begroting worden ingeschreven. Bovendien anticipeert de regering meer en meer bij het uitstippelen van haar begrotingsmogelijkheden in de komende jaren op structurele overschotten op de diverse instellingen die de Vlaamse begroting mee gestalte geven. Dit roept meer en meer vragen op en stelt dan ook in toenemende mate een evaluatie van het regeringsbeleid op basis van begrotingskredieten in vraag. De samenleving heeft er weinig aan dat in de begroting substantiële nieuwe initiatieven worden ingeschreven als de uitvoering en de effectieve aanwending ervan op een onredelijke manier achterop blijft. De grote aangroei van saldi op bijv. het VIF, de beperkte uitvoering van programma's in de huisvestingssector of de bijzonder trage effectieve aanwending van de voorzieningen op het financieringsfonds roepen vragen op. De SERV is van oordeel dat op dat vlak een inhaaloperatie aan de orde is en heeft er in ieder geval problemen mee dat bij de opmaak van toekomstige begrotingen geanticipeerd wordt op tijdelijke budgettaire effecten van een trage of onvolledige uitvoering van het voorge-

nomen beleid. Meer mogelijkheden vooropstellen in de veronderstelling dat toch niet zal aangewend worden wat men nodig achtte, is geen efficiënt begrotingsbeleid."

M.b.t. de problematiek van de regionale luchthavens brengt de heer Carl Decaluwe de historie van dit dossier in herinnering. Hij stelt vast dat er in de huidige voorliggende beleidsbrief Openbare Werken en Mobiliteit met geen woord gerept wordt over de toekomst van onze regionale luchthavens. Nochtans is daar wel duidelijkheid omtrent geboden.

Hij verwijst naar de beslissing van de minister op 31 mei 2002 om de managementcontracten te verbreken en dit dossier voor het zomerverlof te deblokken. Op 19 juli 2002 besliste de regering inderdaad om algemene directeurs aan te stellen op basis van een financiële verantwoording dat de 30 miljoen BEF per jaar voorzien voor de managers in de toekomst zou aangewend worden voor de algemene directeurs. Het lid heeft vragen bij de bezoldiging van die 2 algemeen directeurs. In de begrotingsronde werd die 30 miljoen BEF per luchthaven geschrapt. Het project is er nog steeds, maar de middelen zijn verdwenen. Zeggen dat die algemeen directeurs hun wedde moeten terugverdienen met nieuwe trafieken aan te trekken, is in de context van 2002 erg goedkoop. De financiële situatie van de luchthavens is zeer zorgwekkend : de activiteit neemt af en de personeelskosten nemen sterk toe.

Hetzelfde lid heeft zijn speurtocht voortgezet en een uitvoerige briefwisseling gevoerd met het Rekenhof. Enerzijds heeft de minister verklaard dat het voorbarig is om nu al te spreken van schadevergoeding wegens de verbreking van de managementcontracten, maar anderzijds stelt de heer Carl Decaluwe vast dat er wel middelen in de begroting daarvoor voorzien worden. Het gaat om een bedrag van 375.000 euro wat het lid een belachelijk bedrag vindt als hij rekening houdt met de schadeclaims die te verwachten zijn. Hij heeft trouwens vastgesteld dat er ook tussen de minister en het Rekenhof en tussen de minister en Ernst&Young heel wat briefwisseling werd gevoerd omtrent de vraag of de rekening dient betaald te worden.

De minister verklaart dat het Rekenhof stelt dat er geen euro schadevergoeding moet betaald worden en dat de contracten niet goed zijn.

De heer Decaluwe betwist dat en citeert uit een brief van 10 juli 2002 van het Rekenhof aan minis-

ter Stevaert : " uit uw brief blijkt echter dat Ernst&Young ETM geen managementtaken heeft uitgevoerd in de periode voorafgaand aan de verbreking van het contract. Verwijzend naar artikel 8, eerste lid, Overheidsopdrachtenwet, dat bepaalt dat betalingen alleen mogen worden gedaan voor verstrekte en aanvaarde prestaties en zonder afbreuk te doen aan het gestelde onder punt 2 van deze brief, verzoekt het Rekenhof u aangepaste facturen over te leggen waarin enkel de door Ernst&Young ETM daadwerkelijk gepresteerde diensten worden gefactureerd."

Het lid meende dat het juist de bedoeling was dat Ernst&Young managementtaken ging vervullen. Hij vindt het grof dat de minister de contracten verbreekt en dan aan het Rekenhof nog durft vragen om ze uit te betalen. Het Rekenhof merkt terecht op dat dit niet kan omdat Ernst & Young de prestaties waarvoor ze geëngageerd werden, niet geleverd hebben.

Het lid citeert verder : " Op grond van stukken overgelegd door de afdeling Personenvervoer en Luchthavens inzonderheid de nota van 13 juni 2002 van het afdelingshoofd van deze afdeling aan de directeur-generaal van AWW, heeft het Rekenhof verder vastgesteld dat ook BIAC in het voorbije semester prestaties heeft aangerekend die niet werden gepresteerd. Zijn college verzoekt u ook voor deze dienstverlener, aangepaste facturen voor te leggen waarin enkel de door BIAC daadwerkelijk gepresteerde diensten worden gefactureerd."

Het lid vindt het grof dat de minister geprobeerd heeft deze betwiste facturen te laten uitbetalen. Gelukkig heeft het Rekenhof dit dossier tegengehouden.

Het lid citeert verder uit een nota van Ernst & Young : "Vanaf het begin van deze opdracht tot op vandaag (het moment van de verbreking) is het eerste luik nooit vanuit de Vlaamse overheid gerealiseerd kunnen worden inzake beslissingsbevoegdheid". Hij verwijst naar zijn interpellatie tot minister Van Grembergen over het gegeven dat een manager boven iemand van de administratie staat en opdrachten kan geven aan ambtenaren. Hij stelt dat Van Grembergen hem eigenlijk gelijk gaf omdat dit wettelijk niet kon en inging tegen het ambtenarenstatuut. Ernst&Young stelt trouwens dat " zij in verschillende interne vergaderingen met het kabinet van minister Stevaert en zijn administratie daarover samen gezeten en mee gezocht heeft naar mogelijkheden om het wettelijk kader voor deze managementovereenkomst via een mi-

nisterieel besluit dat verwijst naar een samenwerkingsprotocol aan te passen. Tot op heden is dit dode letter gebleven en hebben de door ons voorgedragen managers enkel hun deel m.b.t. het tweede luik – milieu- en investeringsplan – kunnen vervullen”.

Het lid citeert uit de brief van 10 oktober 2002 van de minister aan het Rekenhof : “Het spreekt voor zich dat het Vlaams Gewest enkel de verstrekte en aanvaarde diensten van Ernst&Young ETM vergoedt. Ik meen dat het Rekenhof en het Vlaams Gewest hierover geen verschillende visie hebben. In die zin zullen er wat betreft de facturen van Ernst&Young ETM aangepaste ordonnances voor visum worden voorgelegd aan het Rekenhof, dit is tot beloop van het bedrag dat overeenstemt met de waardering van de prestaties zoals voorlopig bepaald in het voorstel van 13 juni 2002 van de afdeling Personenvervoer en Luchthavens”.

Het lid stelt vast dat de administratie de minister gelukkig behoedt heeft voor erger. Deze briefwisseling is voor de heer Carl Decaluwe de reden dat er miljoenen schadevergoeding zal moeten betaald worden aan Ernst&Young. Het is de Vlaamse overheid die dus een zeer zware verantwoordelijkheid draagt.

Ook voor de regionale luchthavens zijn er op vlak van kredieten “jojobewegingen”. Hij baseert zich daarvoor onder meer op het controleverslag betreffende de rekeningen van de beide luchthavens en concreet de procedures omtrent de betaling van investeringswerken, vermeld in de brief van 13 augustus 2002 van het Rekenhof, die ook aan ter inzage ligt als ingekomen stuk bij het Decreetgevend Secretariaat van het Vlaams Parlement. Ook de budgetcontrole van het Rekenhof i.v.m. de regionale luchthaven van Antwerpen wijst op problemen : “de uitvoeringsrekening van de begroting vertoont een overschrijding voor de begrotingspost Werking met 6 miljoen BEF. Bovendien worden de vastleggingkredieten wat betreft de posten Werking en Personeel overschreden met respectievelijk 17,1 en 13,1 miljoen BEF” (brief van het Rekenhof d.d. 27 augustus 2002).

De heer Carl Decaluwe besluit voor de regionale luchthavens dat er in de toelichting geen duidelijkheid wordt gegeven omtrent de toekomst van deze luchthavens en i.c. de toekomstige directies ; er wordt geen rekening gehouden in de begroting met deze directeurs. Hij vraagt daarover duidelijkheid van de minister.

Hetzelfde lid wenst enkele kanttekeningen te maken bij het functioneren van de nieuwe managers en de stelling dat er een nieuw algemeen directeur moet aangeworven worden om nieuwe trajecten aan te trekken. Het ging nooit zo snel bergaf als in de periode dat er managers waren. Er was natuurlijk 11 september maar dit verklaart niet alles. Hij is van oordeel dat er nooit iemand zal gevonden worden die én de nodige bekwaamheid heeft op commercieel vlak én tegelijkertijd de nodige managementervaring heeft op vlak van luchthavenbeleid. Op de opmerking van de heer Johan Malcorps dat men misschien de heer Schouppe kan contacteren, reageert de heer Carl Decaluwe dat de heer Schouppe niet fair werd en wordt behandeld en dat deze wellicht inderdaad bekwaam is om een dergelijke functie op te nemen. Hij voorspelt dat de kans reëel is dat binnen een aantal jaren De Lijn in hetzelfde scenario terechtkomt als de NMBS : het is dan ook niet ondenkbeeldig dat mevrouw Lieten op éénzelfde manier als Schouppe de laan wordt uitgestuurd.

De heer Johan Malcorps betwist dat hij het persoonlijk op de man wil spelen en verklaart dat de essentie is dat het gevoerde beleid van de NMBS en de heer Schouppe haaks staat op het beleid dat paars-groen federaal wenst te voeren.

De heer Carl Decaluwe stelt vast dat er in de toelichting met geen woord gerept wordt over het Vlaams Forum Luchtvaart. Dit forum functioneert blijkbaar niet – komt niet samen – maar er wordt wel reeds sinds 2001 een krediet voor uitgetrokken in de begroting. Hij vraagt naar een stand van zaken van dit forum : werking, samenstelling en opdracht.

De heer Carl Decaluwe stelt vast dat begrotingspost 12.31 van naam is veranderd : de kosten voor de managers worden nu “allerhande uitgaven en alle kosten verbonden aan de afwikkeling van het verbreken van de managementcontracten”. Enerzijds wordt hiermee toegegeven dat er schadevergoedingen betaald zullen moeten worden, anderzijds is dit een veel te klein bedrag (375.000 euro) om daaraan te voldoen. Hetzelfde lid merkt op dat in de derde begrotingswijziging 2002 het krediet voor de managementcontracten op nul is gebracht. Deze managers hebben nochtans tot eind mei 2002 gefunctioneerd en moeten toch uitbetaald worden ? Hij vraagt naar een stand van zaken i.v.m. de op te maken strategische plannen. Hij stelt verder vast dat de evolutie van de werkingsdotaties zeer summier zijn en wijzen op een constant beleid. Maar dat is dan wel buiten de verdubbeling van deze dotaties in de derde begrotingswijziging 2002

gerekend. Moet dit verbonden worden met het op nul brengen van de begrotingspost 12.31 ? Hij stelt éénzelfde gegeven vast in de derde begrotingswijziging 2002 voor de investeringsdotaties die dalen.

Naar de financiële analyse van die luchthavens heeft het lid de begrotingen van de DAB's grondig bekeken. Men kan stellen dat de exploitatie van de regionale luchthavens zonder de tussenkomst van de overheid nooit rendabel is geweest en kan zijn. Maar erger is dat de negatieve trend zich alsmaar meer doorzet. Zo is er bij de Luchthaven Oostende zowel bij de aeronautische als bij de niet-aeronautische activiteiten een daling van omzet, terwijl een aantal kostenposten blijft stijgen. Zowel vrachtverkeer als passagiersvervoer lopen sinds 1999 achteruit. De resultatenrekening van het voorbije jaar sloot af met een tekort van 55 miljoen BEF. Als men echter abstractie maakt van de overheidsdotaties, is het resultaat nog erger : netto tekort van 189 miljoen BEF. Voor de Luchthaven Antwerpen zijn de resultaten iets beter : de resultatenrekening van 2001 gaf een tekort van 25,4 miljoen BEF maar als men de overheidsdotaties daarvan aftrekt, gaat het over een bedrag van 101 miljoen BEF. Maar de negatieve trend zet zich ook daar door, omdat men de invloed van onder meer de TGV-verbinding naar Amsterdam niet mee betreft in de toekomstvisie.

Samenvattend naar de toekomst van deze regionale luchthavens concludeert de heer Carl Decaluwe dat er na de verbreking van de managementcontracten geen toekomstvisie wordt uitgetekend. Er is trouwens nog steeds geen beleidsbrief regionale luchthavens neergelegd ; we zitten in een impasse. Ten gronde wordt hierover geen debat gevoerd. In het verslag van 8 november 2002 van het Rekenhof worden er trouwens opnieuw opmerkingen geformuleerd omtrent de rekeningen.

– *Tussenkomst van de heer Jan Loones*

De heer Jan Loones verklaart dat hij niet namens de volledige VU&ID-fractie maar namens de Nieuw-Vlaamse Alliantie (N-VA) spreekt. Zijn fractie heeft bij het aantreden van deze Vlaamse regering het regeerakkoord goedgekeurd. Hij verklaart dat zijn groep zich heeft opgelegd om op te treden als het geweten van het regeerakkoord. Hij wenst de realisaties van deze regering die drievierde van de rit heeft gelopen, te toetsen aan het regeerakkoord. Hij moet vaststellen dat deze regering op belangrijke punten niet gerealiseerd heeft wat was aangekondigd. Hij wenst deze stelling te illustreren aan de hand van het regeerakkoord.

Er is het project “Vlaams Mobiliteitsplan”. In het regeerakkoord luik mobiliteit was er de belofte om uiterlijk tegen het voorjaar van 2001 het geïntegreerd mobiliteitsplan Vlaanderen aan het parlement voor te leggen. Dat plan is er nog steeds niet, er is weliswaar een ontwerp van de administratie voorgelegd maar de sluitsteen van het regeerakkoord met name een geïntegreerd plan van de regering, ontbreekt nog steeds.

Op vlak van verkeersveiligheid vindt dezelfde spreker het falen van de regering het meest pijnlijk. Van de vooropgezette beleidsdoelstelling, met name 1/3 minder verkeersslachtoffers is geen sprake.

Op vlak van de uitbouw van de voorstadnetten is het resultaat ook zeer mager : de uitbouw van het GEN zit volledig in het slop.

Op vlak van institutionele vernieuwing herinnert dezelfde spreker aan wat hij de twee valiezen van het institutionele luik noemt. In een eerste valies zaten de op zeer korte termijn te verwezenlijken doelen. Het gaat dan over de volwaardige aanwezigheid van de gewesten in de nieuwe NMBS-structuren en de mogelijkheid tot exploitatie van de spoorweginfrastructuur. Beide zaken werden helemaal niet gehaald.

In de tweede valies zitten doelen die op iets langere termijn moeten verwezenlijkt worden. Hij herinnert eraan dat de minister-president het overleg daarover vooruit geschoven heeft naar de datum van de federale verkiezingen en de daarmee gepaard gaande federale regeringsonderhandelingen. Hij verduidelijkt dat het gaat over de problematiek dat de gewesten voor hun specifieke verkeersmobiliteit aanvullende regels moeten kunnen uitvaardigen, ook de verkeersreglementering, regels van algemene politie, de overheveling van de volledige reglementering in verband met de binnenvaart en het beheer van de luchthaven van Zaventem passen in dat bestek.

Spreker ergert zich aan de vlucht vooruit die in dat dossier wordt genomen. Hij stelt vast dat quasi alle Vlaamse fracties pleiten voor de regionalisering van de NMBS maar dat er in de praktijk daarvoor geen voorbereidingen worden getroffen. Hij herinnert aan de discussie die gevoerd werd in dit Vlaams Parlement n.a.v. het samenwerkingsakkoord met de federale staat in verband met het investeringsplan van de NMBS voor de komende 10 jaar. Toen werd gesteld dat men niet klaar was met het dossier rond de 60-40 verhoudingen omdat er té weinig studiewerk was verricht. De N-VA neemt

geen genoeg met die 60-40 en opteert voor de splitsing van de NMBS. Partijen die echter zowel op federaal als op Vlaams vlak in de meerderheid zitten, mogen geen genoeg nemen met de boodschap dat er bij de federale verkiezingen over de regionalisering van het spoor zal gepraat worden. Hij vraagt in welke mate dit concreet dossier wordt voorbereid.

De heer Jan Loones stelt vast dat er in de beleidsbrief van de minister geen sprake is van de goedgekeurde resoluties van het Vlaams Parlement over deze materie. Nochtans werden vanuit het Vlaams Parlement twee sterke resoluties omtrent de NMBS goedgekeurd, maar daarmee wordt geen rekening gehouden. Ook op vlak van verkeersveiligheid was er een stellingname van het Vlaams Parlement n.a.v. uitspraken van minister Stevaert dat hij communautair geblokkeerd wordt door het federale niveau. Het lid wenst daaromtrent een stand van zaken na de forse uitspraken van minister Stevaert.

Wat het beleidsdomein Energie betreft, wenst de heer Jan Loones volgende bemerkingen te formuleren. Hij stelt vast dat er problemen rijzen om de doelstellingen te verwezenlijken en dat de minister nu blijkbaar alles op windenergie zet. Hij vraagt of de andere pistes (biomassa, ...) verlaten werden ?

In verband met het actuele standpunt van de Raad voor Mededinging in het energiedossier, benadrukt dezelfde spreker dat hij weliswaar deel uitmaakt van een gemeente die participeert in een gemengde intercommunale maar hijzelf persoonlijk geen voorstander is van de formule die pleit voor de participatie van de gemeenten ten belope van 5% in de Electrabelconstructie Electrabel Consumers Services (ECS). Hij is gekant tegen de participatie van gemeenten in een productiemaatschappij. Er zijn daaromtrent echter overkoepelende akkoorden met de regering afgesloten. Hij is verwonderd dat geen enkele regeringspartij daarover vragen stelt en hij hoort geen weerstand van regeringspartijen tegen die participatie die concurrentievervalsing is. Hij vraagt naar een stand van zaken : is er een gentlemen agreement ? Hij vraagt naar een reactie van de regering op het duidelijke standpunt van de Raad voor Mededinging.

– *Tussenkomst van de heer Johan Malcorps*

De heer Johan Malcorps wenst het globale mobiliteitsbeleid in algemene zin te beoordelen vanuit drie kernvragen : welk beleid (korte en lange termijn) wordt gevoerd, met welke middelen (de financiering) en door wie wordt het gevoerd ?

Hij verklaart dat zijn fractie achter deze beleidsbrief staat omdat er in belangrijke mate continuïteit is in het mobiliteitsbeleid. De belangrijkste zaken zitten vervat in het Vlaams Mobiliteitsplan waarvan men niet kan loochenen dat het er is. Wat inderdaad moet gebeuren, is dat er een consecratie van de regering komt van dit ontwerp. Daarnaast moet er duidelijk een beleidsmatige prioriteitsstelling met een timing komen en duidelijkheid omtrent de geraamde kostprijs op de korte en middel-lange termijn. Hij wenst voor de goedkeuring van de begroting 2003 duidelijk zicht op de maatregelen waarvoor de Vlaamse regering zich op korte termijn (voor de rest van deze legislatuur) wenst te engageren.

De vijf grote uitgangspunten van de resolutie van het Vlaams Parlement (verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid, toegankelijkheid en milieu) omtrent het mobiliteitsplan moeten worden uitgevoerd. Agalev blijft daar achter staan.

Er kan niet betwist worden dat er massaal veel middelen gemobiliseerd worden voor een mobiliteitsbeleid. Het Financieringsfonds voor de Eenmalige Uitgaven biedt nog extra middelen.

Hij wenst even de globale middelen (14,5 miljard BEF) te overlopen.

Fietspaden	2 miljard BEF
Missing links	1 miljard BEF
Mobiliteit	3,5 miljard BEF
Mobiliteit en verkeersveiligheid	2,7 miljard BEF
Herstel reguliere begroting	1,3 miljard BEF
Zwarte punten	3 miljard BEF
Zwarte punten voorafname	1 miljard BEF

Dit zijn de toegewezen bedragen ; het zou nuttig zijn dat de minister duidelijkheid verschaft over de mate waarin deze middelen zijn vastgelegd en de stand van zaken m.b.t. de uitbetaling. Ook de opmerkingen van SERV en de relatie tussen het VIF en het Financieringsfonds Eenmalige Uitgaven (FFEU) moet uitgeklaard worden. Spreker besluit dat het parlement in het kader van zijn controle-taak een duidelijk overzicht moet krijgen over de besteding van de middelen.

Dezelfde spreker wenst ook zijn visie te vertolken over de vraag welke instantie (wie) het beleid uitvoert. Er is de administratie die normaliter uitvoert. Voor een aantal specifieke technische dossiers kan er naar uitbesteding overgegaan worden. Zo zijn er een aantal specifieke instrumenten ontwikkeld. In de eerste plaats de mobiliteitsconvenants en nu actueel de BAM-constructie. Verder

worden een aantal taken uitbesteed aan de gouverneurs om een stuk dynamiek los te weken. Hij wenst wel duidelijkheid over de grenzen van dergelijke uitbestedingen en een duidelijke taakverdeling tussen wat de administratie zelf aankan en wat kan uitbesteed worden. In dat kader moet ook de discussie omtrent de objectieve behoefteanalyse gevoerd worden.

Wat de problematiek van de mobiliteitsconvenants betreft, verwijst ook de heer Johan Malcorps naar het desbetreffende verslag van het Rekenhof. Hij verwijst ook naar het rapport van de zogenaamde “Christoffelcommissie” rond verkeersveiligheid waaraan hijzelf deelnam. Inhoudelijk is er daar ook kritiek geleverd op het convenantbeleid als instrument van het beleid. De vraag die daar aan de orde is, was of dit instrument krachtig genoeg is om het verkeersveiligheidsbeleid te sturen. Spreker citeert uit dit rapport : “de probleemstelling verkeersveiligheid wordt in de huidige mobiliteitsplannen té vrijblijvend behandeld. Het is niet duidelijk hoe zwaar verkeersveiligheid doorweegt bij de kwaliteitsbewaking van de programmatie van infrastructuur bij de opmaak van programma-audits, planaudits en projectaudits. Verkeersveiligheidsauditors zijn zelfs niet voorzien ; er wordt geen rechtstreekse koppeling gemaakt tussen de mobiliteitsplannen en de gewestelijke, of de provinciale en de gemeentelijke investeringsprogramma’s inzake verkeersveiligheid. In feite gaat het over een proliferatie van structuren en routines in het gangbare verkeersveiligheids- en mobiliteitsbeleid in Vlaanderen en is er een gemis aan coördinatie tussen de task forces van de mobiliteitsconvenants, de provinciale auditcommissies, de gemeentelijke begeleidingscommissies en projectaudits bij grote infrastructuurprojecten bij AWW, de provinciale werking van provinciale commissies voor verkeersveiligheid en de adviesgroep verkeersveiligheid op de Vlaamse gewestwegen. Tenslotte wordt evenmin een band gelegd met het handhavings- en vervolgingsbeleid.”

Voor de spreker is dit de hamvraag inzake de mobiliteitsconvenants. Hij staat 100% achter het instrument maar heeft oor voor de procedurele kritiek van het Rekenhof. Inhoudelijk moet het instrument echter ook geïntegreerd worden in het globale beleid.

Er moet ook rekening gehouden worden met de 18 aanbevelingen van het Rekenhof. Hij pleit ervoor deze aanbevelingen positief in te vullen. Hij stipt de items aan die hem zeer relevant lijken : de beleidsvoorbereiding moet transparanter verlopen. Dat lijkt hem thans geen probleem meer ; dat was

vooral een probleem tijdens de opstartperiode. Naar de evaluatie toe blijft het Rekenhof terecht stellen dat er een terugkoppeling naar het parlement moet zijn. In verband met de beleidsplannen is er inderdaad de terechte opmerking van de gelijke behandeling van gemeenten bij selectie en beoordeling van projecten. Dat moet toch nog eens onderzocht worden. Kosten-batenanalyses moeten de doorschuiving van studie- en ontwerptaken voor mobiliteitsconvenantprojecten aan gemeenten en studiebureaus staven, dit is ook een belangrijk punt. Het beleid moet toetsbaar zijn. De heer Johan Malcorps staat voluit achter deze aanbeveling maar vraagt zich af in welke mate vroeger toen de administratie Bruggen en Wegen deze dossiers volledig alleen afhandelde, het beleid toetsbaar was, laat staan dat er een opvolging mogelijk was. Hij pleit voor een systeem dat toelaat dat er meer parlementaire controle mogelijk is.

Het lid staat achter de aanbeveling waarin aange drongen wordt op een samenwerking tussen de beleidsdomeinen ruimtelijke ordening en mobiliteit. De intergemeentelijke samenwerking blijft een belangrijk aandachtspunt. De gouverneurs krijgen hier een nieuwe rol te spelen.

Het Vlaams Parlement moet meerjarige financiële verbintenissen in de convenants decretaal machtigen. Dat is voor de spreker ook belangrijk.

De heer Johan Malcorps vindt enerzijds dat de aanpak van de zwarte punten moet versneld worden anderzijds formuleert hij wel enkele bedenkingen bij de rol daarbij van de gouverneurs. Kan deze versnelde aanpak waar hijzelf volledig achterstaat, gebeuren in overeenstemming met de objectieve behoefteanalyse ? De minister heeft vroeger reeds gesteld dat dit geen probleem is maar de concrete manier van werken van de gouverneurs is het lid nog steeds niet echt duidelijk.

– *Tussenkoms van de heer Eloi Glorieux*

De heer Eloi Glorieux wenst een tussenkomst te houden over het beleidsdomein Energie en de beleidsbrief Energie. Het beleidsdoel is te komen tot een duurzaam energiebeleid. Dat wordt vertaald in een aantal concrete doelstellingen : een optimale energiedienstverlening tegen sociale prijzen verzekeren via de bijsturing van de liberalisering van de energiesector ; het energieverbruik verminderen in residentiële woningen, de energie-efficiëntie verhogen in de industrie en de dienstensector en tenslotte wenst men het aandeel van de groene energie te verhogen. Op al deze domeinen zijn initiatieven genomen die verder gaan dan vroeger en sommige

van deze initiatieven zijn vernieuwend. Spreker heeft wel de indruk dat in het algemeen het beleid toch nog te weinig en te laat reageert, vooral als hij het Vlaams Klimaatplan als referentiekader neemt.

Hij vindt het een goede keuze dat de minister voor de vrijmaking van de elektriciteits- en gasmarkt de beide kalenders op mekaar heeft afgesteld. Vanaf 1 juli 2003 zullen alle huishoudelijke klanten vrij zijn. Er moet wel goede informatie verstrekt worden aan de klanten omtrent het nieuwe mechanisme. De burger moet in het kader van de liberalisering geïnformeerd worden omtrent zijn keuzemogelijkheden en hoe dat in de praktijk verloopt. Met welke criteria er rekening wordt gehouden : de prijs, oorsprong stroom. De klant moet als zijn stroomfactuur een extrakost van groene stroom vermeldt, ook weten wat de kostprijs is van de verwerking van radioactief afval, dat mag ook vermeld worden op de factuur.

De VREG zou tegen eind 2002 16 leveringsvergunningen voor elektriciteit afleveren. Het lid vraagt naar een punctueel en geografisch overzicht : welke geografische zones dekken deze vergunningen en in hoeverre kan er concurrentie spelen ?

M.b.t. de sociale openbare dienstverplichtingen blijft de heer Eloi Glorieux het moeilijk hebben met de stelling dat het gratis verstrekken van 100 kilowattuur een ecologische maatregel an sich is. De laagste inkomens hebben relatief gezien het hoogste verbruik omdat de woningen van deze categorie veelal niet goed geïsoleerd zijn en men gebruik maakt van oude energieverblindende huishoudtoestellen. Hij opteert eerder voor een beleid dat het verbruik afremt. Een hoeveelheid stroom gratis verstrekken is een sociale maatregel maar moet gepaard gaan met andere maatregelen om het verbruik te reduceren. De uitgewerkte procedure bij wanbetaling en de budgetmeter en de minimale levering zijn daarentegen wel goede initiatieven.

Inzake de openbare dienstverplichtingen inzake REG, vraagt dezelfde spreker naar een stand van zaken van het ontwerp van REG-actieplan 2003 dat de netbeheerders hebben ingediend.

Inzake REG in huishoudens verduidelijkt de heer Eloi Glorieux dat het aangekondigde Energie Prestatie en Binnenhuis klimaatdecreet (EPB-decreet) onlangs via een voorstel van decreet ingediend werd bij het Vlaams Parlement. Hij betreurt dat het zolang duurde : elke woning die gebouwd wordt zal immers moeten voldoen aan de nieuwe normen die in dit decreet worden opgelegd. Hij be-

treurt dat de administratie WTCB er zolang over deed om met een werkstuk te komen dat dan juridisch nog niet op punt stond. Dat gegeven maakt dat concrete resultaten deze legislatuur niet meer kunnen verwacht worden.

In dat EPB-decreet wordt de mogelijkheid voorzien om een energiecertificaat in te voeren. Dat is een goede zaak want zo krijgen bestaande woningen een energielabel. Hij vraagt wel naar een stand van zaken : timing en concrete uitvoeringsmodaliteiten. De heer Eloi Glorieux wenst te vernemen welke andere steunmaatregelen naast het energielabel, de minister zal invoeren om REG in bestaande woningen en gebouwen te bevorderen. Op welke wijze kunnen mensen aangezet worden om hun woningen energiezuiniger te maken ? In theorie kunnen hiervoor subsidies uit het CO₂/REG-decreet gebruikt worden maar er zijn daartoe geen middelen voorhanden. Bovendien zijn de renovatiepremies (van minister Gabriels) afgeschaft. Hij stelt vast dat energie-intensieve bedrijven die ijkpuntconvenants ondertekenen, vrijgesteld worden van CO₂-energietaks en bovendien een stuk begunstigd worden door ecologiesteun. Dat roept de vraag op waar de ecologiesteun blijft voor gezinnen die hun woningen energievriendelijker willen maken. Dit zou pas een maatregel zijn die zowel sociaal als ecologisch is want de sociaal zwakken winnen het meest aan een energiezuinige woning.

In verband met de implementatie van de energiebon wenst de heer Eloi Glorieux enkele kritische opmerkingen te formuleren. Deze energiebon is het resultaat van een unaniem goedgekeurde resolutie van het Vlaams Parlement. Een energiebon zou een extra stimulus kunnen zijn voor huishoudelijke woningen. Dat was althans de bedoeling van de resolutie maar hij moet vaststellen dat de uitwerking door de regering in de beleidsbrief niet overeenstemt met de intentie van de resolutie : er is daar een grote discrepantie.

In de resolutie vroeg het Vlaams Parlement aan de Vlaamse regering in het kader van de openbare dienstverplichtingen en het REG-decreet ervoor te zorgen dat de gezinnen financieel gestimuleerd worden om REG-maatregelen te treffen door het opzetten van een programma waarbij aan ieder gezin kortingsbonnen worden gegeven ter waarde van 15 euro. Er worden evenveel kortingsbonnen gegeven als er gezinsleden zijn. Deze kortingsbonnen zouden naar keuze kunnen aangewend worden voor een aantal maatregelen : de aankoop van spaarlampen, de aankoop van een spaardouchekop, de aankoop van een koelkast, diepvries, wasmachine, vaatwasmachine met A-label, ook hoog

rendementsglas komt in aanmerking. Ook het afstellen van een centrale verwarmingsinstallatie resorteert daaronder en tenslotte ook de aankoop van een energiemeter.

In tweede instantie vraagt het parlement aan de regering om in het kader van de openbare dienstverplichtingen aan de netbeheerders op te leggen een permanente, uitgebreide educatieve campagne te voeren om het rationeel energiegebruik bij gezinnen aan te moedigen. In derde orde moet er gezorgd worden dat de overheid een uitgebreide flankerende campagne opzet die gekoppeld wordt aan de uitreiking van de kortingsbonnen.

Wat er van overblijft, is dat aan de netbeheerder gevraagd wordt dat deze aan ieder gezinshoofd een energiebon zou bezorgen die kan ingewisseld worden voor een spaarlamp, een spaardouchekop ofwel een energiemeter. Elk gezinshoofd krijgt een aparte bon die kan ingewisseld worden voor een spaarlamp. Voor al deze producten moet er een remgeld van 1 euro betaald worden, voor de energiemeter zelfs een remgeld van 10 euro. Die bon van 15 euro van de goedgekeurde resolutie wordt dus teruggebracht tot één spaarlamp terwijl men bij IKEA al voor 5 euro een spaarlamp kan kopen. Op de koop toe moet er remgeld worden betaald, terwijl de filosofie van remgeld is dat deze maatregel als doel heeft de consumptie van het product waarvoor remgeld wordt betaald, af te remmen. Het lid dacht dat het juist de bedoeling was de mensen aan te sporen tot het kopen van bepaalde energiezuinige producten. Bovendien wordt er slechts één bon per familie uitgereikt en is de maatregel niet sociaal (10 euro remgeld). De sociaal zwakkeren zullen er nauwelijks gebruik van maken. Er moet bovendien informatie verschaft worden over wat zuinig verbruik inhoudt. Maar dat mist de heer Eloi Glorieux in deze uitvoeringsmaatregelen. Het is ook verre van duidelijk waar de mensen deze producten met hun energiebon moeten afhalen : bij handelaars of bij intercommunaal ?

Het lid concludeert dat de uitvoering van de resolutie niet overeenstemt met de filosofie van de gestemde resolutie. Hij hoopt op een bijsturing van deze uitvoeringsmaatregelen.

Het voorstel van EPB-decreet dat recent werd ingediend, regelt ook de energieprestatie-eisen voor nieuwe kantoren, maar niet voor bv. ziekenhuizen en sporthallen. Hij pleit derhalve ook dringend voor normen voor deze gebouwen en vraagt of er daartoe een budget in de begroting 2003 wordt uitgetrokken.

Wat de ijkpuntconvenanten (benchmark) met de industrie betreft, verwijst de spreker naar de gevoerde discussie daarover in deze commissie. Uit de cijfers van de beleidsbrief blijkt dat 74% van de CO₂-uitstoot komt van 105 energie-intensieve bedrijven met wie de benchmarkconvenant wordt afgesloten. 20% van de CO₂-uitstoot komt van energie-intensieve bedrijven met een verbruik van minder dan 0,5 peta joule. Deze bedrijven komen echter ook in aanmerking voor vrijstelling. Hij constateert derhalve dat 94% van de industriële uitstoot vrijgesteld wordt van alle andere maatregelen en doelstellingen terwijl hun CO₂-uitstoot in absolute cijfers nog blijft toenemen. Hij vindt het geen goede zaak dat het debat over de benchmark enkel gefocust wordt op vergelijkbare bedrijven die dezelfde producten produceren. Er moet ook gekeken worden of er geen alternatieve producten zijn die hetzelfde gebruiksdoeleinde hebben maar veel minder belastend zijn voor onze CO₂-uitstoot.

Hetzelfde lid blijft problemen hebben met het verlaten van de 3%-norm inzake milieuvriendelijke productie van energie die ook in het regeerakkoord staat. Als men tot de vaststelling komt dat de 3%-norm niet haalbaar is moet men ook maatregelen nemen die de oorzaak van die achterstand wegwerken. Hij denkt aan het herevalueren van inplantingvoorwaarden voor windturbines : landbouwgebied zou in zekere mate hiervoor in aanmerking moeten kunnen komen. Om het euvel van de lange looptijd van de aanvraagdossiers te verhelpen, moeten maatregelen getroffen worden om de administratieve molen sneller te laten malen. Welke stimuli zijn er om aan gemeenten RUP's te laten opstellen. Vooral de oorzaken van de achterstand moeten worden weggewerkt.

In verband met de fotovoltaïsche subsidies merkt het lid op dat deze budgetten vroegtijdig uitgeput zijn ondanks de verdubbeling van het budget, wat wijst op de interesse van de bevolking. Hij pleit ervoor om andere maatregelen zoals hogere terugbetalingstarieven (voor zonnestroom) in te voeren.

Inzake warmtekrachtkoppeling (WKK) pleit dezelfde spreker ervoor om het WKK-systeem decretaal vast te leggen. Hij dringt ook aan op een evaluatie van de VZW Cogen. En het lid vraagt naar een stand van zaken van het aangekondigde Vlaams Energieagentschap dat blijkbaar de rol van centrale zender rond WKK-informatieverstrekking zal overnemen van Cogen.

Inzake sensibilisering en informatiecampaagnes heeft de heer Eloi Glorieux de indruk dat de budgetten daarvoor zijn gedaald. Daar waar de be-

leidsbrief het heeft over de voortzetting van de communicatie-inspanningen, meent het lid dat deze juist moeten opgedreven worden, zeker in functie van het eerder teleurstellende effect op de realisatie van de doelstellingen van het Klimaatplan en het niet halen van de 3%-norm. Zo pleit hij ervoor om jaarlijks een maand van de energiebesparing te organiseren.

Hetzelfde lid vraagt naar een stand van zaken in verband met het CO₂/REG-decreet : dit is voorlopig een lege doos omdat er geen middelen ter beschikking zijn.

Spreker besluit dat er een tandje bij moet gestoken worden. Er wordt meermaals verwezen naar de realisatie van het Vlaams Klimaatplan. De voorziene maatregelen zijn echter onvoldoende in die mate zelfs dat stabilisatiedoelstellingen niet gehaald worden. De CO₂-uitstoot in de industrie steeg in de periode tussen 1990 en 2000 ; de kern-doelstelling dat de CO₂-uitstoot van de huishoudens t.o.v. 1998 moet dalen, lijkt realiseerbaar. Dat is het lichtpuntje want in al de andere sectoren stijgt deze uitstoot. Hij vraagt zich af of enkel de gezinnen de Kyotonormen moeten halen omdat er een verschuiving van de inspanningen plaatsgrijpt van de industrie naar de gezinnen.

Spreker besluit dat hij vooral de pijnpunten heeft belicht in zijn tussenkomst. De beleidsbrief bevat evenwel ook goede punten. Hij wenst dit toch te benadrukken om niet de indruk te wekken dat hij deze beleidsbrief in zijn geheel ondermaats vindt.

– *Tussenkomst van de heer Robert Voorhamme*

De heer Robert Voorhamme heeft een aantal concrete vragen omtrent het havenbeleid.

Heeft men zicht op de gemeenschappelijke studie die in opdracht van de Lange Termijnvisie Schelde estuarium wordt ondernomen ? Zal men de vooropgestelde termijn (maart 2004) rond de timing van deze studie halen ?

Dezelfde spreker verklaart dat er nog een aantal cruciale uitvoeringsbesluiten van het Havendecreet moeten getroffen worden. Hij vraagt naar een stand van zaken inzake timing en budgettaire implicaties.

Inzake fietsbeleid (het Vlaams Totaalplan Fiets) kan de Vlaamse overheid, als wegbeheerder zelf vele initiatieven ondernemen op de gewestwegen. Maar een groot deel van het fietsbeleid moet vooral op het gemeentelijk niveau worden gerealiseerd.

Daartoe worden er een aantal instrumenten ontwikkeld zoals het vademecum dat ter beschikking ligt van de gemeenten. Hij vraagt naar een evaluatie van deze instrumenten. Hij heeft het gevoel dat de implementatie heel sterk verschilt van gemeente tot gemeente.

De heer Robert Voorhamme verwijst naar een recent radiobericht dat het heeft over een bijzonder hoog percentage van vrachtwagens dat overladen is. Hij vraagt daaromtrent duidelijkheid : is er een relatie tussen het overladen zijn en de slijtage van de wegen ? De vraag is of er nog een extra budgettaire inspanning kan geleverd worden om de slijtage te verminderen. Welke initiatieven worden er genomen om te vermijden dat onze wegen té snel verslijten ?

– *Tussenkomst van de heer Marc Cordeel*

De heer Marc Cordeel verklaart dat zijn bekommernis het dagdagelijkse onderhoud van de auto-wegen is. Hij stelt vast dat er een enorme wateroverlast is omdat er geen voldoende onderhoud van de rioleringen plaatsvindt. In vergelijking met het buitenland stelt hij 's nachts geen zichtbaar onderhoud van de autowegen (veegwagens) vast. Het lid vraagt daarvoor extra aandacht.

– *Tweede tussenkomst van de heer Johan Malcorps*

In verband met de opmerking van de heer Robert Voorhamme m.b.t. de Lange Termijnvisie Schelde estuarium verwijst het lid naar de uitwerking van de Memoranda van Overeenstemming van Kallo en Vlissingen. Hij verwijst naar pagina 10 van de Beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken waar sprake is van werkgroepen en deelwerkgroepen om dit uit te werken. Vanuit havenmiddens wordt de vraag gesteld of de Vlaamse ambtenaren dit tempo kunnen volgen. Het mag geen strategie zijn om te "encommissioneren" : hij verneemt dat er in dit verband problemen rijzen inzake mensen en middelen.

– *Tussenkomst van mevrouw Wivina Demeester-De Meyer*

Inzake de oorsprong van de mobiliteitsconvenants verklaart mevrouw Wivina Demeester-De Meyer dat de vorige Vlaamse regeringen in 1995 gestart zijn met dit instrument. Zij citeert cijfers : in 1996 werd een bedrag van 360 miljoen BEF voorzien, in 1997 werd dat opgetrokken tot 450 miljoen BEF. In het mobiliteitshandboek dat ter beschikking wordt

gesteld van de gemeenten leest zij dat meer dan 40% van het jaarbudget van AWW tegenwoordig aan convenantgebonden projecten besteed wordt. Is de interpretatie juist dat van het jaarbudget AWW 356 miljoen euro, 142 miljoen euro besteed wordt aan convenantgebonden projecten? Het recente Verslag van het Rekenhof over het gebruik van convenants in de Vlaamse Gemeenschap (*Parl. St. VI. Parl., 2002-2003, nr. 38/1*) stelt expliciet dat het systeem tot op heden niet transparant is. Zij is het niet eens met de heer Johan Malcorps die stelt dat deze kritiek op het verleden slaat.

De heer Johan Malcorps verduidelijkt dat de kritiek van het Rekenhof zowel op het verleden (beginfase) als het heden slaat. Hij is akkoord dat het parlement meer moet betrokken worden bij dit instrument. Men moet echter ook de discussie voeren over hoe het beleid verliep vooraleer er sprake was van convenants.

Mevrouw Wivina Demeester repliceert dat de heer Johan Malcorps zelf in 1995 en 1996 ernstige kritiek geuit heeft op het instrument van de convenant. Zijzelf verklaart dat ze als toenmalig minister bevoegd voor Financiën kritiek heeft geuit op het gebrek aan transparantie van de convenants.

2. Globaal antwoord van minister Steve Stevaert omtrent energie

De minister verklaart dat hij een gecoördineerd antwoord zal leveren, gegroepeerd per thema.

Vooreerst op het vlak van **Energie**, is dat vooral een antwoord op de vragen van de heer Eloi Glorieux :

Wat betreft de informatie aan de gezinnen over de vrijmaking van elektriciteits- en aardgasmarkt wil de minister de situatie nog eens volledig uitleggen.

Vanaf juli 2003 hebben alle elektriciteits- en aardgasgebruikers in Vlaanderen, ook de gezinnen, de mogelijkheid om van energieleverancier te veranderen. Op diverse manieren zullen de gezinnen en de bedrijven op de hoogte gebracht worden van deze mogelijkheid.

Ten eerste, brengen de elektriciteits- en aardgasnetbeheerders alle klanten die in aanmerking komen om van energieleverancier te veranderen, hiervan ten minste twee maanden op voorhand op de hoogte. Voor de gezinnen betekent dit dat zij vóór 1 mei 2003 een brief van hun huidige elektriciteits- en aardgasverdelers zullen ontvangen waarin

hen de procedure wordt uitgelegd om van energieleverancier te veranderen.

Ten tweede, zullen uiteraard ook de energieleveranciers de gezinnen op de hoogte brengen van de mogelijkheid om van leverancier te veranderen. Bestaande leveranciers zullen hun klanten trachten te behouden. Nieuwe leveranciers zullen naam bekendheid willen opbouwen en zullen grote inspanningen leveren om de huisgezinnen te overtuigen om van leverancier te veranderen.

Ten derde, zal de VREG erop toezien dat de communicatie van de netbeheerder op een neutrale manier gebeurt. Zo moeten de distributienetbeheerders hun klanten op een objectieve manier informeren over de mogelijkheid om van leverancier te veranderen en mogen zij geen voorkeur laten blijken voor een bepaalde leverancier. De VREG zal daarnaast een communicatiecampagne voeren met radiospots, advertenties, folders, artikels en presentaties.

Voor de levering van elektriciteit en aardgas aan vrije klanten is een leveringsvergunning vereist.

De VREG heeft ondertussen aan 15 bedrijven een leveringsvergunning voor elektriciteit toegekend, zijnde : Ecopower, Electrabel, Electrabel Customer Solutions, EDF, Elektriciteitsbedrijf Merksplas, EON, Essent, Luminus, Nuon, Remu, RWE Plus Belgium, RWE Solutions, SPE, TotalFinaElf en Watt Plus.

Zes bedrijven hebben bij de VREG een aanvraag voor een leveringsvergunning voor aardgas ingediend, zijnde : BP, Distrigas, Electrabel Customer Solutions, Gaz de France, Luminus en Ruhrgas.

De minister heeft aan de VREG gevraagd om de procedure voor de toekenning van de leveringsvergunningen voor aardgas snel af te ronden.

Op 12/11/2002 heeft de Raad voor de Mededinging beslist dat de manier waarop de klanten van drie Waalse gemengde intercommunales werden overgedragen naar Electrabel de concurrentiewerking verhindert. De minister is verheugd over de wil van de Raad voor de Mededinging om streng toe te zien op de concurrentiewerking op de Belgische energiemarkt. Hij is evenwel van mening dat er zich in Vlaanderen geen problemen stellen.

Om de continuïteit van de elektriciteitsleveringen te waarborgen, voorzien het Elektriciteitsdecreet en het Aardgasdecreet dat alle netbeheerders een standaardleverancier aanduiden die elektriciteit én

aardgas levert aan de vrije klanten die geen expliciete keuze voor een leverancier maken. In Vlaanderen beperkt de aanduiding van een standaardleverancier echter niet de concurrentie op de markt. De VREG heeft namelijk beslist dat alle standaardleveranciers algemene voorwaarden moeten toepassen waarin staat dat de contracten op ieder moment beëindigd kunnen worden mits een opzegtermijn van 1 maand. Er is een groot verschil tussen de Vlaamse en Waalse aanpak.

De beslissing om aan elk Vlaams gezin jaarlijks gratis 100 kWh elektriciteit plus 100 kWh per gezinslid toe te kennen, is en blijft een sociaal en ecologisch verantwoorde maatregel.

Elektriciteit is in onze maatschappij een elementaire nutsvoorziening die voldoet aan een basisbehoefte. Door het toekennen van een gratis hoeveelheid elektriciteit wordt in alle omstandigheden een minimale elektriciteitsvoorziening gewaarborgd. Met de maatregel wordt een sociale correctie bewerkstelligd. Het voordeel van de gratis hoeveelheid elektriciteit is namelijk relatief groter voor gezinnen met een laag elektriciteitsverbruik (dit zijn meestal gezinnen met een laag inkomen) en voor gezinnen met veel kinderen. De maatregel is bovendien een ecologische maatregel aangezien het voordeel relatief groter is voor gezinnen die rationeel met elektriciteit omspringen.

De doelstellingen inzake warmtekrachtkoppeling werden gerealiseerd tot het jaar 2000. Daarna stopte de verdere ontwikkeling van warmtekrachtkoppeling grotendeels, hoofdzakelijk door de onzekere marktsituatie door de start van de liberalisering van de elektriciteitsmarkt.

Daarom werd Cogen Vlaanderen opgericht om meer promotie voor warmtekrachtkoppeling te voeren. De oprichting en de taken van het Vlaams Energieagentschap zijn afhankelijk van het veranderingsproces inzake Beter Bestuurlijk Beleid binnen de administratie van de Vlaamse Gemeenschap.

Op korte termijn zal ook een voorstel van decreet inzake WKK-certificaten voorgelegd worden aan het Vlaams Parlement. Dit voorstel vormt een aanvulling van het Elektriciteitsdecreet, zoals gevraagd door de Raad van State, en houdt rekening met de Europese ontwerprijlijn inzake WKK.

De inspanningen voor een goede en vlotte inpassing van groenestroominstallaties op het vlak van ruimtelijke ordening, dienen inderdaad voort gezet te worden.

De beschikbare middelen in het hernieuwbaar energiefonds zullen hierop prioritair gericht worden.

Het lokale inplantingsbeleid en draagvlak zullen daarom gestimuleerd worden, onder meer door de activiteiten van lokale coöperatieven en gemeentelijke duurzame energieplanning te ondersteunen.

De inplanting van windturbines in landbouwgebied dient weloverwogen te gebeuren via de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen. De minister zal zijn collega bevoegd voor Ruimtelijke Ordening vragen de inspanningen op dit vlak verder te zetten.

De opmerking als zou er teveel aandacht alleen uitgaan naar windenergie als mogelijke groene stroom spreekt de minister tegen.

De huidige productiecapaciteit voor groene stroom bedraagt volgens gegevens van de VREG ongeveer 170 gigawattuur per jaar, waarvan 60 gigawattuur uit windenergie.

Inzake groenestroomproductie uit biomassa staan de komende jaren eveneens nog heel wat projecten in de steigers. De belangrijkste hiervan zijn mestverbranding (verwachte productie van 41 gigawattuur), houtafvalverbranding en -vergassing (verwachte productie 190 gigawattuur), en co-verbranding van slib en olijfpulp (140 gigawattuur).

De Organisatie Duurzame Energie (ODE) raamt de totale groenestroomproductie in 2003 op bijna 500 gigawattuur, waarvan 80 gigawattuur uit wind, de rest bijna volledig uit biomassa en biogas.

Wat betreft de vermelding van de prijscomponenten op de facturen meldt de minister dat dit een federale bevoegdheid is. Momenteel wordt een koninklijk besluit voorbereid om een informatieve, gebruiksvriendelijke factuur te verplichten, waarop onder meer op een duidelijke manier de kostenstructuur wordt vermeld.

Wat betreft de middelen voor het REG-fonds, lijkt een doorstorting vanuit het federale fonds niet te gebeuren, waardoor er geen additionele middelen beschikbaar zijn.

Voor de hernieuwbare elektriciteitsproductie geldt een duidelijke doelstelling voor het Vlaams Gewest. Deze doelstelling is vastgelegd als een minimale, economisch haalbare doelstelling, ook voorzien als doelstelling door de Europese richtlijn hernieuwbare energiebronnen. Zolang deze doelstel-

ling niet voldaan is, worden er boetes gestort in het Hernieuwbaar Energiefonds en zijn deze middelen nodig om aanvullend beleid te voeren voor het realiseren van de streefpercentages groene stroom.

Het zou een denkpiste kunnen zijn om de middelen van de twee fondsen samen te voegen, waardoor er middelen beschikbaar komen voor REG-maatregelen, voor zover niet aan alle groenestroomdoelstellingen voldaan is, want in dat geval komen er ook geen middelen meer in het Hernieuwbaar Energiefonds.

Voor de aanwending van de middelen in het Hernieuwbaar Energiefonds wordt momenteel overleg gevoerd met de betrokken sectoren. Vermoedelijk zal dit afgerond zijn tegen het einde van dit jaar.

Het voorstel van decreet inzake energieprestatie-regelgeving werd op 22 oktober 2002 ingediend bij het Vlaams Parlement. Dit voorstel van decreet voorziet energiecificering van gebouwen. Voor de concrete uitwerking van deze certificatie dient een uitvoeringsbesluit uitgewerkt te worden. Daarbij dient rekening gehouden te worden met de praktische haalbaarheid en het nut van energiecificatie volgens het type van gebouwen.

Specifieke software voor het opstellen van energiecificaten wordt momenteel uitgewerkt in samenwerking tussen de verschillende gewesten.

De verplichte toepassing van energiecificatie zal in de eerste plaats nuttig zijn bij de verkoop van een woning, de verhuur van een woongelegenheden of bij nieuwbouw, en zal vooral bij nieuwbouw het gemakkelijkst praktisch haalbaar zijn.

Een ontwerp van uitvoeringsbesluit hieromtrent zal voorbereid worden tegen de goedkeuring van het energieprestatiedecreet.

De energieprestatie-regelgeving is nu reeds van toepassing op alle kantoorgebouwen.

De uitbreiding van energieprestatienormen naar de dienstensector buiten kantoorgebouwen is ingewikkeld, gezien de specifieke functionele eisen die gesteld worden aan specifieke gebouwtypes zoals ziekenhuizen, sporthallen en dergelijke. Hierover dient eerst verder beleidsondersteunend onderzoek te gebeuren.

Wat betreft de stand van zaken van de REG-actieplannen, deze zijn inmiddels ingediend door de netbeheerders en mits enkele correcties goedgekeurd door de bevoegde administratie.

De actieplannen omvatten bijvoorbeeld premies voor huishoudelijke energieaudits, muurisolatie, dakisolatie, hoogrendementsbeglazing, hoogrendementsketels, spaardouchekoppen, spaarlampen, thermostaatkranen, zonneboilers en zonnepanelen. De netbeheerders zullen hieruit de meest efficiënte acties kiezen om aan hun besparingsverplichtingen te voldoen.

De volledige actieplannen zijn beschikbaar bij de afdeling Natuurlijke Rijkdommen en Energie.

De resolutie omtrent energiecheques werd in deze actieplannen geïntegreerd. De netbeheerders verklaren zich ertoe bereid elk gezin een spaardouchekop aan te bieden en elk bijkomend gezinslid een spaarlamp. Voor de andere maatregelen waarvoor de energiecheque geldig zou zijn, zoals A-label toestellen en hoogrendementsglas, zou de impact van de energiecheque van 15 euro klein zijn. Daarom worden hiervoor in de globale REG-actieplannen premies voorzien, die veel hoger kunnen liggen dan 15 euro.

Naast het aanbieden van de spaarlampen en spaardouchekoppen, verklaarden de netbeheerders zich ertoe bereid om nog ambitieuze actieplannen uit te voeren. Dit zal binnenkort vastgelegd worden in een protocol.

Dit betekent eveneens een sterke uitbreiding van de REG-actieplannen, als alternatief voor een financiering van aanvullend REG-beleid uit het REG-fonds.

Het benchmarkconvenant richt zich op energie-efficiëntie. Hieronder wordt ook het niet-energetisch gebruik van brandstoffen begrepen, dat op de productieplaats zelf voor emissies zorgt.

Het benchmarkconvenant voorziet ook de toepassing van flexibele mechanismen, mits inachtnaam van randvoorwaarden die nog zullen opgelegd worden door de Vlaamse regering. De minister is er in elk geval voorstander van voldoende randvoorwaarden op te leggen zodat enkel positieve projecten op ecologisch, economisch en sociaal vlak aanvaardbaar zijn. Projecten die gebaseerd zijn op gebakken lucht uit Rusland of bebossingsprojecten en andere projecten met twijfelachtige milieu-impact dienen in elk geval geweerd te worden.

Het benchmarkconvenant richt zich echter niet op materiaalkeuze of productnormering. Dit vormt het onderwerp van Europese ontwerprijlijnen die momenteel besproken worden.

De indicatoren voor de doelstellingen van het beleidsdomein energie, worden gedetailleerd en systematisch bijgehouden door de Administratie Planning en Statistiek (APS) en zijn beschikbaar op hun website. Daarnaast voert de Administratie Planning en Statistiek in het kader van het Statistisch Meerjarenprogramma een tweejaarlijkse bevraging uit naar het energiegebruik en het energiegedrag. Een uitgebreid rapport hierover is eveneens beschikbaar bij APS.

3. Replieken – energie

De heer Eloi Glorieux is van oordeel dat de impact van de energiebon niet zo verwaarloosbaar is : zijn er b.v. 4 gezinsleden gaat het al over een bedrag van 60 euro en kan dit een voldoende aansporing zijn om te opteren voor een toestel met een A-label. De meerprijs die men moet betalen voor een A-label kan met die bon voor een stuk worden gecupereerd.

In verband met de flexibele mechanismen is dezelfde spreker het volkomen eens met de minister dat we niet in het buitenland b.v. hete lucht moeten kopen. Hij zou liever ook alles op het thuisfront realiseren maar moet vaststellen dat we er met de huidige maatregelen niet geraken. Zijn bezorgdheid is hoe men op het thuisfront de doelstellingen kan realiseren.

De minister verklaart dat ook het federale niveau zijn deel van het werk moet doen.

De heer Eloi Glorieux kan daarmee instemmen maar stelt dat het federale niveau enkel flankerende maatregelen moet treffen. Hij wenst dat aange drongen wordt dat er stappen worden gezet. Hij denkt dan onder meer aan de realisatie van de CO₂-energietafs. Dan heeft men een stok achter de deur voor de ijkpuntconvenants.

Wat de energiebons betreft, is de minister van oordeel dat de uitvoering van de resolutie een verhaal in verschillende stappen is. Hij verklaart dat behoedzaam moet te werk worden gegaan om perverse effecten te vermijden. Hij vraagt zich af of het verstandig is dit ook in te voeren voor grote aankopen. Hij heeft zijn twijfels over de kritische succesfactoren. De minister weet in ieder geval dat de formule werkt voor kleinere aankopen zoals spaarlampen.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer vraagt verduidelijking omtrent de timing van de vrijmaking

van de energiemarkt : nu zijn het organisaties en bedrijven die hun keuze maken en vanaf mei 2003 zal het de burger zijn, terwijl die vanaf juli 2003 zijn gas vrij kan kiezen ?

De minister repliceert dat voor de elektriciteits- en gasmarkt de kalender werd samen gelegd op 1 juli 2003. De kabinetschef vult aan dat vanaf 1 januari 2003 de vrijmaking ook geldt voor grote verbruikers van gas. Het was de bedoeling voor gas om het later te doen maar uiteindelijk heeft men de kalender samengevoegd.

De heer Jan Verfaillie verklaart dat er verschillende gemeenten uit de Westhoek geconfronteerd worden met een onvoldoende dekkingsgraad van de gasmarkt. Een aantal plattelandsgemeenten die onvoldoende financiële middelen hebben, kunnen de last niet dragen van de kost voor het aanleggen van leidingen. Hij vraagt of bij de vrijmaking van de markt, deze kosten voor de aanleg nog steeds ten laste vallen van de gemeenten ?

De minister is zich bewust van het gegeven dat de Westhoek inderdaad niet goed voorzien is van gas. Dit heeft te maken met de lage densiteit van de woningen. In een gesloten markt kon men dat afschrijven en op basis van materiële en immateriële dividenden was dit financierbaar ; in een open markt wordt de verkoop en de netwerking gesplitst. Hij opteert voor een systeem waarbij een verplichting wordt opgelegd dat in relatie met een bepaalde densiteit er een basisvoorziening moet gebeuren. Dit moet gefinancierd worden met linken naar de verkoop. Hij vermeldt dat Limburg in dezelfde situatie verkeert : de privé-sector organiseerde de gasverdeling en was traag in het realiseren van verlieslatende aansluitingen. De gemeente moest de privé-sector prefinancieren. Nu is er een inhaalbeweging bezig maar men kan deze zaak niet snel financieren omdat een netwerkbedrijf niet de cash genereert dewelke een verkoopbedrijf genereert. Hij besluit dat er een kader moet worden gecreëerd dat er in alle redelijkheid een recht op aansluiting op gas wordt gerealiseerd.

De heer Jan Verfaillie vermeldt dat een bepaalde gemeente in de Westhoek die een 100tal aansluitbare woningen heeft, prijs heeft gevraagd bij Electrabel. Men vraagt daarvoor echter 300.000 euro wat onbetaalbaar is voor een plattelandsgemeente. Vandaag moet de gemeente als ze beslist dat er gas komt, die kosten dragen in de begroting. Blijft dit systeem gehandhaafd in de toekomst ?

De minister repliceert dat dit niet het geval is. Hij probeert te zoeken naar een solidariteitssysteem. De privé-sector zal meer dan ooit investeren waar het rendabel is. Vanuit die pot moet wat weggehaald worden om een solidariteitssysteem op te zetten zodat de verspreiding van gasinfrastructuur optimaal zal verlopen in Vlaanderen. Eén van de kenmerken van de liberalisering is dat de service naar de klant centraal staat maar dat niet geïnvesteerd wordt in de infrastructuur. Daar zal de overheid moeten optreden. De minister kan daar echter geen concrete termijn opplakken.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer concludeert uit het antwoord van de minister dat energie-vriendelijke maatregelen door de leverancier mede gesubsidieerd worden. Zij vraagt of dit ook gegarandeerd wordt bij omschakeling b.v. van Electrabel naar Luminus. Is het aan de voorzieningen zelf om dit te onderzoeken ?

De kabinetschef antwoordt dat de thesis is dat deze opgesomde bedrijven een bepaald percentage energie per jaar moeten besparen. Hoe dit concreet moet gerealiseerd worden, is bepaald in het REG-actieplan. Er is bovendien controle vanuit de administratie. De minister verduidelijkt dat zoals in de telecomsector, grote spelers informatie zullen leveren over waar men terecht kan voor de aankoop.

Men zal wellicht eigenaardige tarievenstructuren krijgen : bepaalde stroom zal relatief duur zijn en andere zal zeer goedkoop zijn. Dit heeft alles te maken met het verbruikprofiel van de klant. VVSG zal voor de openbare besturen een typebestek opstellen.

Op de vraag hoe de burger zal wegwijs gemaakt en begeleid worden, verklaart de minister dat enerzijds de spelers op de markt informatie zullen geven maar dat anderzijds ook de VREG een initiatief zal nemen via een aparte infolijn waar neutrale informatie zal gegeven worden. Men verwacht een zeer grote respons en men denkt dan ook aan een aparte telefoonlijn. Burgers die vandaag vragen hebben, kunnen nu al terecht bij de VREG.

4. Antwoord van minister Steve Stevaert omtrent de NMBS

Omtrent het NMBS-dossier, wenst de minister te reageren op een vraag van de heer Jan Loones.

Het Vlaams Parlement stemde in juni 2001 een resolutie betreffende het investeringsprogramma van

de spoorwegen. Daarbij werden zowel in de overwegingen als in de concrete vragen aan de regering de grote bekommernis weergegeven wat de institutionele hervorming van de NMBS aangaat. In het samenwerkingsakkoord dat volgde uit de onderhandelingen zijn concrete stappen gezet inzake de uitvoering van de vragen uit de resolutie. De invulling en de werking van de nieuwe organen maken nieuwe stappen voorwaarts mogelijk in het spoor-dossier. Het executief comité van de ministers van mobiliteit voorziet in een terugkoppeling van de mobiliteitsstudie voor de spoorwegen naar de mobiliteitsplanning op niveau van de gewesten. Daar wordt trouwens ook een aanzet gegeven tot objectieve behoefteanalyse. Tevens is voorzien in de opvolging van het investeringsplan en de controle op de besteding en de verdeling van de middelen. De minister stelt dat hij aan de secretaris-generaal van het departement LIN de opdracht gegeven heeft een administratief opvolgingsorgaan samen te stellen om te voorzien in deze controle.

De overwegingen met betrekking tot het voorstедelijke vervoernet rond Brussel, de ontsluiting van Zaventem en de uitbreiding van de capaciteit voor dat voorstедelijk vervoernet zijn binnen datzelfde forum voorzien. Er is trouwens een ontwerp van akkoord over het voorstедelijk vervoernet tussen de drie gewesten en de federale overheid. Na overleg in de federale ministerraad volgt hierover nog een bespreking met de gewesten, zodat dit akkoord kan worden afgerond. De minister wil er trouwens nogmaals aan herinneren dat De Lijn voor wat haar aandeel betreft in het voorstедelijk vervoernet rond Brussel werk maakt van het verbeteren van haar aanvoerlijnen en rechtstreekse doorkoppelingen naar Brussel.

Wat de hervorming van de NMBS zelf aangaat, met name de aanpassing van de wet van 21 maart 1991, is er een overlegstructuur opgericht binnen de beheersorganen van de spoorwegen, met name het Oriënteringscomité. De Lijn is daar vertegenwoordigd door de directeur-generaal en de adjunct directeur-generaal. Met andere woorden, zowel op het niveau van de ministers als binnen de spoorwegonderneming zijn er nu plaatsen waar Vlaanderen als gewest kan meepraten. Dat was voordien niet het geval. Dat dit hele proces de nodige tijd in beslag heeft genomen, heeft natuurlijk te maken met de wijzigingen aan de top van de NMBS.

Het Vlaams Parlement heeft in het debat rond het meerjareninvesteringsplan van de NMBS een resolutie gestemd waarin enkele duidelijke vragen aan de regering werden gesteld. Aangezien het overleg met de federale overheid hierover nog niet was af-

gelopen, konden er reeds belangrijke zaken gerealiseerd worden. De overwegingen van de resolutie stelden reeds een aantal zaken scherp, met name het gebrek aan afstemming tussen de mobiliteitsplanning en het investeringsplan, het gebrek aan objectieve criteria en het gebrek aan controle op de verdeelsleutel van de middelen. Een tweede cluster van overwegingen betreft de ontsluiting van de luchthaven van Zaventem en het concipiëren van een voorstedelijk vervoernet voor openbaar vervoer, gemeenzaam bekend als GEN.

Aan de eerste groep overwegingen is tegemoet gekomen door het oprichten van het executief comité van ministers van mobiliteit, waarin de afstemming van de diverse beleidsniveaus wordt voorzien en waar de opvolging van de investeringsplanning en de verdeelsleutels wordt georganiseerd. Aan de tweede groep overwegingen wordt op twee verschillende niveaus tegemoet gekomen : enerzijds zijn de ontsluitingsprojecten voorzien in het meerjarenplan en het samenwerkingsakkoord dat daaruit voortvloeide ; anderzijds is er een ontwerp van akkoord voor een voorstedelijk vervoernet rond Brussel, waarbinnen alle afspraken worden geregeld in uitvoering van het investeringsplan van de NMBS en het mobiliteitsbeleid van de gewesten.

Het parlement vraagt concreet aan de Vlaamse regering dat ze haar advies in de tijd zou beperken op voorwaarde dat de herstructurering van de NMBS plaatsvindt en dat er rekening wordt gehouden met de objectieve behoefteanalyse. Aangezien de wet intussen is aangepast en de herstructurering van de NMBS loopt, is het noodzakelijk toe te zien in het executief comité van de ministers van mobiliteit op de opmaak van de mobiliteitsplanning bij de spoorwegen en meer in het bijzonder op de aanzet van de objectieve behoefteanalyse voor de transportplannen. Het parlement vraagt de regering ook slechts onder welbepaalde voorwaarden in te stemmen met de investeringsplanning, met name indien er verduidelijkt wordt welke projecten niet uitgevoerd worden, indien het netto te financieren saldo niet wordt gefinancierd ; het onttrekken aan de verdeelsleutel van de investeringen in Zaventem en in de zeehavens ; het versnellen van bepaalde strategische spoorinvesteringen ; het voorzien van uitbreidingsinvesteringen voor het binnenlands reizigersverkeer en een toezicht op de toepassing van de verdeelsleutel volgens het strikte principe van de territorialiteit.

Er zijn nog geen projecten die voor uitstel of afstel in aanmerking komen en de NMBS heeft nog steeds niet gesteld dat de engagementen uit het investeringsplan niet kunnen gehonoreerd worden.

Bovendien wordt het aandeel van de Waalse lijnen op Vlaams grondgebied uit de verdeelsleutel gehaald en is de ontsluiting van Zaventem als project van nationaal belang uit de verdeelsleutel gehouden. Het versnellen van spoorinvesteringen kan worden gerealiseerd door pre- en cofinanciering van deze projecten. De NMBS heeft twee dossiers ingediend voor dit jaar, meer in het bijzonder voor de financiering van de studiekosten voor de ontsluiting van de luchthaven en voor de tweede haventoeegang. Er wordt voorzien in een controle van de verdeling der middelen en de opvolging van de projecten voorzien in het investeringsplan binnen het executief comité van de ministers van mobiliteit.

5. Replieken omtrent de NMBS

De heer Carl Decaluwe stelt vast dat de minister nu eigenlijk verklaart dat er niets gebeurd is buiten opdracht geven aan de secretaris-generaal van LIN en wat opvolgingscontrole. Er zal iets moeten gebeuren bij de NMBS zelf.

Het lid citeert uit het interview met minister Stevaert in het weekblad Knack dat inderdaad een oplossing moet gezocht worden voor de molensteen van de NMBS met name de schuld. Het heeft geen zin om studies te laten maken als er structureel aan de NMBS niets verandert. Na 2 jaar zijn deze studies immers achterhaald.

Hij vindt het grof dat de minister zegt dat de NMBS nog niet heeft gemeld dat zij het investeringsprogramma niet gaan uitvoeren. Op welke manier zal Vlaanderen op de pedalen duwen om effectief vooruitgang te krijgen in dat dossier ? Hoe zal Vlaanderen effectief betrokken worden bij de NMBS zodat de strategische spoorontsluiting in Antwerpen kan gerealiseerd worden ? Het lid heeft de minister trouwens nog niets horen vertellen over de grote opmerkingen van het Rekenhof inzake het convenantbeleid. Met name dat de hoofdspeler in de mobiliteit, de NMBS totaal niet betrokken is. Men moet in één beweging ook de NMBS betrekken als men de ambitie heeft te komen tot een geïntegreerd mobiliteitsplan.

De heer Johan Sauwens verklaart dat de minister vorig jaar met vroegere verklaringen zware verwachtingen heeft gecreëerd. In dat verband herinnert het lid aan de uitspraken van minister Stevaert over eigen spoorinvesteringen en de de facto regionalisering van de NMBS. Het antwoord van de minister vandaag is bedroevend. Nu verschuilt de minister zich achter de NMBS om nog niets te doen.

In de begroting van het VIF is daarvoor slechts een bedrag van 578.000 euro voorzien. Dat zijn “peanuts”, terwijl iedereen weet dat rond de tweede spoortoegang en de problematiek van de ontsluiting van de luchthaven dringend initiatieven moeten genomen worden. De minister is echter weinig ambitieus en voorziet geen enkele euro voor projecten waarover in Vlaanderen een zeer brede consensus bestaat.

De heer André Denys is van oordeel dat het NMBS-dossier gelet op de schuldproblematiek van de spoorwegen en ABX na de federale verkiezingen in juni 2003 op de regeringstafel zal belanden en dat onder meer de regionalisering van bepaalde delen ter tafel zal liggen.

Op de opmerking van de heer Ludwig Caluwé dat men dan ondertussen 4 jaar tijd verloren heeft, repliceert hetzelfde lid dat de stappen die gezet werden hoe klein ook, positief zijn. Hij is verheugd dat er naar een Vlaams front wordt gestreefd. De vraag is welke strategie men in afwachting daarvan zal voeren : dringen we nu aan op grote hervormingen of wachten we op de discussie na de federale verkiezingen ?

Mevrouw Wivina Demeester verwijst naar een artikel in de Financieel-Economische Tijd van 21 november 2002 waar n.a.v. bemerkingen van het Rekenhof wordt vastgesteld dat de NMBS een bedrag van meer dan 200 miljoen euro minder krijgt dan wat in de begroting werd voorzien. Zij vreest dat de NMBS met een dermate grote schuld zal opgezadeld worden dat de spoorwegen niet meer defederaliseerbaar zijn.

De minister wenst een aantal suggesties te formuleren in verband met de te volgen strategie. In het samenwerkingsakkoord zijn kleine stappen gezet in de goede richting. De Vlaamse overheid heeft al tientallen keren moeten aandringen om projecten te mogen financieren. Nu heeft men eindelijk 2 concrete projecten vast gekregen : de ontsluiting van de luchthaven en de tweede spoortoegang tot de haven van Antwerpen. Voor de minister is dat een opstap naar de federalisering. Op de opmerkingen van de heren Ludwig Caluwé en Carl Decaluwe dat dit louter studies zijn, erkent de minister dat er problemen zijn maar er worden toch kleine stappen voorwaarts gezet. Er is tijd verloren gegaan maar daarvoor zijn we allen verantwoordelijk. Ook in dat Vlaamse front was het vroeger geen evidente zaak om over de federalisering van de NMBS te spreken : Etienne Schouppe heeft de minister steeds weerhouden om te pleiten voor de federalisering.

De heer Johan Sauwens benadrukt dat de socialisten de grootste tegenstanders waren van de regionalisering van de spoorwegen en dat uitgerekend minister Stevaert zelf in 1999 nog radicaal gekant was tegen de federalisering van de spoorwegen.

De minister repliceert dat hij nooit gezegd heeft dat de socialisten de grote voortrekkers waren van de regionalisering. Voor Jean-Luc Dehaene was trouwens de regionalisering onbespreekbaar. Nu zegt iedereen dat de 60-40-verdeelsleutel op jaarbasis onzin is.

Wat de schuldproblematiek van de NMBS betreft, is de minister in tegenstelling tot mevrouw Demeester van mening dat dit een opportuniteit is. Men kan die schuldproblematiek niet blijven vooruitschuiven. De minister verklaart dat hij duidelijk voorstander is om de schuld kwijt te schelden wat iets anders is dan deze schuld te verdelen.

De heer Carl Decaluwe verklaart dat één van de voorwaarden bij de aanstelling van een nieuwe gedelegeerd bestuurder van de NMBS was dat de wet op de NMBS zou aangepast worden – wat nog niet gebeurd is – en dat op zeer korte termijn iets aan de schuld moet gedaan worden, wat ook nog niet gebeurd is. Hij herinnert eraan dat Schouppe voorspeld heeft als er niets gebeurt op vlak van de schulden, de gezondmaking van de NMBS niet haalbaar is. Hij pleit ervoor dat minister Stevaert zijn gewicht gebruikt om dit dossier te deblokkeren.

De heer André Denys herhaalt zijn vraag naar de te voeren strategie.

Minister Steve Stevaert is voorstander van een totale kwijtschelding van de NMBS-schulden. Waarschijnlijk kan men een gedeeltelijke kwijtschelding bekomen en zal er zich een opportuniteit voordoen bij de federale regeringsvorming om bepaalde onderdelen te regionaliseren. Men moet dit kaderen in de “echelonisering” van onderdelen : sommige dingen moeten internationaal gebeuren, andere zaken moeten best door de privé-sector gebeuren terwijl nog andere zaken best regionaal kunnen gebeuren. Door een dergelijke aanpak komt men niet in een harde communautaire confrontatie maar bereikt men wel hetzelfde resultaat. In Wallonië bestaat er trouwens nu al een privé-maatschappij die regionale taken kan opnemen ; ook Vlaanderen moet opteren voor dergelijke pistes. Dit moet niet per se stuiten op een njet van de Walen.

De heer Johan Sauwens citeert uit het ontwerp van Programmawet dat thans in de Kamer in behande-

ling is. In artikel 461 overname van de NMBS-schuld wordt heel nadrukkelijk gesteld dat onder de voorwaarden die in dit artikel zijn vastgelegd, de staat een deel van de schulden van de NMBS en van HST-Fin overneemt indien mogelijk voor 31 december 2004. Dat betekent dat federaal minister Vande Lanotte de zaak voor zich uitschuift. Er zal dus geen oplossing zijn voor de schuldproblematiek. Zijn grote verwachtingen zijn dat er werk gemaakt wordt van een aantal belangrijke dossiers, niet alleen de ontsluiting van de luchthaven en de haven van Antwerpen maar ook een heleboel kleinere dossiers (de bocht van Leuven, ...) die nu blijven liggen omwille van de financiële problemen van de NMBS.

Hetzelfde lid vraagt naar een duidelijke strategie. We kunnen niet berusten in de fopspeen van het gereserveerde bedrag voor studies in deze begroting. Spreker is van oordeel dat de minister hier vrij gratuite beweringen doet over de kwijtschelding van de volledige schuld van de NMBS, terwijl zijn federale partijgenoot de zaak voor zich uitschuift. De heer Johan Sauwens stelt vast dat er geen enkele beleidsruimte is voor investeringen. Hij vindt dat men aan de noodbel moet trekken omdat in het mobiliteitsbeleid het spoorvervoer zowel in personenvervoer als goederenverkeer juist de rugengraat vormt.

De heer Ludwig Caluwé verklaart dat wat de CD&V-fractie twee jaar terug voorspeld heeft tijdens de bespreking van het samenwerkingsakkoord omtrent het investeringsplan van de NMBS waarheid is geworden. Dat investeringsplan dat voor 10 jaar werd goedgekeurd, moet nu al na 2 jaar herzien worden. De zo geroemde pre- en cofinanciering waren een doekje voor het bloeden. De heer Denys is zo eerlijk geweest om toe te geven dat dit dossier na de federale verkiezingen zal heronderhandeld worden.

De heer André Denys is gestoord door de tussenkomst van de heer Johan Sauwens. Hij verklaart dat hij de minister gevraagd heeft naar een standpunt omtrent de toekomst van de NMBS. De minister moest daar niet op antwoorden maar deed dat toch en wordt nu gepakt door de heer Johan Sauwens.

Hij is het eens dat als de projecten pre- en cofinanciering beperkt blijven tot studiewerk, dit duidelijk onder de verwachtingen is.

De heer André Denys stelt dat in het debat dat tijdens de vorige legislatuur in de Commissie Staats-hervorming onder voorzitterschap van de heer Johan Sauwens werd gevoerd, bleek dat het enige

twistpunt met de SP ging over de sector van de gezondheidszorg en sociale zekerheidsaspecten. Iedereen was het echter eens over het regionaliseren van de regionale vervoerslijnen van de NMBS. Er was daaromtrent geen discussie.

De heer Jean Geraerts verklaart dat hij tijdens de vorige legislatuur gedurende vier jaar zetelde in de Commissie Infrastructuur van de Kamer. Daar heeft de toenmalige minister Daerden geen enkele initiatief genomen inzake Vlaamse projecten die daar ter tafel lagen. Ook de toenmalige CVP en de VLD hebben tegen een motie van het Vlaams Blok gestemd die tot doel had de IJzeren Rijn te erkennen als Europees project.

Hij is van oordeel dat men bij de NMBS met een fenomenale schuld zit opgezadeld sinds de heer Decroo federaal minister van Verkeer was. Er werden in de jaren tachtig een 20.000 onbekwame en politiek geïnspireerde mensen aangeworven bij de NMBS. Die mensen zijn doorgegroeid in functies waarvoor ze onbekwaam waren. Dit heeft dan geleid tot een totaal wanbeleid bij de NMBS : een illustratie daarvan zijn b.v. de honderden locomotieven die ongebruikt stilstaan in Antwerpen-noord terwijl men ondertussen in het buitenland locomotieven huurt. De heer Jean Geraerts vergelijkt het gevoerde beleid bij de NMBS met het gevoerde wanbeleid bij Sabena : de vakbonden spelen daar een nefaste rol.

Minister Stevaert zegt nu wel dat hij voor de regionalisering is maar de heer Jean Geraerts heeft enkele maanden terug nog bij stemming over een motie van het Vlaams Blok die in die richting pleitte, vastgesteld dat de socialisten tegen gestemd hebben.

Hij verwacht dat de NMBS-saga zal eindigen zoals Sabena.

De heer Johan Sauwens verklaart dat zijn fractie een voorstander is van een Vlaams front dat onder meer ook pleit voor de splitsing van het spoorbeleid. Op basis van de reeds vroeger gevoerde discussies daarover moeten er een aantal concrete scenario's uitgeschreven worden.

De vraag is welke strategie deze Vlaamse regering die tot 2004 in functie is, ondertussen zal ondernemen. Men mag niet wachten op de federale verkiezingen, men mag zich daarachter niet verstoppen. Hij herhaalt dat de voorziene 20 miljoen BEF in deze begroting veel té mager is en pleit voor extra-inspanningen.

De heer Ludwig Caluwé vraagt verduidelijking omtrent het bedrag van 5,5 miljoen euro dat bij de

begrotingscontrole 2002 voorzien was voor de pre- en de cofinanciering.

Minister Stevaert repliceert dat hij voorstander is van de regionalisering van de NMBS. Hij erkent dat dit standpunt tot de nodige discussies in zijn partij geleid heeft. Er zijn nog altijd achterhoedegevechten op dat vlak.

Het Vlaams Blokverhaal over de spoorwegen en dat er 20.000 mensen aangeworven zijn, klopt niet. De waarheid is dat in de afgelopen periode het personeelsbestand van de NMBS drastisch gedaald is. Als men de NMBS vergelijkt met elke buitenlandse maatschappij, blijkt dat de NMBS goed scoort. Het structureel probleem waarmee de NMBS kampt, is de onderfinanciering. Dat is geen gratuite uitspraak. De minister probeert dat dossier te deblokkeren door te pleiten voor een volledige kwijtschelding van de schulden. In de praktijk zal dit leiden tot een vermindering van de schulden. Maar dan nog zal er een input van overheidsmiddelen moeten gebeuren om de spoorwegen te laten functioneren.

Op het Vlaamse niveau is de stand van zaken dat er middelen voor pre- en cofinanciering voorzien waren in de begroting maar men niet in staat is ze effectief te gebruiken ondanks herhaald aandringen. Nu zullen deze middelen gebruikt worden voor studies om sneller tot pre- en cofinanciering te komen. Hij erkent dat deze middelen beperkt zijn. Als de NMBS alsnog over de brug komt, engageert de minister zich formeel namens de regering om bij de budgetcontrole met extra middelen over de brug te komen. Op de vraag waar de 5,5 miljoen euro van dit jaar naar toe gevloeid zijn, repliceert de minister dat deze middelen aan De Lijn zijn toegewezen.

Mevrouw Wivina Demeester stelt vast dat de minister een enorm pleidooi zal moeten houden bij zijn federale evenknie de heer Johan Vande Lanotte die nu zomaar even 231 miljoen euro minder aan de NMBS toebedeeld heeft dan in de begroting voorzien was, terwijl hij zich in de Programmawet engageert om de schuld die nog eens extra wordt verzwaaard met 231 miljoen euro, indien mogelijk voor 31 december 2004 over te nemen. Zij dringt aan dat minister Stevaert ook consequent is in zijn reactie naar federaal minister Vande Lanotte.

De minister repliceert dat hij vooral duidelijk zal zijn naar de ganse federale regering en hij hoopt dat de Vlaamse Kamerleden ook hun verantwoordelijkheid zullen opnemen. De gevolgen die men

nu moet dragen, zijn ook de gevolgen van debudgettingeringen van het verleden en het ABX-verhaal.

6. Antwoord van minister Stevaert omtrent het Mobiliteitsplan, mobiliteitsplanning en het indicatief meerjarenprogramma en objectieve behoefteanalyse

In verband met het Mobiliteitsplan Vlaanderen verklaart de minister dat het ontwerp beleidsplan “Duurzame mobiliteit Vlaanderen” het resultaat is van een nauwe samenwerking tussen de wetenschappelijke wereld en de Vlaamse administratie met als doel te komen tot een richtinggevend kader voor het toekomstige mobiliteitsbeleid in Vlaanderen. Binnen de krijtlijnen uitgezet door het regeerakkoord en rekening houdend met de krachtlijnen vervat in de beleidsnota “Mobiliteit en Openbare werken (1999-2004)” werd een voorstel van beleidsplan opgesteld voor de korte (tot 2005), middellange (2010) en lange termijn (na 2010). Bij het uitzetten van deze globale beleidslijnen beperkt het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen zich niet enkel tot de gewestelijke bevoegdheden. Ook de andere bestuursniveaus (gemeenten, provincies, federale overheid) worden door dit plan inhoudelijk gevat.

Omdat de slaagkansen van een beleid sterk afhankelijk zijn van de mate waarin hiervoor een draagvlak bestaat (zowel politiek als maatschappelijk) werd gestreefd naar een zo groot mogelijke betrokkenheid van de verschillende actoren. Deze betrokkenheid werd op verschillende manieren nagestreefd. Op administratief niveau werd via overleg op niveau van de stuurgroep gestreefd naar een zo groot mogelijke consensus. Om de betrokkenheid van het maatschappelijk middenveld te garanderen werd aan het wetenschappelijk consortium, bij aanvang van haar opdracht, gevraagd een zo ruim mogelijke consultatie te organiseren van maatschappelijke relevante actoren teneinde hun bekommernissen te kennen met betrekking tot de mobiliteitsproblematiek. De niet georganiseerde bevolking werd geconsulteerd via focusgroepen.

Om het duurzame karakter van het beleidsplan te waarborgen, werd het ontwerpbeleidsplan via een strategische milieueffectenrapportering aan een milieutoets (inclusief de sociale aspecten) en via een impactanalyse aan een economische toetsing onderworpen. Met de aanbevelingen en resultaten van deze effectenrapportering werd reeds in belangrijke mate rekening gehouden.

Op 4 juli 2001 werd het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen door de bevoegde minister overgemaakt aan het Vlaamse Parlement. Op 2 oktober 2001 werd het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen door de Vlaamse administratie toegelicht in de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie van het Vlaamse Parlement. Vervolgens werd het ontwerp beleidsplan besproken in de commissievergaderingen van 10, 16, 23 en 24 oktober en van 6, 7 en 14 november 2001. In de plenaire zitting van 8 mei 2002 werd, met kennis van de aanbevelingen van de SERV, een voorstel van resolutie “betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan” door het Vlaamse Parlement aangenomen.

Na de besprekingen in deze commissie werd het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen toegelicht aan de verschillende instanties die mede uitvoering dienen te geven aan dit ontwerp beleidsplan (gemeenten, federale overheid, maatschappelijke organisaties). Op 13 maart 2002 formuleerde de SERV op eigen initiatief een aantal aanbevelingen over het Mobiliteitsplan Vlaanderen die ook aan de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie van het Vlaams Parlement werden overgemaakt. Op 6 juni 2002 formuleerde de MiNa-Raad een aantal aanbevelingen. In dit ontwerpadvies op hoofdlijnen poogt de MiNa-Raad het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen te toetsen aan de belangrijkste krachtlijnen inzake een geïntegreerde mobiliteitsaanpak.

Op basis van de resolutie van het Vlaams Parlement en rekening houdend met de aanbevelingen en voorstellen geformuleerd door diverse instanties werd aan de administratie gevraagd om het ontwerp van “Mobiliteitsplan Vlaanderen” uit te werken. De administratie heeft gisteren nog bevestigd dat een ontwerp voor het einde van dit jaar zou worden overgemaakt. De minister beseft echter dat het uitwerken van een plan, dat volledig conform de aanbevelingen van het parlement en tegemoet komend aan de opmerkingen van SERV en MiNa-Raad geen eenvoudige oefening is. De minister gaat er daarom van uit dat er op de voorgestelde timing nog enkele weken speling zal zitten.

Vervolgens zal, nadat het advies van IF en de minister van Begroting, van de minister van Ambtenarenzaken en van Binnenlandse Aangelegenheden verkregen werd, het plan voorgelegd worden aan de Vlaamse regering. Daar zal de minister voorstellen om formeel het advies van SERV en MiNa-Raad te vragen. Omdat deze beide adviesraden reeds een eerste, niet officieel advies hebben

verstrekt, gaat de minister er van uit dat de adviezen binnen de maand kunnen overgemaakt worden.

De minister kan en wil niet vooruitlopen op de beslissing van de Vlaamse regering. Omdat de door de administratie en het Vlaams Parlement voorgestelde geïntegreerde aanpak van mobiliteit ook doorwerking heeft naar het ruimtelijk beleid, het economisch beleid, het sociaal en onderwijsbeleid, het fiscaal beleid, het wetenschapsbeleid, het milieu-beleid en het stedenbeleid, ... gaat de minister er evenwel vanuit dat het beslissingsproces binnen de Vlaamse regering enige tijd zal vergen.

Nadat de Vlaamse regering het plan finaal heeft goedgekeurd, zal de minister het overmaken aan het Vlaams Parlement.

Conform de aanbeveling van het parlement en om gelijktijdig tegemoet te komen aan een aantal gestelde bezwaren t.a.v. de huidige gemeentelijke mobiliteitsplannen valt het te overwegen om mobiliteitsplanning via een decreet te regelen. De minister geeft het mee als denkpiste, maar de grote krachtlijnen zouden kunnen zijn :

1. conform de resultaten van het kerntakendebat worden er op twee bestuursniveaus mobiliteitsplannen opgemaakt, namelijk het gemeentelijk en gewestelijk niveau ;
2. de procedure tot opmaak van een gemeentelijk en gewestelijk mobiliteitsplan is zoveel mogelijk conform met de procedure die gevolgd wordt in de overeenkomstige ruimtelijke plannen ;
3. de Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA) krijgt t.a.v. de mobiliteitsplanning dezelfde rol als de Vlaamse Commissie voor ruimtelijke ordening en neemt zonodig de rol van de provinciale commissie over ;
4. de afstemming met het beleidsdomein Ruimtelijke Ordening wordt voorzien, zowel voor het gewestelijke als het gemeentelijke niveau ;
5. er wordt een kader voorzien voor de streefbeelden voor verbindende wegen, hierbij wordt onderscheid gemaakt naar ruimtelijke streefbeelden, waarmee de afstemming met Ruimtelijke Ordening en Milieu kan worden gerealiseerd op strategisch niveau ; en infrastructurele streefbeelden, die moeten toelaten om de rooilijnenplannen aan te passen aan de infrastructurele noodwendigheden om tegemoet te kunnen komen aan een gepaste lokale invulling van de

5 doelstellingen m.b.t. duurzame mobiliteit (bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid en beperking van nadelige impact op milieu en natuur) ;

6. er wordt een kader voorzien voor het Mobiliteitseffectenrapport (de MOBER), waarmee de effecten van plannen en projecten t.a.v. de 5 mobiliteitsdoelstellingen kunnen worden omschreven en de begeleidende maatregelen, nodig voor een beperking of vermindering van ongewenste effecten
7. er wordt een kader voorzien voor monitoringssystemen t.a.v. de plannen op gewestelijk en lokaal niveau op basis van indicatoren t.a.v. doelstellingen en maatregelen.

Specifiek op het vlak van de indicatoren en beleidsmonitoringsystemen inzake mobiliteit verklaart de minister het volgende :

Een beleidsmonitoringsysteem heeft twee primaire doelen :

1. dat het de structurele factoren die inwerken op mobiliteit correct meet en weergeeft en
2. dat het gebruikt wordt om het beleid op andere beleidsdomeinen en binnen het eigen beleidsdomein bij te stellen, te versterken, eventueel af te zwakken.

De minister is daarom voor dit principe. Maar er zijn ook nadelen aan indicatoren en beleidsmonitoringsystemen. En die nadelen zijn verbonden aan de conclusies die men aan die indicatoren en beleidsmonitoringsystemen hecht.

Men vergeet immers dat elke indicator beperkt is in validiteit en in betrouwbaarheid. Met validiteit bedoelt de minister dat de indicator voldoende beeld geeft van de realiteit die hij wordt verondersteld te representeren, en dit in functie van het gestelde doel. Dit impliceert dat de doelstelling bekend en helder moet zijn. Anders kan aan de indicator enkel een statistische betekenis worden gegeven en kan hij per definitie niet als uitgangspunt worden genomen voor iedere bijsturing. Een indicator noemt de minister betrouwbaar indien er voldoende garanties zijn dat de gemeten of berekende waarden voldoende nauwkeurig, objectief en actueel zijn ten aanzien van het gestelde doel. De verleiding om op basis van indicatoren direct te sturen, is groot. Het gaat immers om 'harde' cijfers, die in één oogopslag duidelijk zouden maken waarover het gaat. Ze geven de indruk dat het beleid er

transparant door wordt gemaakt, maar die transparantie is tenminste gedeeltelijk schijn. Dat kan een reden zijn om zorgvuldig te zijn met publicatie. Ook al kiest de verantwoordelijke minister bijvoorbeeld niet voor 'afrekening' bij de opvolging van een beheersovereenkomst, anderen kunnen dit wel doen en daarbij bewust of onbewust, alleszins gemakkelijk de manco's ten aanzien van validiteit en betrouwbaarheid over het hoofd zien. De dagelijkse praktijk wijst er sterk op dat dit, althans in de huidige context, meer regel dreigt te worden dan uitzondering. De minister stelt daarom uitdrukkelijk dat elke vorm van beleid onmogelijk wordt als men aan de waarde van een indicator een absolute betekenis zou geven. Hij vindt het noodzakelijk dat beleidsindicatoren vooral in positieve zin worden aangewend. Indien het beleidsmonitoringssysteem aangeeft dat de indicator meer afwijkt van de overeengekomen norm moeten we wel verstandig met dit gegeven omgaan. In principe zijn er drie mogelijke reacties :

- Het negeren van de afwijking. Deze reactie ondergraaft het belang van het indicatorsysteem t.a.v. het beleid en moet daarom op voorhand worden afgewezen.
- Het afwijken wordt aanzien als een signaal dat er onvoldoende is gepresteerd, dat er ondoelmatig is gewerkt, dat er inefficiënt gehandeld is. Daarna volgt al dan niet direct een afrekening of alleszins een signaal tot afrekening.
- Het afwijken wordt aanzien als een signaal tot een diagnose stellen. Per definitie is dit de enige juiste reactie op een meer dan afgeweken afwijking van de norm : kijken wat er aan de hand is. Indicatoren zijn immers per definitie nooit voor 100% valide en betrouwbaar. Om die reden zou er een marge of tolerantie moeten gespecificeerd worden rond de norm.

Inzake monitoring moeten vier zaken helder en duidelijk gemaakt worden :

- De wijze waarop de indicatoren zullen gebruikt worden en de reikwijdte van publicatie ;
- De definitie van de indicator, inclusief afspraken over de gebruikte meetmethode, met inbegrip van de validiteit en betrouwbaarheid ervan.
- Afspraken over de norm en de wijze waarop deze wordt vastgesteld en de marge van acceptabele afwijkingen. Men kan de lat hoog willen leggen als een uitdaging voor de organisatie, maar dat moet dan gepaard gaan met een zeke-

re tolerantie als de norm niet wordt gehaald. Men kan ook de norm relatief laag en haalbaar houden, maar dan dient die norm systematisch te worden geëvalueerd en nagegaan of verhoging mogelijk is.

- Besteed in formeel en in informeel overleg expliciet aandacht aan aspecten die niet worden gedekt door het stelsel prestatie-indicatoren.

Voldoet men hier niet aan dan zal er alleen maar sprake zijn van schijntransparantie, schijnsturing en uiteindelijk een schijnprimaat van de politiek.

Toegepast op het mobiliteitsbeleid wordt het beeld nog complexer. Het verkeers- en vervoersbeleid, het is hier en elders al herhaaldelijk gesteld, is een multidimensionaal beleid dat een multidimensionele aanpak vergt.

Elk indicatorsysteem t.a.v. mobiliteit zal bijgevolg ook die meerzijdigheid moeten kunnen weergeven. Er kan bijgevolg enkel gewaagd worden van een monitoringsysteem dat uit verschillende lagen bestaat, namelijk :

- monitoring van de externe omgeving ;
- strategische doelstellingen en kritische succesfactoren ;
- opvolging van de beleidseffecten gesteld voor de lopende legislatuur ;
- opvolging van de uitvoering van de strategische projecten en processen ;
- opvolging van de beheersovereenkomsten ;
- opvolging van de verwachtingen geformuleerd ten aanzien van andere beleidsniveaus.

Goed wetend dat het gebruik van indicatoren en monitoring steeds een mes is dat aan twee kanten snijdt, is er de voorbije jaren reeds hard aan een verkenning van de mogelijkheden gewerkt in het kader van het mobiliteitsbeleid.

In de eerste plaats is er het initiatief geweest van APS, waarmee samen met de Mobiliteitscel getracht is om een “indicator- en monitoringsysteem uit te werken, afgestemd op het strategisch plan dat in het begin van de legislatuur werd uitgewerkt, door de top van administratie.

Gelijktijdig is de discussie over de doelstellingen in het kader van het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaan-

deren gestart, waarbinnen nieuwe, concrete doelstellingen en normen (in de vorm van ambitieniveaus) werden geformuleerd. Het werd daarom niet opportuun geacht om hierop voluit verder te gaan.

In aansluiting op het voorbereidend werk aan het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen werden door de academici aanzetten tot het formuleren van indicatoren geformuleerd. In het verlengde daarvan werd een studie uitgevoerd door de K.U.Leuven, meer bepaald door de Spatial Applications Division van de K.U.Leuven Research and Development, met name een inventaris van indicatoren voor de monitoring van omgevingsontwikkelingen en autonome ontwikkelingen.

Daarnaast wordt er op dit ogenblik gewerkt aan een nieuw “rapporteringsbesluit” in navolging van het decreet betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad Vlaanderen. Dit besluit zal o.a. de door het parlement gevraagde transparantie t.a.v. de VVM bieden.

Tenslotte wil de minister zich engageren tot het opmaken van een beleidseffectenrapportage inzake mobiliteit, en dit voor een aantal indicatoren op basis van een nulmeting. Indien de besluitvorming over het Mobiliteitsplan Vlaanderen snel opschiet, moet dit halverwege volgend jaar door de administratie kunnen gefinaliseerd worden. Indien het parlement binnen een geest van coöperatie en rekening houdend met de zojuist geschetste spelregels wil werken, engageert de minister zich om dit daarna aan het parlement voor te leggen.

Wat betreft de stand van zaken in verband met het kerntakendebat deelt de minister het volgende mee.

Zoals het parlement ongetwijfeld weet, verloopt het kerntakendebat binnen de verschillende beleidsdomeinen, dus ook inzake mobiliteit, in 5 stappen.

De centrale vragen die hierbij gesteld worden zijn :

1. Welke zijn de processen (taken) die momenteel verricht worden binnen de 3 overheidsniveaus in Vlaanderen ?
2. Welke van deze processen (taken) zijn geen overheidstaken meer, m.a.w. welke zijn de kerntaken van de overheid ?

3. Welk overheidsniveau is het best geplaatst om deze kerntaak uit te voeren of te laten uitvoeren (bijvoorbeeld door private actoren) ?
4. Is het voorstel homogeen en coherent ?
5. Hoe kan dit voorstel worden gerealiseerd ?

Er is op dit ogenblik een formele consensus t.a.v. de eerste vier stappen binnen de thematische politieke werkgroep Mobiliteit, bestaande uit politici van de drie overheidsniveaus. De grote lijnen t.a.v. de kerntaken kunnen als volgt worden omschreven :

- Het bepalen van algemeen mobiliteitsbeleid gebeurt op Vlaams niveau bij middel van het opmaken van een decretaal verankerd Vlaams Mobiliteitsplan. De provincies kunnen coördineren op niveau van de vervoersregio of delen ervan en bepalen na overleg een plan voor trage mobiliteit op provinciaal niveau binnen het provinciaal ruimtelijk structuurplan, waarbij de bovenlokale functionele fietsroutes bindende betekenis voor gewest en gemeenten hebben. Gemeenten bepalen het lokaal mobiliteitsbeleid bij middel van het opmaken van een decretaal geregeld lokaal mobiliteitsplan.
- Met betrekking tot het wegenbeheer zal de provincie in de toekomst niet meer optreden als wegbeheerder. In eerste instantie worden deze wegen volgens overeen te komen modaliteiten overgenomen worden door het Vlaams gewest. Daarna zal nagegaan worden of er een aangepaste indeling moet gemaakt worden tussen gewest en gemeenten.
- De provincie wordt belast met het opstellen van het ruimtelijk kader langsheen secundaire wegen in overleg met de wegbeheerder en het andere bestuur (streefbeelden) ;
- De provincie heeft een coördinerende en ondersteunende rol bij de realisatie van het bovenlokaal fietsroutenetwerk.
- Met betrekking tot verkeersveiligheid zal een overlegforum op provinciaal niveau door de provincie worden georganiseerd en ondersteund.
- Met betrekking tot verkeerseducatie worden de verantwoordelijkheden als volgt toegewezen :
 - Vlaams Gewest : omschrijven van het globaal beleidskader, reglementering t.a.v. ver-

keerseducatie in het onderwijs, aanleg van specifieke regionale infrastructuur (bijv. verkeerseducatieparken), ontwikkeling van educatief materiaal voor diverse doelgroepen ;

- Provincies : beheer en exploitatie van specifieke regionale infrastructuur (bijv. verkeerseducatieparken), ondersteuning van de gemeenten, educatie naar specifieke doelgroepen (bijv. motorrijders, vrachtwagenbestuurders...) ;
- Gemeenten : uitvoeren van lokale educatieve acties (bijv. fietsvaardigheidsroutes, lokale verkeerseducatieve routes), uitbouw lokaal communicatiebeleid inzake verkeersveiligheid.
- Met betrekking tot vervoersmanagement (het op korte termijn op elkaar afstemmen van vraag en aanbod) zijn de kerntaken als volgt verdeeld :
- Vlaams Gewest : omschrijven van het globaal beleids- en regelgevend kader, het ontwikkelen van de opvolgingsystemen ;
- De provincies hebben een coördinatieopdracht bij de uitwerking en opvolging van vervoersplannen voor bedrijvenzones, schoolgemeenschappen en grootschalige evenementen ;
- De gemeenten werken aanvullend acties uit binnen het kader van de gemeentelijke mobiliteitsconvenant.

Op dit ogenblik wordt de laatste hand gelegd aan de laatste stap, met name de vraag hoe dit zal worden gerealiseerd. Het betreft hier nog overleg over tekstuele correcties t.a.v. twee kerntaken. De minister is er daarom vrijwel zeker van dat hij eind november de door de drie bestuursniveaus gedragen resultaten van de laatste stap van het kerntakendebaat binnen het beleidsdomein “mobiliteit” aan de administratie van zijn collega minister Van Grembergen kan overmaken.

In antwoord op de vraag van de heer Carl Decaluwé inzake de link tussen de behoefteanalyse en het indicatief driejarenprogramma deelt de minister mede dat de behoefteanalyse het uitgangspunt is voor de opname van nieuwe infrastructuurprojecten in het indicatief driejarenprogramma. Omwille van de continuïteit blijven projecten vanzelfsprekend opgenomen in het prioritair driejarenprogramma eens ze erin opgenomen werden. Alle projecten die in het meerjarenprogramma 2002-

2004 geprogrammeerd werden voor 2003 en 2004 zullen dus normaal gezien opnieuw voorkomen in het nieuwe meerjarenprogramma 2003-2005. Een aantal projecten is verdwenen omdat ze al in 2002 aanbesteed zijn. De minister verklaart dat hij hierop tijdens de verdere besprekingen nog terugkomt. Zoals gebruikelijk zal de minister het driejarenprogramma 2003-2005 in het Vlaams Parlement neerleggen. Hij nodigt de leden uit om hierin nieuwe projecten op te sporen die niet prioritair zouden zijn. Indien zij er kunnen vinden, zal de minister deze schrappen.

De heer Carl Decaluwe repliceert dat hij gesteld heeft dat jaar na jaar meer middelen convenantgebonden zijn en dat dit de objectieve analyse doorkruist. Een tweede opmerking betrof de rechtstreekse opdracht van het kabinet aan de administraties om de projecten die in 2002 niet uitgevoerd werden over te hevelen naar 2003 en deze samen met alle geplande projecten van 2003 uit te voeren. Hij is van oordeel dat dit budgettair niet haalbaar is.

De minister repliceert dat hij zal pogen deze stelling te verduidelijken.

Wat het meerjarenprogramma betreft wordt de behoefteanalyse zoals gesteld gevolgd doch niet mechanistisch. Afwijkingen van de behoefteanalyse kunnen nochtans noodzakelijk zijn, niet omwille van politieke overwegingen, maar wel vanuit praktische en volstrekt verdedigbare overwegingen zoals bijvoorbeeld een afstemming van het project met infrastructuurwerken gepland door andere overheden of nutsmaatschappijen, de stand van zaken van eventueel noodzakelijke voorstudies of onteigeningsprocedures. In sommige gevallen dient er eerst nog een ruimtelijk uitvoeringsplan opge maakt te worden vooraleer het project uitgevoerd kan worden. De geplande omleiding rond Tielt is zo een voorbeeld.

In een aantal gemeenten die door de CD&V bestuurd worden, zijn er heel wat projecten gepland. Niet alleen Nieuwpoort maar bijv. ook Middelkerke scoort op dit punt zeer goed. De minister wenst daarover dan ook geen politieke bedenkingen te formuleren in die zin dat dit politiek ingevoerd wordt.

Het is onmogelijk en ook niet wenselijk om op elk project van het indicatief driejarenprogramma afzonderlijk in te gaan. Daarom zal de minister het Vlaams Parlement een bijkomende toelichting bezorgen die per provincie iets dieper ingaat op de tien meest prioritaire fietspaden- en doortochten-

projecten. (Het gaat over een lijst van prioritaire doortochten die als bijlage 1 bij het verslag wordt gevoegd). Hij verklaart dat hij als minister nooit vanuit een partijpolitieke invalshoek individuele dossiers zal voortrekken.

Inzake de instructies voor de opmaak van het meerjarenprogramma 2003-2005 deelt de minister dat hierin gesteld wordt dat de projecten van 2002 die niet aanbesteed geraakten automatisch hernomen worden in 2003. Dit lijkt volstrekt logisch gezien de noodzaak aan continuïteit in het programma. Dat het programma 2003 hierdoor niet uitvoerbaar wordt, is niet juist. Het programma 2003 opgenomen in het meerjarenprogramma 2002-2004 vormt immers de reservelijst waaruit geput kan worden ter compensatie van projecten die in 2002 niet rond geraken. In 2003 komen er dus niet alleen uitgestelde projecten bij, er gaan ook versnelde projecten van de lijst af. In de praktijk zijn dit meestal projecten inzake structureel onderhoud omdat deze aanbestedingen inhoudelijk en procedureel het eenvoudigst uitvoerbaar zijn. Op deze wijze wordt bijgedragen tot het in goede staat houden van onze wegen.

7. Replieken

De heer Carl Decaluwé verklaart dat federaal minister Johan Vande Lanotte permanent in West-Vlaanderen verkondigt dat hijzelf her en der fietspaden en andere mobiliteitsproblemen oplost. Hij is beu dat een federale minister zich moeit met Vlaamse aangelegenheden en zo de indruk verwekt dat er gesjoemeld wordt. Hetzelfde verhaal doet zich voor bij minister Renaat Landuyt die ook verkondigt dat hij mobiliteitsproblemen her en der zal oplossen.

De heer Jan Verfaillie sluit zich aan bij deze stelling van de heer Carl Decaluwe en verklaart dat minister Landuyt in de West-vlaamse pers permanent pluimen op zijn hoed steekt inzake realisaties van fietspaden en andere mobiliteitsprojecten. Minister Landuyt verkondigt dat hij aangedrongen heeft bij minister Stevaert om her en der prioritair mobiliteitsprojecten door te voeren. Daardoor wordt de perceptie gecreëerd dat minister Landuyt de openbare werken in West-Vlaanderen organiseert.

De minister repliceert dat hij ter zake eens met zijn collega Landuyt zal overleggen.

In verband met de opmaak van het programma herhaalt de heer Carl Decaluwe dat het de eerste keer is dat er rechtstreeks vanuit het kabinet expli-

ciet opdracht werd gegeven dat projecten die op de lijsten van 2003 stonden, moesten blijven staan. Dat is in tegenstelling tot vorig jaar. Het is logisch dat projecten verschoven worden maar het is niet realistisch dat projecten verschoven worden en tegelijkertijd de geplande projecten moeten behouden blijven. Spreker benadrukt dat hetzelfde verhaal zich voordoet bij het plaatsen van geluidsschermen. Dat is gevoelig omdat duizenden mensen daarvan wakker liggen maar het loont electoraal.

De minister loochent dat deze werkwijze ingegeven is door electorale motieven. Hij verdedigt deze manier van werken die met de directeur-generaal werd overeengekomen. Als blijkt dat dit budgettair niet haalbaar is, zal er moeten verschoven worden ; maar de minister heeft de garantie dat dit wel haalbaar is. Hij is bereid om daarover door de directeur-generaal een uitklaring te laten geven.

8. Antwoord van de minister omtrent fietspaden, het rapport Helleven, zwarte punten en overige gestelde mobiliteitsvragen

Het volgende thema handelt over de subsidieregeling voor de aanleg van fietspaden. Het is correct dat er hier verschillen zijn per provincie. In 2001 werden er vooral fietspaden gesubsidieerd in Antwerpen en meer bepaald de Kempen. Dit valt te verklaren door de doorgedreven aanpak vanuit de afdeling Wegen en Verkeer Antwerpen om lokale overheden te stimuleren en te ondersteunen bij het indienen van subsidieaanvragen. In de loop van 2002 is ook Limburg goed op gang gekomen. De lokale overheden in de andere provincies hebben tot vandaag in mindere mate gebruik gemaakt van de subsidieregeling. Vanaf 2003 zullen de wegenafdelingen van deze provincies de lokale overheden dus actiever benaderen met het oog op het afsluiten van subsidiemodules voor de aanleg van fietspaden.

Wat de nota Heleven betreft die aan het Parlement overgemaakt werd, deelt de minister mede dat deze nota identiek is als deze waarnaar de heer Carl Decaluwe eerder verwezen heeft en waarvan de minister begrepen heeft dat de heer Decaluwe ze in bezit gekregen heeft via de Afdeling Wegen en Verkeer West-Vlaanderen. Het enige verschil is een voorwoord vanwege directeur-generaal Vanderheyden om een aantal zaken juist te duiden voor zij die niet vertrouwd zijn met de materie.

Wat te doorlopen procedures betreft, is het correct dat bij moeilijkere investeringswerken heel wat

procedures doorlopen moeten worden. Deze zijn echter gewild door de decreetgever. In dit verband verwijst de minister naar nieuwe, bijkomende controleprocedures houdende de controle op grote infrastructuurwerken. Het staat het Vlaams Parlement in elk geval vrij om wetgevende initiatieven te nemen die de te doorlopen procedures verminderen of verlichten. Indien hierover een consensus ontstaat binnen het Vlaams Parlement is de minister de eerste om dit te verwelkomen. Zelf heeft hij laten nagaan wat de mogelijkheden zijn op het vlak van alternatieven voor de lange onteigeningsprocedure om zo sneller fietspaden te kunnen aanleggen. Concreet werd gedacht aan het toepassen van een erfdienstbaarheid van openbaar nut in analogie met het Waterkeringsdecreet van 16 april 1996. De conclusie van de juristen is dat deze piste eerder weinig kans op slagen heeft vermits niet alleen een negatief advies van de Raad van State verwacht kan worden, maar ook het Arbitragehof gevat zal worden bij beroepsprocedures tot vernietiging van de regeling of bij wijze van prejudiciële vraag wegens schending van de grondwet.

Wat de vraag van de heer Johan Malcorps betreft inzake de zwarte punten deelt de minister mee dat een aantal zwarte punten opgenomen zijn in het driejarenprogramma 2003-2005. Gisteren heeft hij de studieopdracht voor het wegwerken van de gevaarlijke punten goedgekeurd. Tijdens deze studieopdrachten zullen alle geïnventariseerde gevaarlijke punten gescreend worden, zullen er centraal (op Vlaams niveau) type-oplossingen uitgewerkt worden en zullen er decentraal (op provinciaal niveau) voorontwerpen gemaakt worden die in een latere fase in aanbesteding zullen gaan. Bij de volgende begrotingsbespreking eind 2003, zal er een afzonderlijk programma medegedeeld worden inzake de gevaarlijke punten op basis van de resultaten van de hoger vermelde studieopdracht. Dit programma wordt opgemaakt door het directiecomité dat deze studieopdracht bewaakt en waarin de provinciegouverneurs zetelen. Bij de opmaak van dit programma zal er rekening gehouden worden met een aantal criteria zoals de prioriteitscore volgens de objectieve behoefteanalyse, de ligging op een fietsroutenetwerk, de ligging op een openbaar vervoerstraject, lopende streefbeeldstudies enz. Naast deze elementen zal er aandacht besteed worden aan de clustering van dicht bij elkaar gelegen kruispunten en/of wegvakken om zo tot een prioritair "clusterprogramma" te komen. Het is de bedoeling om nog in 2003 de aanpassing van een eerste reeks van 250 zwarte punten voor te bereiden. Door rekening te houden met de aanwezigheid van openbaar vervoertrajecten kan via het programma zwarte punten ook de doorstroming van het open-

baar vervoer verbeterd worden op de assen die De Lijn aangeduid heeft als knelpuntlijnen. Op deze assen komen ook gevaarlijke punten voor. Bij de opmaak van de ontwerpen voor de herinrichting van deze gevaarlijke punten zal de doorstroming voor De Lijn een belangrijk aandachtspunt vormen zodat ook dit luik van de objectieve behoefteanalyse ingevuld kan worden.

Wat de vraag van de heer Marc Cordeel betreft inzake het onderhoud van de rioleringen stelt de minister dat de verschillende rioleringsstrengen door verschillende beheerders onderhouden worden : Aquafin voor wat betreft de collectoren ; de gemeenten voor wat betreft de door hen aangelegde gemengde stelsels of enkel de droogweerafvoeringen (DWA-leidingen) in het geval van gescheiden stelsels en Wegen en Verkeer voor wat betreft de regenweerafvoeringen (RWA-leidingen) in het geval van gescheiden rioleringsstelsels.

Deze rioleringskolken die door AWW beheerd worden, worden tweemaal op jaarbasis gereinigd. Er zijn eventuele tussentijdse reinigingen en ontstoppen voorzien in het geval van calamiteiten.

Wat de vraag van de heer Robert Voorhamme inzake overlading betreft, verklaart de minister dat bij wegingen door de federale politie inderdaad een groot aantal vrachtwagens overladen blijkt te zijn. Dit betekent niet dat het percentage overladen vrachtwagens bij wegingen ook overeenkomt met het percentage overladen vrachtwagens dat op onze wegen rondrijdt. De federale politie voert bij haar wegingen immers een preselectie uit van vrachtwagens waarvan zij vermoeden dat ze overladen zijn. Wat de spoorvorming ten gevolge van overlading betreft, verklaart de minister dat uit de metingen van de afdeling wegenbouwkunde blijkt dat de spoorvorming op onze wegen beperkt is, het gaat over ongeveer 1,5% van het wegennet. De spoorvorming die vastgesteld wordt, wordt systematisch weggewerkt door opname van de betrokken wegvakken in het prioritair driejarenprogramma. Het typebestek 250 voor de wegenbouw beschrijft de kwaliteitsvoorwaarden waaraan de asfaltmengsels die toegepast worden moeten voldoen. Op deze wijze kunnen de nieuwe wegen spoorvrij gehouden worden voor zover de problematiek van de overlading onder controle gehouden wordt. De minister verwijst ter zake ook naar de actuele vraag van de heer Guy Sols over de kwaliteit van de wegenbouw in relatie tot de overladen vrachtwagens die op 20 november 2002 in plenaire vergadering werd behandeld en zijn antwoord. De heer Sols pleitte om het gewicht van de vrachtwagens te verminderen maar eigenlijk is dit absoluut

gevaarlijk. Naast het feit dat dit een federale bevoegdheid is, heeft een dergelijke maatregel gigantische economische effecten. Het probleem is trouwens niet het toegelaten gewicht van de vrachtwagen maar de parameter is het toegelaten gewicht per as.

Het gebruik van convenants heeft ook wat beroering losgeweekt.

Het Rekenhof heeft 18 opmerkingen gemaakt m.b.t. het mobiliteitsconvenant. Wat is het antwoord van de minister ?

Van bij het instellen van het mobiliteitsconvenant in 1996 wordt het instrument jaarlijks geëvalueerd. Deze evaluatie vindt steeds plaats aan de basis. Alle partners van het convenantbeleid worden steeds gevraagd om hun opmerkingen op papier te zetten. Deze opmerkingen worden dan gebundeld en verwerkt door de programmacoördinatie. Deze stelt dan bij wijze van nota een reeks wijzigingen en optimalisering van de teksten van het mobiliteitsconvenant voor. De laatste evaluatie werd aan de Vlaamse regering voorgelegd op 19 juli 2002. Daarbij komt dat de minister sinds het decreet betreffende het mobiliteitsconvenant van 20 april 2001 jaarlijks een evaluatieverslag moet voorleggen aan het Vlaams Parlement, hetgeen ook gebeurd is. Het spreekt voor zich dat in het kader van dit evaluatieverslag terdege rekening zal gehouden worden met de aanbevelingen gemaakt door het Rekenhof. Van een aantal opmerkingen m.b.t. o.a. de transparantie van de beleidsvoorbereiding, de sturende rol van de taskforce en het uitwerken van duidelijkere procedures, de betere inzet van het personeel en de gespecialiseerde kennis, een uniform registratiesysteem voor de operationele en procesgegevens, de betere inschakeling van de NMBS, de evaluatie en bijsturing van de gemeentelijke mobiliteit – en actieplannen en de toetsbaarheid van de doelstellingen zijn de gesprekken tussen de verschillende partners reeds aan de gang.

Bij een aantal van deze opmerkingen werd tijdens de afgelopen maanden reeds concreet resultaat geboekt. Zo werden bijvoorbeeld een aantal omzendbrieven uitgevaardigd m.b.t. de evaluatie van de mobiliteitsplannen en hun uitvoering, het optimaliseren van het werken met startnota's voor infrastructuurprojecten op gewestwegen, investeringsprojecten van de VVM en voor de projecten rond stationsomgevingen

Wat de betere inschakeling van de NMBS in het mobiliteitsconvenant betreft, verklaart de minister dat de overeenkomst m.b.t. de herinrichting van

stationsomgevingen sedert enkele maanden heronderhandeld wordt.

Wat is de voorgeschiedenis van het convenant ?

Het idee van het mobiliteitsconvenant is volledig de verdienste van de vroegere Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, de heer Theo Kelchtermans. De doelstelling was de samenwerking en de geïntegreerde aanpak tussen de gemeenten, steden en het Vlaams Gewest, als wegbeheerders te optimaliseren. Het convenant was vierledig en had betrekking op de aanleg van fietspaden, de wegverlichting, de doortochten en het bevorderen van netheid op de wegen. De plannen van minister Kelchtermans werden op de Vlaamse regering van 22 december 1993 besproken en goedgekeurd. De Vlaamse steden en gemeenten konden dan vanaf 1 februari 1994 convenants met het Vlaamse Gewest afsluiten. Let wel, de toenmalige convenants bevatten geen enkele dwingende bepaling nopens timing omdat ze volgens de toenmalige zienswijze geen aanleiding mocht geven tot budgettaire meeruitgaven. Er kan dus worden gesteld dat de toenmalige convenants eerder intentieverklaringen waren dan resultaatverbintenissen.

Wel moest de gemeente die een convenant wenste af te sluiten zich engageren om een gemeenteraadsbeslissing te nemen tot opmaak en gefaseerde realisatie van een gemeentelijk verkeersveiligheidsplan. Enkel voor het convenant m.b.t. het bevorderen van de netheid op de wegen moest geen plan worden opgemaakt.

Ten tweede stelde het mobiliteitsconvenant-Kelchtermans dat de convenants geen afbreuk zouden doen aan de gewestelijke verantwoordelijkheid en principes inzake het beleid "Openbare Werken". Wel zouden de gemeenten die beantwoorden aan de vraag tot opmaak en realisatie van een verkeersveiligheidsplan, prioritair behandeld worden in de specifieke gebieden waarover de hier voorgestelde convenants handelen, door hun projecten bij voorrang op te nemen in het gewestelijk rollend driejarenprogramma van wegeninfrastructuur, doch steeds binnen de specifieke beschikbare jaarbegroting, aldus een schrijven van de minister aan de Vlaamse steden en gemeenten.

Bij het aantreden van minister Eddy Baldewijns werd de 'lijn Kelchtermans' doorgetrokken. Groot vernieuwingspunt hierbij was dat de convenants met betrekking tot de aanleg van infrastructuur gekoppeld werden aan het fysisch programma. Het afsluiten van een convenant was niet langer een

voorwaarde om een project op het fysisch programma te krijgen. Men kon in de toekomst enkel nog een convenant afsluiten wanneer er daadwerkelijk een project op het fysisch programma stond. Deze handelwijze werd ingegeven uit de bezorgdheid dat een fysisch programma samengesteld met behulp van een objectieve behoefteanalyse een opsomming moest geven van de meest prioritaire acties die door het Vlaams Gewest moeten worden ondernomen om zo de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid eerst op de meest prioritaire plaatsen te verbeteren. Ook toen waren er immers meer vragen.

Wat is de verhouding tussen convenantgebonden en niet convenantgebonden projecten ?

Van bij de opstart van het mobiliteitsconvenant werd er een duidelijke opsplitsing gemaakt tussen convenantgebonden en niet convenantgebonden projecten van het fysisch programma. Stelregel hierbij was steeds dat de investeringen aan het hoofdwegennet en de structurele onderhoudswerken te alle tijde buiten het convenant worden gerealiseerd. Bij het opmaken van het fysisch programma wordt steeds door de administratie aangegeven welke projecten convenantgebonden zijn en welke niet. Achter de convenantgebonden projecten wordt ook steeds de module die van toepassing is vermeld. Op die manier is voor iedereen vooraf duidelijk welke de wederzijdse verbintenissen zullen zijn.

De verhouding tussen de convenantgebonden en niet convenantgebonden projecten is ongeveer 40/60. Meer dan de helft van het programma wordt met andere woorden uitgevoerd zonder het voorafgaandelijk afsluiten van een mobiliteitsconvenant. Deze verhouding is de laatste jaren ongeveer constant gebleven. Enkel in de beginjaren was het aandeel convenantgebonden projecten in het fysisch programma kleiner. Dit komt omdat de toenmalige minister samen met zijn administratie ervoor opteerde om het mobiliteitsconvenant gradueel in te voeren. Er werd dan ook terecht geopteerd voor een overgangsregeling. Het grootste gedeelte van de projecten van het lopende jaar 1996 en deze van 1997 waren reeds ver gevorderd. Deze werden vrijgesteld van de verplichting om voorafgaandelijk een mobiliteitsconvenant af te sluiten. Enkel voor de weinige projecten die nagenoeg nog nergens stonden, werd een mobiliteitsconvenant afgesloten. Het is dan ook pas vanaf het fysisch programma 1998 dat de verdeling tussen convenantgebonden en niet convenantgebonden stelselmatig gebeurde. Vanaf toen schommelde de verhouding jaarlijks

steeds rond de 40% convenantgebonden en 60% niet convenantgebonden.

Wat betreft het auditorschap en de werking. Wat wordt hieraan gedaan ?

De uitspraak dat het auditorschap niet democratisch werkt, wenst de minister toch enigszins te nuanceren. Men dient een onderscheid te maken tussen de projecten die aan de auditcommissie worden voorgelegd en de mobiliteitsplannen. De auditing van de projecten gebeurt door externe experts, nadat de projecten uitvoerig besproken en goedgekeurd zijn door de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC). Over het algemeen stellen er zich hier weinig problemen omdat sinds 2000 stelselmatig gewerkt wordt met startnota's. Deze nota's worden bij het begin van de realisatie van een project gemaakt door de projectingenieur, en dit in samenspraak met de gemeentelijke begeleidingscommissie. Deze nota bevat naast de beschrijving van het knelpunt, de probleemstelling, mogelijke oplossingsrichtingen ook de knelpunten op procedureel, organisatorisch en inhoudelijk vlak. De mogelijke problemen die zich dus tijdens het proces tot realisatie van het project kunnen stellen, worden van in het begin vastgelegd in deze nota. Eens deze nota goedgekeurd door de auditcommissie wordt het volledige project uitgewerkt door de gemeentelijke begeleidingscommissie. De taak van de auditcommissie bij de definitieve goedkeuring van de uitvoeringsplannen beperkt zich dan ook tot een loutere formele kwaliteitscontrole.

Wat de auditing van de mobiliteitsplannen betreft wenst de minister op de eerste plaats de aandacht te vestigen op het feit dat op 1 juni van dit jaar reeds 41% van de steden en gemeenten die een mobiliteitsconvenant ondertekend hebben, beschikten over een goedgekeurd mobiliteitsplan. De auditing van deze mobiliteitsplannen gebeurt door interne auditors. Dit zijn personeelsleden van AWW die auditor zijn in een provincie die niet tot hun werkgebied behoort.

Niettegenstaande dat er ook nu reeds een beroepsprocedure bestaat wanneer één of meerdere partners van het convenantbeleid niet akkoord is met het advies van de auditor, wil de minister dit systeem in de toekomst herdenken door ons te enten op de procedures die bestaan voor de goedkeuring van de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen.

De auditcommissie zou alleen nog bevoegd zijn voor de kwaliteitszorg van de projecten zoals hierboven reeds beschreven. De mobiliteitsplannen zouden volledig door de MORA worden behan-

deld. De administratie legt de mobiliteitsplannen voor advies voor aan de MORA. Hierdoor worden alle mobiliteitsplannen in Vlaanderen behandeld door één orgaan, waardoor het gelijkheidsbeginsel optimaal wordt gegarandeerd. Bij de besluitvorming binnen de MORA wordt gestreefd naar consensus. Indien dit niet mogelijk is, dan wordt er gestemd. De administratie doet dan op basis van haar bevindingen en het advies van de MORA een voorstel aan de minister.

Op die manier verdwijnt de vrees van sommigen dat een ambtenaar eenzijdig een beslissing kan nemen die onredelijk is en de belangen van één of meerdere partners van het convenantbeleid zou schaden.

Financiering van de module 13. Hoe ziet die regeling eruit ? En heeft de gemeente er belang bij om te talmen ?

De financiering van de module 13 met betrekking tot de aanleg van fietspaden langs gewestwegen door de lokale overheid werd op voorstel van de administratie bij ministerieel besluit van 3 juli 2002 herzien.

In de oorspronkelijke teksten werd de tegemoetkoming voor de aanleg van het betrokken fietspad slechts in 2 schijven uitbetaald. Een eerste schijf van 40%/50% (80/20 of 100% regeling) van de kostprijsraming wordt uitbetaald bij de betekening van de opdracht aan de aannemer. Een tweede schijf ten belope van het saldo van de gewestbijdrage wordt betaald op basis van de goedgekeurde eindafrekening na de voorlopige oplevering van de werken.

Bij een aantal projecten stelden er zich problemen. Bij de aanleg van fietspaden wordt men vaak geconfronteerd met omvangrijke onteigeningen, die ook vrij veel tijd in beslag nemen. Daardoor wordt de periode van voorfinanciering sterk verlengd. Om die redenen werd de tekst van module 13 gewijzigd, waardoor het relatieve belang van de eerste betalingsschijf wordt opgedreven. Als de onteigeningen voor de realisatie van het project meer dan 250.000 euro bedragen dan wordt er automatisch geopteerd om de vergoeding aan de gemeente te spreiden over meerdere schijven. De onteigeningskosten worden dan per schijf van 250.000 euro betaald. Deze regeling werd ingevoerd met terugwerkende kracht.

De gemeente heeft er dus alle belang bij om met bekwame spoed verder te werken aan de realisatie van het fietspad, want hoe sneller de voortgang in

de aanleg van het fietspad, des te sneller wordt de tussenkomst betaald.

Er werd gevraagd naar de concrete stand van zaken van een aantal convenantprojecten. De minister laat hiervoor de volgende documenten rondelen : een plan van Vlaanderen met de stand van zaken met betrekking tot de mobiliteitsplanning ; de stand van zaken infrastructuurprojecten en de stand van zaken van de openbaar vervoerprojecten. De lijst van bijakten bij de mobiliteitsconvenants wordt als bijlage 2 bij dit verslag gevoegd.

Als antwoord op de concrete vraag omtrent de jaarlijkse vastlegging van mobiliteitsconvenants verduidelijkt de minister dat de desbetreffende aanbeveling van het Rekenhof niet overeenstemt met het standpunt van de Inspectie van Financiën, die terecht stelt dat projecten jaarlijks moeten geëvalueerd worden.

De Inspectie van Financiën heeft dit in zijn advies van 11 mei 1998 reeds duidelijk gesteld en de toenmalige minister van Begroting heeft dit standpunt bevestigd in haar begrotingsakkoord van 25 mei 1998. De toenmalige Vlaamse regering heeft dit principe op 26 mei 1998 vervolgens goedgekeurd.

Zowel voor de convenantprojecten als voor de projecten inzake basismobiliteit wordt dit principe vandaag nog steeds toegepast.

Het is effectief een zaak van goed beheer en huisvaderschap om projecten, na de opstart, jaarlijks te evalueren. Indien nodig moeten bijstellingen kunnen doorgevoerd worden, zowel in min als in plus.

De minister stelt dat hij reeds vroeger in deze commissie toegelicht heeft dat projecten die tweemaal na elkaar een positieve evaluatie verkrijgen overgeheveld worden naar de reguliere dotatie van de VVM en aldus een permanent karakter verkrijgen. In deze zin wordt tegemoetgekomen aan de aanbeveling van het Rekenhof.

Er dient ook op gewezen dat de eerste jaarlijkse vastleggingen fluctueren in functie van de evolutie van het project. Reeds meerdere malen werd, na evaluatie, het project bijgestuurd in meer of in min. Uiteraard dient de vastlegging voor het daaropvolgende jaar daarmee rekening te houden. De projecten worden pas volwassen en stabiel na twee jaar.

Het is onmogelijk om op voorhand te voorzien op welke wijze een project in de eerste jaren zal evolueren. Een eenmalige vastlegging voor de ganse

periode van het project zal dus het risico meebrengen dat de vastgelegde middelen niet kunnen aangewend worden indien het om een project gaat dat bijvoorbeeld neerwaarts moest worden herzien.

Daarnaast wordt, na twee positieve evaluaties, een overheveling naar de reguliere dotatie begrotingstechnisch onmogelijk. Het is niet mogelijk of wenselijk om constructies te voorzien waarbij vastleggingen van voorgaande jaren kunnen geannuleerd worden en waarbij de vrijgekomen kredieten overgeheveld worden naar het volgende jaar.

Getuige ook een recent advies van de Inspectie van Financiën omtrent het belbusproject Blankenberge – Zuienkerke, waarbij er, na de laatste jaarlijkse evaluatie slechts een nieuwe vastlegging voor zes maanden werd voorzien. Bovendien dient De Lijn binnen de zes maanden maatregelen en herstellingen voor te stellen voor het betrokken project, waarbij uiteraard een aangepaste vastlegging zal moeten voorzien worden voor het komende jaar.

Op deze wijze worden de beschikbare kredieten optimaal en oordeelkundig aangewend, hetgeen de minister wil blijven doen.

Het Ontwerp Vlaams Totaalplan Fiets, dat door de administratie van het departement Leefmilieu en Infrastructuur werd opgesteld, stond als mededeling op de Vlaamse regering van 25 oktober 2002. Ondertussen werd het document ook op 4 november 2002 aan deze commissie van het Vlaams Parlement overgemaakt waar het dan ook verder kan besproken worden. Na een definitieve vaststelling van het document kan dit totaalplan dan verder geoperationaliseerd worden. Daarna kan door het Vlaams Gewest, de provincies en de gemeenten aan de concrete uitvoering ervan begonnen worden. Uiteraard zal een goed overleg tussen gewest, provincie en gemeenten noodzakelijk zijn om het Vlaams fietsbeleid verder te realiseren. Het Vlaams Gewest heeft in eerste instantie dan ook de taak om de gemeenten terdege te informeren.

Eén van de pijlers van dit Ontwerp Totaalplan Fiets is het vademecum Fietsvoorzieningen waarin duidelijk vermeld staat hoe fietspaden het best aangelegd en onderhouden worden. Dit vademecum is trouwens op zeer ruime schaal verspreid : alle Vlaamse gemeenten en steden ontvingen een exemplaar zodat ook zij zich op dit vademecum kunnen richten wanneer ze in hun gemeente fietspaden willen aanleggen en onderhouden. Wanneer gemeenten in het kader van de subsidieregeling van het mobiliteitsconvenantbeleid subsidies krij-

gen, is dit vademecum fietsvoorzieningen een absolute richtlijn. Het is trouwens de bedoeling van de administratie om in de nabije toekomst het vademecum Fietsvoorzieningen bij de Vlaamse gemeenten en steden nog meer bekend te maken. Een mogelijke piste is het organiseren van studiedagen hieromtrent.

Omtrent de “Sint-Christoffelcommissie, die op initiatief van minister Stevaert in het leven geroepen werd om onder voorzitterschap van gouverneur Lode De Witte de federale thematiek van de verkeersveiligheid te bespreken, verklaart de minister dat binnen het Vlaams beleid inzake verkeersveiligheid een aantal organen een belangrijke rol vervullen. Te denken valt aan de provinciale commissie voor verkeersveiligheid (PCV) en aan de adviesgroep voor verkeersveiligheid op de Vlaamse gewestwegen (AVVG). Uiteraard is er ook het mobiliteitsconvenantenbeleid met de provinciale auditcommissie als zeer belangrijke actor.

Het mobiliteitsconvenant is evenwel een dynamisch instrument. Er wordt met het mobiliteitsconvenant ingespeeld op nieuwe terreinen. Zo is de recentste module namelijk een module inzake flankerende maatregelen (module 15). Naast de verschillende infrastructuurmodules die de verkeersveiligheid bevorderen, wordt met module 15 aan flankerend beleid gedaan. Ook op deze manier kan verkeersveiligheid bevorderd worden. De administratie is momenteel bezig met het opstellen van een voorbeeldenbrochure in het kader van module 15 die op korte termijn aan de gemeenten en steden zal worden toegestuurd. Via deze brochure kunnen de gemeenten de nodige inspiratie vinden om concrete projecten uit te werken.

9. Antwoord van de minister m.b.t. de regionale luchthavens

De financiële situatie van de luchthavens Oostende en Antwerpen is in 2001 en 2002 ongunstig geëvolueerd wegens vier oorzaken :

- het teruglopend verkeer, als gevolg van de algemene crisis in de luchtvaart ;
- het faillissement van luchtvaartondernemingen, waardoor de openstaande vorderingen waardeeloos werden ;
- de toename van de personeelskosten ;
- de vereisten van de reglementering op het vlak van luchthavenbeveiliging en milieu.

Specifiek voor Oostende was de toepassing, vanaf 1 april 2002, van het verbod op het gebruik van de meest geluidsbelastende vliegtuigen type stage II, en dit in toepassing van een Europese richtlijn. De luchtvaartsector werkt momenteel nog aan haar reconversie naar stage III toestellen. Een aantal trajecten zijn echter stopgezet of uitgeweken naar landen buiten de Europese Unie. Het gevolg van deze maatregel was een terugloop van het verkeer met ongeveer 30 %.

Voor de luchthaven Antwerpen gold de stopzetting van de luchtverbindingen met Amsterdam en Genève als belangrijkste oorzaak. De minderingen 2002 als gevolg hiervan bedroegen 0,5 miljoen euro. Ook het faillissement van Sabena had rechtstreeks en onrechtstreeks nadelige gevolgen voor de luchthaven Antwerpen.

De financiële problemen en de oorzaken zijn dus gelijklopend voor de beide luchthavens.

Deze evolutie doet zich trouwens ook op andere luchthavens voor.

Op de beide luchthavens tekent zich een geleidelijk herstel af, dat gelijkloopt met de algemene herneming van het luchtverkeer. Dit herstel zal zich echter slechts in de eigen ontvangsten 2003 kunnen vertalen.

Om de financiële toestand van de luchthavens recht te trekken, werden in het kader van de derde budgetcontrole 2002 de nodige aanpassingen aan de begroting 2002 voorgesteld, zoals de minister reeds tijdens een vorige vergadering meldde.

Bovendien werden een aantal maatregelen genomen, waaronder :

- het personeelsbestand wordt op beide luchthavens in beperkte mate verminderd, zonder afbreuk te doen aan de huidige prestaties en openingsuren ;
- de werkingskosten en eigen investeringen worden maximaal beperkt ;
- op 1 april 2003 zullen de luchthavenvergoedingen worden verhoogd. Op de luchthaven Antwerpen zal vanaf 1 januari 2003 reeds een gevoelige verhoging van de luchthavenvergoedingen intreden voor trainingsvluchten.

In verband met het Vlaams Forum Luchtvaart verduidelijkt de minister dat het luchtvaartforum werd opgestart op 10 juni 2002. Dit forum wordt

voorgezeten door professor Eddy Wymeersch. De samenstelling van het forum werd vastgesteld door de Vlaamse regering.

Het forum hield totnogtoe vier vergaderingen met een hoofdzakelijk informatief karakter.

Het luchtvaart- en luchthavenbeleid in Nederland en het Waalse luchthavenbeleid werden besproken. Tevens werd de ontwikkeling van het hogesnelheidsnet in Europa onderzocht mede in relatie tot de luchtvaart. Daarnaast werd een sociaal-economische doorlichting gemaakt van de luchthaven Oostende. Het Forum besprak een voorstel van algemene structuur van het eindrapport. Hiervoor worden nu ontwerp teksten uitgeschreven. Een afzonderlijke werkgroep zal zich buigen over de problematiek van de kleine luchtvaart en de opleiding van piloten in Vlaanderen. Ten slotte zal ook de beheersvorm van de luchthavens onderzocht worden.

Aan het Forum werd gevraagd om binnen de twee jaar na de oprichting tot een eindrapport te komen. Hierin moet een strategische visie op lange termijn over de ontwikkeling van de luchtvaart en de luchthavens in Vlaanderen naar voor komen.

Wat betreft de afhandeling van de Managementcontracten, verklaart de minister dat de administratie (afdeling Personenvervoer en Luchthavens) een evaluatie heeft gemaakt van de geleverde prestaties, voor zover deze vanuit de luchthavendirecties en de betrokken afdeling konden beoordeeld worden.

De reeds aanvaarde facturen van de geleverde prestaties werden reeds uitbetaald. Daarnaast zijn er nog een aantal facturen in onderzoek.

Ernst & Young E.T.M., manager van de luchthaven Antwerpen heeft reeds een dossier ingediend met het oog op het bereiken van een overeenkomst. BIAC anderzijds heeft een dossier ingeleid met het oog op het bekomen van een schadevergoeding, op basis van de bepalingen van het bestek. Beide dossiers worden thans door de administratie 'juridische dienst –overheidsopdrachten' onderzocht.

In de begroting 2003 is onder de basisallocatie 12.31 een bedrag opgenomen van 375.000 euro onder de libellé "allerhande uitgaven en alle kosten verbonden aan de afwikkeling van het verbreken van de managementcontracten".

De omschrijving van de libellé is gekozen om toe te laten om eventueel ook schadevergoedingen uit te betalen, doch het voorziene bedrag op deze basi-

sallocatie is tevens voor de betaling van de interne managers.

10. Replieken – regionale luchthavens

De heer Jan Verfaillie herinnert aan zijn schriftelijke vraag tot de minister over de economische meerwaarde van de luchthaven van Oostende voor de regio Oostende. De minister heeft toen geantwoord dat de economische meerwaarde moeilijk in cijfers uit te drukken is. In het RSV wordt de luchthaven in samenhang met de zeehaven beschouwd als een internationale toegangspoort voor Vlaanderen. Naarmate het luchtverkeer terug toeneemt, zal de moderne infrastructuur aan belang winnen. Gegevens over overnachtingen, werkgelegenheid en toerisme zijn fluctuerend in functie van de trafiek. Het lid vraagt of het niet zinvol is om toch een studie te laten uitvoeren over de economische impact van de luchthaven op de regio.

De minister repliceert dat er cijfers bestaan maar geen echte studie. Hij wenst wel niet geconfronteerd te worden met de kritiek dat minister Stevaert weer een studie laat maken.

De heer Jan Verfaillie vindt het zeer eigenaardig dat er geen cijfers bekend zijn over de economische impact van de luchthaven op de regio.

De minister stelt dat er wel ruw cijfermateriaal voorhanden is vanuit de GOM. Maar een studie daarover maken, is bijzonder complex. Zal men ook het scenario als er geen luchthaven meer is en andere activiteiten ontwikkeld worden, mee in rekening nemen ?

Mevrouw Wivina Demeester suggereert dat de vraagsteller een vraag zou richten tot de minister-president zodat hij een gecoördineerd antwoord krijgt met cijfermateriaal van de diverse bevoegde ministers.

De minister engageert zich om te kijken of hij in een volgende vergadering cijfermateriaal ter beschikking kan stellen.

11. Antwoord van de minister m.b.t het havenbeleid

Op de vragen van de heren Robert Voorhamme en Johan Malcorps schetst de minister de stand van zaken betreffende de uitvoering van het Memorandum van Vlissingen.

Inhoudelijk bevat het memorandum 3 luiken :

Onderdeel A : samenwerking met betrekking tot het Schelde-estuarium en de organisatie van die samenwerking

De belangrijkste opdracht in het Memorandum van Vlissingen is het opstellen van een nieuwe ontwikkelingsschets die aansluit bij het Vlaams en Nederlands regeringsstandpunt inzake de Langetermijnvisie Schelde-estuarium. Deze ontwikkelingsschets zal bestaan uit een aantal projecten op de vlakken van toegankelijkheid, natuurlijkheid en veiligheid en zullen worden ondersteund door een strategische milieueffectrapportage (MER) en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA).

Deze projecten zijn : de verdere verdieping van de Schelde ; de verbinding tussen Ooster- en Westerschelde en een natuurontwikkelingsplan voor het Schelde-estuarium.

Op uitdrukkelijke vraag van het Havenbedrijf Antwerpen werden de alternatieve baggerstrategieën, uitgewerkt door een team onder leiding van Prof. J.J. Peeters als een specifiek project in de toegankelijkheidsproblematiek ingebracht.

Onmiddellijk na de ondertekening van het memorandum heeft de Technische Scheldecommissie het initiatief genomen om een gezamenlijke ambtelijke projectorganisatie (ProSes) op te richten. ProSes is belast met de uitvoering van voormelde studies en de formulering van de ontwikkelingsschets binnen de twee jaar na ondertekening van het Memorandum.

ProSes heeft thans de uitgangspunten en randvoorwaarden van een strategische MER vastgesteld en middels een openbare Europese procedure beroep gedaan op de markt voor de uitwerking van de MER. De aanbesteding gaat door op 16 december 2002. Ook bereidt ProSes thans, in samenwerking met het Nederlands Planbureau en het Vlaams Instituut voor Technologisch Onderzoek (VITO) het plan van aanpak voor van een strategische kosten-batenanalyse, zodat vanaf 1 januari 2003 met de uitwerking ervan kan gestart worden. Een aparte groep werkt in samenwerking met het Instituut voor Natuurbehoud aan een Natuurontwikkelingsplan voor het Schelde-estuarium. Dit plan moet klaar zijn tegen maart 2003. De einddatum voor MER en MKBA werd vastgesteld op 31 maart 2003. Ter begeleiding van deze projecten werd een Vlaams-Nederlandse MER-commissie en een MKBA-adviesraad ingesteld.

De twee onafhankelijk gezaghebbende personen (de heren Eddy Baldewijns voor Vlaanderen en J. Hendriks voor Nederland) hebben hun werkzaamheden aangevat met de samenstelling van het forum van belanghebbende en maatschappelijke organisaties.

Het Adviserend Overleg Schelde (AOS) dat bestaat uit ambtelijke vertegenwoordigers van rijks-, gewestelijke en provinciale administraties is samengesteld en zal begin december de werkzaamheden aanvangen.

Een door de Technische Scheldecommissie ingesteld kernteam werkt thans intensief aan de uitwerking van een toekomstige structuur voor Vlaams-Nederlandse samenwerking voor het realiseren van een gemeenschappelijk beleid van het Schelde-estuarium. Hierbij wordt uitgegaan van de krijtlijnen die in het Memorandum werden vastgesteld.

De Technische Scheldecommissie heeft een plan van aanpak goedgekeurd voor een gezamenlijk te beheren langlopend monitorings- en onderzoeksprogramma ter ondersteuning van de grensoverschrijdende samenwerking bij beleid en beheer.

De minister hoopt dat de betrokken havenbesturen alsnog zullen ingaan op de uitnodiging voor het instellen van een periodiek overleg om de onderlinge samenwerking tussen de Scheldehavens vorm te geven. Dit zou aansluitend bij de oproep van minister-president Dewael invulling geven aan een grotere samenwerking in het havenlandschap. De minister ondersteunt deze oproep. Eerstdaags zal hij de Vlaamse havens aan deze uitnodiging herinneren.

Onderdeel B : nautisch beheer en loodsdiensten in het Scheldegebied

Inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied zit de uitvoering van het memorandum Vlissingen op spoor.

In het kader van de permanente commissie zijn de vereiste voorbereidingen getroffen om per 1 januari 2003 te kunnen starten met de facto uitoefening van het gemeenschappelijk nautisch beheer, vooruitlopend op een juridische en verdragsrechtelijke formalisering. Er is duidelijkheid bereikt over de vorm, inhoud en leidende principes van het gemeenschappelijk nautisch beheer. De verantwoordelijkheden, bevoegdheden en taakstelling van de permanente commissie “nieuwe stijl” als gezamenlijk beleidsorgaan en van de gemeenschappelijke nautische autoriteit als gezamenlijk beheersorgaan

zijn vastgelegd. Vanaf 1 januari 2003 zal de gezamenlijke beheersorganisatie geleidelijk worden uitgebouwd en ingevuld als onderdeel van een groei-proces.

Zoals opgedragen in het memorandum, is in 2002 reeds materieel toegewerkt naar het gemeenschappelijk beheer. Op de werkvloer van de toekomstige gemeenschappelijke nautische autoriteit, n.l. in het Schelde Coördinatie Centrum te Vlissingen, wordt het operationeel nautisch beheer reeds in belangrijke mate gezamenlijk uitgeoefend volgens de principes van het gemeenschappelijk nautisch beheer. Hiervoor zijn er gezamenlijke procedures opgesteld.

Eind 2002, begin 2003, zal een gemeenschappelijke nautische adviesraad worden geïnstalleerd die de permanente commissie zal kunnen adviseren en die is samengesteld uit alle bij het nautisch beheer betrokken en belanghebbende partijen.

Een juridisch team ingesteld conform punt C.1 van het memorandum, werkt aan de voorbereiding van de verdragsrechtelijke en juridische verankering van het gemeenschappelijk nautisch beheer om dit op 1 januari 2005 te kunnen effectueren.

Bij de uitwerking van de afspraken inzake de ontkoppeling van de loodsgeldtarieven Antwerpen-Rotterdam wordt de betrokken Vlaamse havensector van nabij betrokken. Een grondig onderzoek is gevoerd naar de mogelijke effecten van een ontkoppeling en naar mogelijke maatregelen om die effecten te verzachten. Op basis van de resultaten van dit onderzoek zal een mogelijk ontkoppelings-scenario worden uitgewerkt. Medio 2003 zal de permanente commissie hierover een voorstel aan de Vlaamse en Nederlandse politieke overheid voorleggen. Een belangrijk aandachtspunt hierbij is uiteraard dat de concurrentiepositie van de havens Gent en Antwerpen niet in het gedrang mag komen.

Tot op heden is het ontkoppelingsdossier voor Vlaanderen gunstig verlopen. De Nederlandse overheid heeft, vermoedelijk wegens onvoldoende greep op het Nederlandse Loodswezen, afspraak B.5.a niet kunnen waarmaken, met name het verlagen van de loodsgeldtarieven 2003 voor Rotterdam als eerste stap naar de ontkoppeling. De minister zal eerstdaags de Vlaamse regering voorstellen de loodsgeldtarieven voor de Vlaamse havens per 1 januari 2003 met 1% te verlagen. Dit is grotendeels te danken aan efficiëntieverbetering bij de DAB Loodswezen. Hij heeft begrepen dat de tarieven

voor Rotterdam met 1,9% zullen verhoogd worden.

De permanente commissie bereidt, uiteraard in overleg met de loodsdiensten zelf, de verdergaande samenwerking tussen de loodsdiensten in de Schelderegio voor. Het streven is om zo spoedig mogelijk een overeenkomst te bereiken over de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke uitgangspunten van het samenwerkingsmodel en over het te uit te voeren externe onderzoek naar de meest doelmatige inrichting van het samenwerkingsverband.

De verdergaande samenwerking tussen de loodsdiensten is trouwens een van de belangrijkste mitigerende maatregelen in het kader van de ontkoppeling van de loodsgelden.

Onderdeel C : vervolgafspraken

Overeenkomstig het memorandum werd een Vlaams-Nederlands juridisch team ingesteld dat gestart is met de technische voorbereiding van een verdrag voor de implementatie van het gemeenschappelijk nautisch beheer.

De heer Johan Malcorps vroeg meer specifiek naar de ambtelijke ondersteuning van de Vlaams-Nederlandse samenwerking.

Voor de realisatie van de door het Vlaams Parlement geformuleerde opdrachten in de resolutie over het Schelde-estuarium was het van bij aanvang duidelijk dat de Vlaamse administratie niet voor invulling van alle taken zou kunnen instaan. Het Vlaams Parlement wenste trouwens een gemeenschappelijke grensoverschrijdende benadering van de problematiek met Nederland.

De bewaking van het voortgangsproces aan Vlaamse zijde geschiedt uiteraard door Vlaamse ambtenaren. Zij organiseren trouwens periodiek overleg met de relevante actoren uit het private en het publieke havenlandschap door onder meer voor elke vergadering van de permanente commissie voor de Scheldevaart en van de Technische Scheldec commissie een briefing te organiseren en achteraf ook te debriefen.

Ten behoeve van het opstellen van een ontwikkelingsschets 2010 werd de Technische Scheldec commissie belast met de oprichting van de gemeenschappelijke organisatie "Projectontwikkelingsschets Schelde-estuarium" (ProSes) binnen de zes maanden na de ondertekening van het memorandum. Sinds 1 november is de bemanning van het ProSes met de Vlaamse inhoudelijke medewerkers

volledig. Thans wordt nog een openbare procedure uitgeschreven voor de werving van een communicatiespecialist en communicatieondersteuning. Er kon geen ambtenaar worden aangetrokken worden die aan het vooropgestelde profiel voldeed. Inmiddels wordt deze functie waargenomen door een tijdelijk contract met een Nederlands en Vlaams communicatiebureau dat door ProSes werd afgesloten.

De minister wil niet verhelen dat de Vlaamse opvulling van Proses moeizaam verlopen is in vergelijking met de Nederlandse. Dit is deels te wijten aan de hoge eisen die op het vlak van expertise en ervaring aan de inhoudelijke medewerkers werden gesteld. Ook buiten de administratie is deze expertise moeilijk te vinden. Het is onder meer dank zij de medewerking van het Havenbedrijf Antwerpen, dat eveneens een medewerker heeft ter beschikking gesteld, dat de Vlaamse inbreng kon worden vervolledigd. Gedeeltelijk zijn de problemen ook te wijten aan het juridisch kader van het Vlaams personeelsstatuut dat niet toegesneden is op deze specifieke vorm van grensoverschrijdende projectwerking. Snel en flexibel hoog gespecialiseerde mensen werven voor een relatief korte projectopdracht is per definitie nauwelijks compatibel met het ambtelijk statuut. De minister stelt anderzijds met veel genoegen ook vast dat meerdere statutaire ambtenaren met hoge specialisatiegraad van diverse administraties gebruik gemaakt hebben van de tijdelijke uitstapregelingen om zich voluntaristisch in te schakelen in dit voor Vlaanderen uiterst belangrijk project.

De minister heeft er bij de Vlaamse permanente commissarissen en de Vlaamse voorzitter van de Technische Scheldecommissie op aangedrongen alles in het werk te stellen om alle doelstellingen van het memorandum te realiseren, ook kwalitatief en binnen het voorziene tijdpad. De opdracht van ProSes kwaliteitsvol binnen de gestelde termijn afronden, is hiervoor van zeer groot belang.

Langs Vlaamse zijde wordt ProSes nog ondersteund door een Coördinatiecel Langetermijnvisie Schelde-estuarium die bestaat uit drie medewerkers en die belast is met de beleidscoördinatie van het gehele project.

De heer Robert Voorhamme verzocht de implementatie van het Havendecreet te schetsen.

De uitvoering van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeeha-

vens, kortweg het Havendecreet genoemd, vergt de opmaak van meerdere uitvoeringsbesluiten. Dit geschiedde in volgende reeksen.

Reeks 1 : 'vier uitvoeringbesluiten'

Op 17 juli 2000 werd door de Vlaamse regering een eerste reeks voorlopig goedgekeurd. Dit omvatte :

1. Besluit van de Vlaamse regering tot wijziging van het Vlaamse personeelsstatuut van 24 november 1993 houdende aanstelling, functionering en administratieve ondersteuning van de gewestelijke havencommissaris ; Technisch vergde dit een aanpassing van het ambtenarenstatuut om invulling te kunnen geven aan deze specifieke functie.
2. Besluit van de Vlaamse regering houdende nadere regels met betrekking tot het voorkoopprecht Dit besluit verscheen in het Belgisch Staatsblad op 29 mei 2001.
3. Besluit van de Vlaamse regering over de oprichting, de samenstelling en de werking van de Vlaamse Havencommissie. Dit besluit verscheen in het Belgisch Staatsblad op 15 maart 2001.
4. Besluit van de Vlaamse regering over de oprichting van sub- regionale overlegorganen. Dit besluit verscheen in het Belgisch Staatsblad op 2 februari 2001.

Er werd aan de Vlaamse regering tevens een situeringsnota 'havenlandschap' voorgelegd.

Deze eerste vier ontwerpbesluiten werden eind juli 2000 voor advies binnen de maand overgemaakt aan de Raad van State. Op 31 november 2000 werden de adviezen van de Raad van State ontvangen en de Vlaamse regering keurde op 12 januari 2001 deze uitvoeringsbesluiten definitief goed. Waarna ze geïmplementeerd werden door het verschijnen in het Belgisch Staatsblad.

In het bijzonder voor het beleid van de Vlaamse havens hebben de besluiten van de Vlaamse Havencommissie en van het subregionale overlegorganen belang, waarbij enerzijds talrijke actoren in het havenlandschap en anderzijds de gemeenten rondom de havens op decretale basis inspraak bekomen.

Reeks 2 : 'zeven uitvoeringsbesluiten'

Een tweede reeks uitvoeringsbesluiten werd aan de Vlaamse regering voorgelegd op 13 juli 2000, en omvatte

1. Besluit van de Vlaamse regering houdende de aanduiding van de voorlopige begrenzing van de havengebieden. Dit besluit verscheen in het Belgisch Staatsblad op 11 november 2001.
2. Besluit van de Vlaamse regering houdende de aanduiding van de maritieme toegangswegen en de bestanddelen van de haveninfrastructuur. Dit besluit verscheen in het Belgisch Staatsblad op 31 oktober 2001.
3. Besluit van de Vlaamse regering tot toekenning, wijziging en intrekking van projectgebonden subsidies, alsmede betreffende de subsidiepercentages. Dit besluit verscheen in het Belgisch Staatsblad op 30 augustus 2001.
4. Besluit van de Vlaamse regering betreffende de bepalingen inzake het toekennen van subsidies aan de havenbedrijven ten behoeve van de havenkapiteindiensten die expliciet kunnen worden toegewezen aan de verkeersafwikkeling, de veiligheid en de vrijwaring van het milieu. Dit besluit verscheen in het Belgisch Staatsblad op 13 oktober 2001.
5. Besluit van de Vlaamse regering betreffende de medefinanciering voor de instandhouding, met inbegrip van het verwerken van de specie, en het onderhoud van het gedeelte van de maritieme toegangsweg waaraan aanmeerinstallaties voor zee- en binnenschepen gelegen zijn met het oog op de overslag van goederen of het vervoer van personen. Dit besluit werd genomen in uitvoering van artikel 31 van het Havendecreet en verscheen in het Belgisch Staatsblad van 9 oktober 2001.
6. Ontwerpbesluit van de Vlaamse regering betreffende de bepalingen inzake het vergoeden van prestaties aan de havenbedrijven ten behoeve van het in beheer nemen van, het onderhoud en de exploitatie van sluizen en aanhorigheden.
7. Ontwerpbesluit van de Vlaamse regering betreffende de bepalingen inzake het vergoeden van prestaties aan de havenbedrijven ten behoeve van de instandhouding, met inbegrip van het verwerken van de specie, en het onderhoud

van de maritieme toegangswegen, haveninterne basisinfrastructuur uitgezonderd.

Deze tweede reeks ontwerpbesluiten werden op basis van de beslissingen van de Vlaamse regering van 15 en 22 december 2000 voor advies binnen de maand overgemaakt aan de Raad van State. Op 29 juni 2001 werden de adviezen van de Raad van State ontvangen en de Vlaamse regering keurde op 13 juli 2001 vijf van de zeven uitvoeringsbesluiten definitief goed.

De laatste twee ontwerpbesluiten van de opsomming werden opgesteld in uitvoering van artikel 29 van het Havendecreet. Voor beide ontwerpbesluiten merkte de Raad van State onder meer op dat het Havendecreet onvoldoende rechtsgrond biedt voor delegatie van deze problematiek bij besluit van de Vlaamse regering. De Raad van State suggereerde een aanpassing van het Havendecreet.

Op artikel 53 van het decreet houdende de bepalingen tot begeleiding van de begroting 2002 werden door het Vlaams Parlement onder "*Hoofdstuk 10 : financiële aspecten van het decreet houdende het beleid en het beheer van de zeehavens*" amendementen aangenomen die ertoe strekken gevolg te geven aan de suggestie in het advies van de Raad van State.

Op basis van dit geamendeerde Havendecreet werden, rekening houdend met het advies van de Raad van State, uitvoeringsbesluiten voorbereid door de bevoegde administratie.

De Vlaamse havencommissie heeft met haar advies van 17 september 2002 onder meer hierover een duidelijke interpretatie geformuleerd.

Rekening houdend met uiteenlopende interpretaties van juridische aard heeft de minister bij de bevoegde administratieve diensten en gespecialiseerd extern juridisch advies ingeroepen.

Resultaat hiervan is dat momenteel overeenkomsten met de havens van Antwerpen, Zeebrugge en Oostende opportuun geacht worden die in de periode 2001-2003 voor het aspect sluizen en 2001-2004 voor het aspect onderhoudsbaggerwerken, een tijdelijke regeling uitwerken in afwachting van een definitieve regeling die verder op haar juridische merites wordt onderzocht. De tijdelijke regeling is gebaseerd op artikel 44 van het decreet. De minister heeft de intentie deze ontwerpovereenkomsten eerstdaags aan de Vlaamse regering ter goedkeuring voor te leggen. Deze werkwijze komt in de overgangperiode tegemoet aan het advies

van de Raad van State en aan het interpretatieve advies van de Vlaamse Havencommissie. Uiterst belangrijk is ook dat de juridische experts de noodzakelijke aanmelding bij de Europese Commissie gunstig evalueren. De minister tracht niettegenstaande de complexe juridische divergenties met deze methodologie maximaal rechtszekerheid te scheppen voor alle betrokkenen in het Vlaams havenlandschap.

Met de vier havenbedrijven werden in uitvoering van het "Besluit van de Vlaamse regering betreffende de bepalingen inzake het toekennen van subsidies aan de havenbedrijven ten behoeve van de havenkapiteindiensten die expliciet kunnen worden toegewezen aan de verkeersafwikkeling, de veiligheid en de vrijwaring van het milieu" reeds overeenkomsten afgesloten. Deze werden met succes aangemeld bij de Europese Commissie. De minister hoopt dat dit resultaat inspirerend zal werken om de juridische divergenties inzake de problematiek van de sluizen en de kanaaldokken te stroomlijnen, zodat met de grootst mogelijke rechtszekerheid ook deze uitvoeringselementen van het Havendecreet kunnen geconcretiseerd worden.

Tot slot is er nog een voorontwerpbesluit betreffende de concertatiecommissie.

Door de Vlaamse administratie werd een voorontwerp voorbereid. Dit besluit werd overlegd met de Vlaamse Havencommissie. Het werd aangepast om aan de opmerkingen van de Vlaamse Havencommissie tegemoet te komen. De minister heeft de intentie het ontwerp van uitvoeringsbesluit betreffende de concertatiecommissie in de nabije toekomst aan de Vlaamse regering ter goedkeuring voor te leggen, zodat na advies door de Raad van State dat besluit zal kunnen uitgevaardigd worden.

Wat betreft de Lange Termijnvisie Vlaamse Zeehavens verstrekt de minister volgende uitleg :

De Vlaamse zeehavens zijn belangrijk voor de Vlaamse economie. Ze zijn een poort op de wereld. De uitwerking van een 'Vlaamse beleidsplan op lange termijn' is een middel om het voorheen impliciete havenbeleid beleidsmatig te expliciteren, rekening houdend met het decretale kader dat in het Vlaams Parlement tot stand gekomen is.

De noodzaak hiervoor een degelijk onderbouwd beleidsplan op te stellen, moet ook gesitueerd worden in het actueel sterk evolutief haven- en maritieme landschap :

De minister somt enkele elementen als voorbeeld op :

- De wisselende economische omgeving, waar wereldwijd de keuze welke havens zullen worden ingeschakeld in internationale netwerken, niet enkel door de havenbesturen maar door andere internationale spelers dan de havenbesturen wordt beïnvloed.
- Het feit dat door de Europese regelgeving en door de implementatie van het Havendecreet, er een zich wijzigende toestand is ontstaan inzake taakverdelingen. Op hoofdlijnen staat elk van de havens in voor de commercieel gerelateerde aspecten, terwijl de verantwoordelijkheden van het Vlaamse Gewest voornamelijk naar de maritieme toegang en de hinterlandverbindingen georiënteerd worden.
- Het feit dat, mede onderbouwd door de regeringsverklaring van 13 juli 1999, aandacht voor de leefomgeving omheen de havens en voor de invloed op het milieu vereist is.
- Allen al de omvang in budgettaire uitgaven welke gepaard gaan met de havenontwikkeling en werken in de maritieme toegang zowel voor uitbouw als onderhoud van dit patrimonium vereisen een grondiger expliciete maatschappelijke onderbouwing. De gewestelijke overheid moet in overleg met diverse actoren grondig evalueren, op welke wijze Vlaanderen budgetten kan toewijzen aan investeringen en onderhoud die een hoog maatschappelijk belang hebben en zeer veel maatschappelijke toegevoegde waarde kunnen scheppen.

Dit alles en een voorafgaandelijk onderzoek leidde er toe om via een openbare procedure een studieopdracht uit te schrijven die een 'langetermijnvisie voor het Vlaamse havenbeleid' voorbereidt.

De minister schetst een selectie uit de voorbereidende werkzaamheden en de actuele stand van zaken :

Op 17 december 2001 werd door de bevoegde administratie een beperkte toelichting aan de werkgroep strategische planning van de Vlaamse Havencommissie gegeven over de bedoeling van deze langetermijnvisie.

In januari 2002 werd de oproep van kandidaten geformuleerd en advies ingewonnen van de afdeling algemene technische ondersteuning. Diezelfde maand werd de "Agenderingsnota Langetermijnvi-

sie voor het Vlaams havenbeleid” gefinaliseerd en werden de relevante administraties geïnformeerd over de opmaak van een langetermijnvisie. De oproep van kandidaten werd eind januari 2002 gepubliceerd in het Bulletin der Aanbestedingen van het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen.

Toelichting aan de MiNa-Raad en aan het dagelijks bestuur van de Vlaamse Havencommissie werd in de loop van februari van dit jaar verstrekt. In maart gebeurde dit voor de representatieve milieuverenigingen.

Tussen maart en oktober 2002 werden alle noodzakelijke stappen in de aanbestedingsprocedure afgevoerd door de administratie en werd het advies van de Inspectie van Financiën ingewonnen.

Het begrotingsakkoord werd ondertussen aangevraagd. Zodra dit verkregen is, zal de minister het dossier ter goedkeuring aan de Vlaamse regering voorleggen. Verdere inhoudelijke toelichting over een lopende aanbestedingsprocedure waarin de Vlaamse regering nog geen beslissing tot gunning genomen heeft, lijkt de minister niet opportuun.

12. Antwoord van de minister m.b.t. het Vlaams Infrastructuurfonds (VIF)

Tot slot wil de minister nog verder duidelijkheid verschaffen over de beschikbare investeringsmiddelen, en specifiek deze op het VIF.

De dotatie van het Vlaams Infrastructuurfonds werd verlaagd ten aanzien van deze van 2002. De reden hiervoor is dat een beperkt gedeelte van de beschikbare reserves binnen het VIF worden beschikbaar gesteld voor de financiën van het hele Vlaams Gewest. Het is een financiële operatie en het gaat hierbij louter om betalingsmiddelen. De beschikbare beleidsmiddelen binnen het VIF blijven op peil, nu en in de toekomst ! Hier kan geen misverstand over zijn. Hetgeen gebeurd is, is géén desinvestering, maar een loutere aanwending van middelen die binnen het VIF liggen te wachten. Op dit ogenblik is er binnen het VIF een dergelijke ‘kasreserve’ voor verplichtingen die ooit moeten betaald worden. Doch de aanwending van deze middelen verloopt normalerwijze niet onmiddellijk, hetgeen inherent is aan de grootte en de aard van de uitgaven binnen het VIF. De reserve binnen het VIF bedraagt zowat anderhalve keer de hoogte van de dotatie. Voor zover de ter beschikkingstelling van deze kasreserves binnen veilige marges gebeurt, is er geen enkel gevaar voor de betaalbaarheid van de aangegane verbintenissen uit het verle-

den en de verbintenissen die in de toekomst nog zullen worden aangegaan. Eind 2003 zal er nog altijd een geraamde reserve zijn aan kasmiddelen van 628.584.000 euro (of meer dan 25 miljard BEF). Bovenop de kredieten die beschikbaar zijn in het VIF, worden sinds vorig jaar bijkomende investeringsmiddelen beschikbaar gesteld op het FFEU. In 2001 was dat 75 miljoen euro, dit jaar is dat het dubbele bedrag. Daarenboven is het bedrag van de dotatie aan het VIF niet allesomvattend. Zo moet men ook rekening houden met de eigen ontvangsten binnen het VIF.

B. TWEEDE RONDE

1. Problematiek van de uitbesteding van de pachtcontracten door De Lijn

– *Tussenkomst van de heer Carl Decaluwe*

De heer Carl Decaluwe wenst in het kader van de financiële situatie van De Lijn het recente dossier over de uitbesteding van de pachtcontracten te berde te brengen. Spreker brengt de historiek van dit dossier in herinnering. Het is bekend dat onder toenmalig minister Baldewijns men onder Europese druk de concurrentie moest laten spelen. Vanuit de meerderheid werd het debat geopend en minister Baldewijns speelde daarop in. Men wou niet naar een “Engelse situatie”, wat impliceert dat men de markt ten volle laat spelen, ten koste van het personeel : de CAO’s werden niet meer gerespecteerd en men begon te beknibbelen op het loon. Er was daar dus ook loondruk want men moet natuurlijk de ganse samenstelling bekijken van het kostenpakketje. Dat was in Vlaanderen in ieder geval niet de bedoeling en het was ook mede onder impuls van minister Baldewijns dat toch in lastenboeken is voorzien als het inderdaad zo zou zijn dat de markt wordt opengegooid : zo werden er voorwaarden opgenomen inzake de overname van het personeel bij verpachting.

De huidige situatie is dat deze contracten zijn opgezegd en onder druk van de Europese Unie er een ganse procedure opgestart is die in feite operationeel wordt vanaf 1 januari 2003. Vanaf die datum vinden de nieuwe pachtcontracten hun toepassing. De minister heeft zich ook altijd uitgesproken voor een aandeel van de pachters ten beloop van 50%. In het kader van de basismobiliteit, als er nieuwe buslijnen bijkomen, is de doelstelling uiteindelijk dat er gestreefd wordt naar een 50-50 verhouding (50 % uitgebaat door de private busondernemers – pachters en 50% door De Lijn in eigen regie).

Uiteindelijk waren er 79 opdrachten toe te wijzen. Het lid vernam dat er ongeveer 260 dossiers werden ingediend met daarin alle mogelijke varianten. Hij heeft vastgesteld dat er in een 22-tal buslijnen-dossiers één offerte werd ingediend. Uit zijn grondige analyse blijkt dat van de oorspronkelijke 79 pachters die een offerte ingediend hebben, 76 erin geslaagd zijn om hun lijn te behouden. Aan de andere kant hebben van de 160 nieuwelingen – de mensen die geprobeerd hebben om een andere lijn of nieuwe lijnen binnen te halen, – slechts 3 succes geboekt. Dat lijkt logisch maar de heer Carl Decaluwe vernam dat de raad van bestuur van De Lijn ervoor opteerde dat de bestaande pachters zo veel als mogelijk moesten behouden blijven en dit ondanks dat men de markt zou raadplegen. Deze trend wordt bevestigd in de toewijzingen.

Belangrijk in de discussie ook naar transparantie is de vraag hoe de kostprijs – de vergoeding die De Lijn aan de vervoerders betaalt – wordt bepaald? Als men de markt laten spelen, moet uiteindelijk het resultaat zijn dat die vergoeding misschien wat goedkoper wordt. Dat zou uiteindelijk het logische gevolg moeten zijn. Uit zijn analyse blijkt echter dat de kostprijs per kilometer in euro uitgedrukt op vandaag 2,39 euro per kilometer bedraagt en dat vanaf 1 januari 2003 deze kostprijs tot 2,73 euro per kilometer zal oplopen.

Ondanks het feit dat de markt heeft kunnen spelen en het overgrote gedeelte aan dezelfde vervoerders toegewezen werd, stelt de heer Carl Decaluwe een prijsstijging met 14,2 % per km vast. Er zijn weliswaar geografische verschillen vast te stellen. Zo is de problematiek van de Westhoek specifiek en heeft die wellicht repercussies op de kostprijs. Maar hij stelt vast dat er toch wel sterke verschillen zijn van provincie tot provincie. In Limburg komen we voor 9,3 miljoen kilometer op een bedrag van 24,2 miljoen euro (een gemiddelde van 2,59 euro per kilometer). In Antwerpen praten we over 2,82 euro per km, in Oost-Vlaanderen 2,87 euro, in Vlaams-Brabant 2,71 en in West-Vlaanderen gaat het over 2,61 euro per km. Dat geeft een gemiddelde kostprijs van 2,73 euro per gereden kilometer. Uit zijn analyse blijkt dat er de grootste concurrentie is geweest in West-Vlaanderen en ook in wat mindere mate in Oost-Vlaanderen en ook in bepaalde delen van Limburg.

De vraag is natuurlijk hoe die prijsstijging van 14,2 % te verklaren is. Er zijn twee verklaarbare oorzaken gevonden voor een potentiële prijsstijging, maar die oorzaken kunnen niet verklaren dat die prijsstijging zo sterk is. Er is als eerste verklaring de loondruk. Er is de CAO omtrent werktijdver-

korting maar die loonproblematiek in het aandeel van die 14,2 % is goed voor 3 à 3,5 %. Er was ook de voorwaarde omtrent de levensduur van de bussen: de eis was dat de bussen niet meer dan 8 jaar mochten zijn. Specialisten stellen dat het voertuig in de totale berekening van de prijs maar goed is voor een goeie 10 % in de totale prijs. Uiteindelijk is deze tweede verklaringsgrond goed voor 1 à 1,5 % ten opzichte van die 14,2 %.

Voor de rest van deze prijsstijging kan de spreker geen oorzaak vinden. Hij denkt dat men 10 % winstmarge meer heeft genomen ondanks het feit dat men de concurrentie heeft ingeschakeld. Conclusie is dat De Lijn te veel betaald heeft.

Hetzelfde lid verduidelijkt dat hij een groot pak van de offertes bekeken heeft. Zijn conclusie luidt dat voor wat West-Vlaanderen betreft De Lijn per jaar 50 miljoen BEF te veel heeft betaald. Op 5 jaar – want de contracten hebben deze looptijd – is dat een bedrag van 250 miljoen BEF. Hij heeft wel de indruk dat dat niet zo maar extrapoleerbaar is voor alle provincies.

Het was de bekommernis om een monopolievorming (van de grote multinationale groepen) tegen te gaan omdat de kleinere KMO's uit de boot vallen, wat zou betekenen dat deze monopolies op termijn ook aan prijszetting zouden doen. Dit kon niet de bedoeling zijn. Daarom werd in het lastenboek omwille van de marktwerking opgenomen dat aan één vervoerder niet meer dan 5 % van de pakketten mag toegewezen worden. Uit zijn analyse blijkt echter dat één bepaalde grote Europese groep in feite 30 % aandelen verwierf van de totale buslijnen. Juridisch zijn het wel allemaal individuele firma's die de contracten binnengehaald hebben. Maar na analyse van de structuur van deze firma's blijkt dat één en dezelfde persoon de algemene directeur is. Men werkt met één en dezelfde ondernemingsraad en een geconsolideerde balans. Dat is een omzeiling, want dit is de facto een overtreding van die 5 %-regel. Intrinsiek gaat het immers over één en dezelfde groep en firma die daarmee in feite 30 % haalt en daarmee die 5 %-grens overtreedt.

De heer Carl Decaluwe herhaalt dat hij een groot pak van de offertes bekeken heeft en hij geeft toe dat de dossiers op zich, buslijn per buslijn, juridisch correct in elkaar zitten. Maar als men die dossiers allemaal naast elkaar legt dan blijkt dat er één en ander loos is.

Het lid meldt dat hij gepoogd heeft de notulen van de raad van bestuur van De Lijn in te zien maar

dat hem dat werd geweigerd. Hij is van oordeel dat in het kader van openbaarheid van bestuur parlementsleden van de commissie Mobiliteit en Openbare Werken minstens inzage moeten krijgen van deze verslagen van de raad van bestuur van De Lijn wat leidt tot inzicht en de nodige transparantie in dat dossier.

Dezelfde spreker heeft na analyse van de offertes vastgesteld dat men niet systematisch, en dit is te verklaren omwille van de procedure, de goedkoopste firma heeft genomen. Men heeft aan de ene kant prijs gevraagd en aan de andere kant zegt men te hebben gewerkt met een puntensysteem (wat is de situatie van het bedrijf inzake de diensten toe, de voertuigen, personeel, enz.).

De offertes werden dus beoordeeld op de prijs en op de kwaliteit van de voertuigen, het personeel en de diensten. Hoe is het echter te verklaren dat éénzelfde bedrijf dat voor twee pakketten kandidaat was, de ene keer nul punten krijgt voor voertuigen en personeel, en de andere keer één punt voor dezelfde voertuigen en hetzelfde personeel, vraagt de heer Carl Decaluwe zich af ? Hij heeft vastgesteld dat men vooral in West-Vlaanderen en delen van andere provincies, firma's heeft genomen die 15 of 16 % duurder waren dan diegenen die in feite de goedkoopste waren.

Er zit in al de punten die het lid gezien heeft geen lijn. Hij stelt zich de vraag of het personeel effectief in die puntendeling moet mee ingebracht worden ? Er is toch afgesproken dat een nieuwe uitbater die de buslijn zal uitbaten het vroegere personeel moet overnemen aan dezelfde voorwaarden ? Het is dan zeer eigenaardig dat een firma voor dat personeel aan dezelfde voorwaarden met dezelfde ervaring in het ene dossier 3 punten krijgt en in het andere dossier 0 punten. Zijn de punten voor selectie en gunning evenredig verdeeld en zijn er tendensen waar te nemen voor bepaalde groepen : al dan niet bevoordelen in functie van die 5 %-maatregel ? Zo is het denkbaar dat men niet toewijst aan de goedkoopste bieder omdat die in zijn totaliteit al boven de 5 % zit.

De heer Carl Decaluwe concludeert dat de toewijzing van de contracten onvoldoende objectief is gebeurd. De prijs had zwaarder moeten doorwegen en men had het personeel niet mogen mee betrekken in de beoordeling.

Uit zijn analyse van West-Vlaanderen blijkt dat, moest men al de offertes aan de laagst biedende toegewezen hebben, dit een besparing geweest zou zijn voor De Lijn van 48 miljoen BEF per jaar, dus

1,2 miljoen euro. Het gaat over een contract met een looptijd van 5 jaar wat impliceert dat het over een som van 250 miljoen BEF gaat. Volgens de spreker draait de belastingsbetaler daarvoor op en heeft dit ook budgettaire repercussies op de implementatie van de basismobiliteit in West-Vlaanderen.

De heer Carl Decaluwe besluit uit zijn analyse op basis van verschillende gesprekken en raadpleging van vele documenten, dat hij ervan overtuigd is dat als er rechtszaken komen en men alles gaat vergelijken met elkaar, men in de problemen zal komen. Als de minister geen overtuigend antwoord kan verstrekken, zal hij in opvolging van unanieme resoluties van de subcommissie Financiën vragen aan het Rekenhof om dit dossier uit te spitten omdat het uiteindelijk gaat over belangrijke pachtcontracten met een duurtijd van vijf jaar en belangrijke bedragen voor gans Vlaanderen.

– *Tussenkoms van de heer André Denys*

De heer André Denys verklaart dat hij een gelijkwaardig dossier als collega Decaluwe heeft. Hij is zich terdege bewust van het feit dat dit dossier uit de hoek van de verliezers komt. Normalerweise is hij zeer voorzichtig met dergelijke dossiers en wikt en weegt hij 3, 4, 5 keer alvorens hij daar als parlements lid voor optreedt. Hij was sowieso zinnens om daarover te interpellieren en hij had dan ook de intentie een interpellatie in te dienen na de begrotingsbesprekingen. Het feit dat hij vandaag in de Financieel Economische Tijd leest dat collega Decaluwe dit aan de orde zou brengen, noopt hem ook om daar vandaag reeds op in te spelen. De heer André Denys verklaart dat hij grosso modo dezelfde bedenkingen en bemerkingen heeft als collega Decaluwe met name een aantal vragen waarop hij geen antwoord weet.

Hij somt zijn vragen en bedenkingen op :

Eerste bedenking : Van de 79 verpachte lijnen zijn er slechts 3, dat is dus minder dan 5 % bijna, die aan andere firma's toegewezen zijn. De procedure is een onderhandelingsprocedure, het is geen procedure geweest van openbare aanbesteding. Hij meent te weten dat met name de beroepsfederatie het met die procedure eens was en ook met het bestek. De beroepsfederatie bestaat wel in hoofdzaak uit de mensen die de bestaande pachters zijn. Men moest daarmee dan ook rekening houden : ook in de raad van bestuur heeft men zowel van werkgevers- als van werknemerszijde er eigenlijk alle baat bij om de bestaande contracten te behouden. Hij

insinueert daar niet mee dat ze zijn tussengekomen.

Mevrouw Wivina Demeester is ten zeerste verwonderd dat men een onderhandelingsprocedure heeft aanvaard omdat zij vaststelt dat van zodra men boven de 2 miljoen BEF zit, men geen onderhandelingsprocedure mag doen.

De heer André Denys repliceert dat die procedure aanvaard is door de beroepsfederatie. Hij is persoonlijk voorstander van een openbare aanbesteding maar hij verklaart dat dit nu geen punt van discussie is.

De heer Carl Decaluwe vindt het gegeven dat men met een onderhandelingsprocedure heeft gewerkt wel belangrijk. Als de raad van bestuur van De Lijn op voorhand stelt dat de bestaande pachters zo veel als mogelijk moeten behouden blijven en tegelijkertijd een onderhandelingsprocedure start, dan moet men wel eens de vraag stellen of het een met het andere juridisch wel te verantwoorden is.

De heer André Denys wil dat niet veralgemenen en herhaalt dat de vertegenwoordigers uit de sector in de raad van bestuur door hun samenstelling eerder geneigd zijn om de bestaande toestand te behouden. Dat is zijn indruk op basis van de vaststelling dat via die onderhandelingsprocedure slechts minder dan 5% wijzigingen gebeurd zijn.

Tweede bedenking betreft het grote verschil in kostprijs. 2,39 euro per kilometer is de huidige kostprijs en nu stijgt men naar 2,73 euro per kilometer. Collega Decaluwe heeft daarop gewezen, dat is een stijging van 14,2% en dan moet men de vraag stellen hoe is die stijging verklaarbaar? Er zijn een aantal elementen, met name onder meer het feit dat men bijvoorbeeld van de 38-uren werkweek naar 37 uren gaat, dat men de leeftijd van de voertuigen verjongd heeft, van 7,5 jaar naar 7 jaar. Er is ook de normale evolutie van de lonen en de wedden, maar desondanks blijft het ook voor dit lid een vraagteken dat de stijging 14,2% bedraagt. Een stijging van 4%, tot 5% dat lijkt niet abnormaal te zijn, maar alles wat meer is, kan hij niet verklaren. Als hij daaraan koppelt dat 85% van de laagst ingeschrevenen het contract niet hebben gekregen, en geklopt werden omwille van andere criteria dan de prijs.

Die criteria zijn tweevoudig: enerzijds de ingediende prijs en anderzijds de aangeboden kwaliteit. Dat laatste wordt onderverdeeld in drie zaken: de betrouwbaarheid van de dienstverlening, de ouderdom en technische aspecten van het voertuigen-

park en beroepservaring van het in te zetten personeel. Omtrent het criterium "beroepservaring van het in te zetten personeel" is er een afspraak dat men het bestaande personeel zou overnemen, dus dat mag toch geen element zijn van noemenswaardig verschil. Met de parameter "betrouwbaarheid van de dienstverlening" kan men natuurlijk alle kanten uit.

De firma's die hem gecontacteerd hebben, zijn serieuze firma's die in zijn ogen door allerlei omstandigheden goedkoper werken, die ook minder winstmarge nemen maar dus geklopt zijn op een naar zijn mening onbegrijpelijke wijze. 85% van de laagst ingeschreven deelnemers hebben het niet gehaald. Dat moet ons toch wel tot nadenken stemmen en dat is onbegrijpelijk.

De derde bemerking van de heer André Denys gaat over het aspect van het bereiken van het evenwicht tussen verpachte lijnen en lijnen in eigen regie en de monopolievorming. Hij waarschuwt voor monopolisering en vond de passus op bladzijde 19 van het bestek zeer goed: "om een optimale marktwerking te verwezenlijken, kunnen aan éénzelfde vervoerder maximum 5% van de op de markt gebrachte kilometers toevertrouwd worden". Als men dat omrekent: er zijn ongeveer 39.751.000 km die verpacht werden, 5% dat is +/- 2.000.000 km, dat betekent 50.000 km per bus, 2.000.000 km, dat is ongeveer 40 bussen. Dus een bedrijf van 40 bussen, dat 100 man heeft, dat is de schaal van onze KMO-markt en zeker geen monopolisering. Hij moet ook vaststellen dat bedrijven die eigenaar zijn van één en dezelfde persoon of één en hetzelfde bedrijf zijn, maar met andere vennootschapsfiguren eigenaar, zijn deze demonopoliserende regel uithollen. Dat verwondert deze spreker als hij dan in de Financieel Economische Tijd van 3 oktober 2002 leest dat de directeur Exploitatie bij De Lijn verklaart dat er voor de groepen of de holdings geen limiet was. De heer Denys leest dat niet in het bestek en zo wordt het geheel uitgehouden. Hij stoort zich daaraan omdat er destijds nog gezegd is dat er moet vermeden worden dat men tot een monopoliepositie komt.

Een vierde bedenking is dat men daarmee met een toename van de kostprijs wordt geconfronteerd. Collega Decaluwe heeft dat berekend voor de provincie West-Vlaanderen, 2 miljoen euro per jaar, men zegt hem dat de meerkost 60 miljoen BEF per jaar belooft. Het is ook juist dat het spanningsveld zich sterk situeert in West-Vlaanderen, elders ook nog wel maar globaal gerekend zou men toch wel kunnen zeggen dat een 100 miljoen BEF niet te

verklaren is als men de normale marktwerking toelaat. Dat is toch wel een belangrijk bedrag.

De heer André Denys rondt af met twee bedenkingen. Straks is er het dossier m.b.t. de procedure voor het leerlingenvervoer. Aan de hand van wat hier gebeurt, denkt het lid dat men daaruit conclusies moet trekken voor de manier waarop het leerlingenvervoer zal worden uitbesteed. Dat is een eerste vaststelling.

Als tweede bedenking stelt hetzelfde lid voor om onmiddellijk het Rekenhof te belasten met een grondig onderzoek. Het gaat hier niet zozeer om de politieke verantwoordelijkheid van de minister omdat dat dossier een uitvoering is van iets wat in zijn ogen correct is vastgelegd geweest. Hij wil de politieke verantwoordelijkheid van de minister niet in vraag stellen maar wenst op korte termijn het Rekenhof te vragen om te onderzoeken waar die onverklaarbare verschillen zitten. Voor dit lid volstaat een antwoord van De Lijn niet. Hij beschuldigt hen niet, maar vindt dat het parlement beroep moet doen op het Rekenhof om het parlement ter zake bij te staan.

De heer Carl Decaluwe vult aan dat hij ook niemand wenst te beschuldigen. Maar in ieder geval weet hij dat zowel de raad van bestuur van De Lijn, als de regeringscommissaris financiën zowel als de regeringscommissaris mobiliteit verrast waren door die sterke prijsstijging. Men heeft dat ook gemeld aan de respectievelijke ministers. Hij sluit zich aan bij de pertinente vraag van mijnheer Denys om het Rekenhof dat de know-how heeft en omdat het Rekenhof al een soortgelijk vergelijkend onderzoek heeft gevoerd, in te schakelen.

Mevrouw Wivina Demeester vraagt duidelijkheid over de rol van de raad van bestuur van De Lijn : deze heeft toch de finale beslissing getroffen ? Zij stelt die vraag omdat de heer Carl Decaluwe de nuancering inbrengt dat de mensen van De Lijn zelf verwonderd waren over de prijsstijging. De heer Carl Decaluwe verduidelijkt dat op het moment dat de dossiers voorkwamen, de raad van bestuur van De Lijn, die in feite bij de voorbereiding niet betrokken was als bestuurder, verrast was dat er inderdaad dergelijke prijsstijgingen inzaten. Het lid heeft hetzelfde verhaal gehoord van de regeringscommissaris : men was blijkbaar verrast dat de marktwerking een dergelijke spectaculaire stijging met zich meebracht. Maar uiteindelijk heeft de raad van bestuur finaal de beslissingen tot toewijzing van de pachtcontracten getroffen.

– *Antwoord van de minister en discussie met de leden*

Minister Steve Stevaert wenst onmiddellijk heel kort te antwoorden op deze beide tussenkomsten.

In een eerste orde verklaart hij dat het Rekenhof op dit moment al bezig is met een screening van dit dossier. Een tweede vaststelling is de stijging van de prijzen, wat zijn daarvoor de redenen ? De heer André Denys heeft een paar redenen opgegeven, de heer Carl Decaluwe heeft een paar redenen opgegeven maar zelfs als men die redenen in ogenschouw neemt, dan is er bovenop nog een stijging die men eigenlijk niet verwacht had en bij die stijging hebben ook de regeringscommissarissen vragen omdat het zo'n drastische stijging was. In de regionale verschillen zit een logica in. Wat is die logica ? Dat is dat de doorstroming in de ene regio anders is dan in de andere regio. Over de procedure, – het is de raad van bestuur die uiteraard dat dossier toegewezen heeft – heeft meester David D'Hooghe geadviseerd. Dat is informatie waarover de minister thans beschikt.

Om misverstanden te vermijden, verduidelijkt de heer Carl Decaluwe dat meester D'Hooghe het lastenboek opgemaakt heeft en dat dit lastenboek klopt als een bus.

In verband met de gevoerde procedure – onderhandelingsprocedure – verklaart minister Stevaert dat de technische onderhandelingsprocedure met Europese bekendmaking een normaal aanvaardbare procedure is binnen de niet klassieke sectoren. De Lijn valt hieronder, alle vervoer valt hieronder. Het belangrijkste is nu dat de screening door het Rekenhof gebeurt. Belangrijk is ook dat men daar verder op inzoomt in de zin van wat de heer Denys zegt omtrent het schoolvervoer, want dat is een gigantisch pakket aan middelen. Zelfs al verloopt alles 100 % conform en zelfs al heeft men geen andere mogelijkheden om dat anders te doen want er is een bekommernis tegen de monopolisering. Die bekommernis moet hard gemaakt worden. De minister blijft opteren voor die 50/50-verhouding en daar is vroeger uitvoerig over gediscussieerd maar hij denkt dat de partijen in het parlement het erover eens zijn dat deze keuze een goede aanpak is. Hij deelt de bekommernis omtrent de hoge prijszetting en vindt dat dat moet uitgeklaard worden.

Hij geeft toe dat hij in zijn antwoord deels moet terugvallen op de informatie die hij van de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn krijgt. Hij heeft

principieel geen enkel probleem met het verzoek van de heer Carl Decaluwe om te beschikken over zoveel mogelijk informatie. Men moet natuurlijk wel rekening houden met het gegeven dat één bepaalde firma die zich benadeeld voelt, en eventueel procedures wenst te voeren, ook vragende partij is.

De heer Carl Decaluwe repliceert dat niet één bepaald bedrijf maar verschillende bedrijven hem gecontacteerd hebben. Hij stelt daarenboven dat hij ook zijn deontologie als parlementslid heeft.

Minister Steve Stevaert repliceert dat hij geen enkel probleem heeft om zo ver als mogelijk alle documenten ter beschikking te stellen maar dat dit niet ertoe moet leiden dat de bedrijven die zich benadeeld voelen, daar gebruik van kunnen maken op een niet correcte manier, eventueel in verdere procedures. Hij engageert zich daaromtrent verdere informatie in te winnen bij de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn. Hij sluit niet uit dat een verantwoordelijke van De Lijn door de Commissie gehoord wordt om dit dossier toe te lichten en te overleggen in verband met de nieuwe aan te besteden dossiers. De finaliteit van deze hoorzitting moet zijn, hoe men kan komen tot de beste prijszetting, rekeninghoudend met een aantal strategische doelen. Eén van de strategische doelen is dat deze procedure niet moet leiden tot monopolievorming. Want als de markt raadplegen tot monopolies leidt, heeft ons oorspronkelijk doel natuurlijk geen enkele zin meer.

De heer Carl Decaluwe repliceert dat hij nog twee fundamentele vragen heeft.

Wat gaat het Rekenhof precies screenen ? Enkel of de procedure correct verlopen is ?

Of meer ? Hij opteert dat men gerichte vragen stelt aan het Rekenhof. Immers, als het beperkt blijft tot een algemeen procedureonderzoek, kan men nu al vaststellen dat het lastenboek juridisch in orde is : meester D'Hooghe is immers een autoriteit op dit vlak. Het lid dringt dan ook aan dat de minister snel toelicht wat juist door het Rekenhof gescreend wordt.

Hetzelfde lid stelt dat hij nu de reden begrijpt waarom de parlementsliden de vorige keer op de raad van bestuur van De Lijn zelf uitgenodigd werden, en daar uitvoerig de cijfers hebben gekregen. Er zit daar ook een commercieel aspect in. Maar dezelfde spreker kreeg ook graag inzage in al de stappen van de raad van bestuur en in de notulering. Vindt men effectief in de notulen dat gekozen wordt voor een onderhandelingsprocedure maar

dat geprobeerd wordt zo veel als mogelijk de bestaande pachters voor een stuk te behouden ? Dat is natuurlijk in tegenstrijd met elkaar. Hij zou ook graag de motivering van de eindbeslissing kennen. Hij is het eens dat daarnaast ook over onderhandelingsprocedure, klassiek – niet klassiek kan gediscussieerd worden.

De heer André Denys verklaart dat hij behoedzaam is om iets te vragen in deze omdat hij vermoedt dat er misschien een aantal bedrijven die zich benadeeld voelen, juridische stappen zouden kunnen ondernemen. Hij verduidelijkt dat hij als parlementslid geen behoefte heeft om documenten te vragen van de raad van bestuur, die zouden kunnen doorgespeeld en gebruikt worden. Hij wil dat er onafhankelijk van het parlement een gericht objectief onderzoek van het Rekenhof gebeurt. Hij heeft vastgesteld dat 85 % van de laagst ingeschrevenen het niet hebben gehaald op basis van de gestelde kwaliteitscriteria. Hij wenst dat het parlement opdracht zou geven aan het Rekenhof om die kwaliteitscriteria te onderzoeken. Waarom hebben firma's die de laagste inschrijvingen hebben, het niet gehaald ?

Minister Steve Stevaert repliceert dat men die vraag ook kan stellen aan de verantwoordelijke binnen De Lijn.

Mevrouw Wivina Demeester resumeert dat de commissie er niet vanuit gaat dat er een politiek juridische polemieek moet gevoerd worden. De essentie is de manier van toewijzing die door de procedure wordt beïnvloed en het feit dat men veelal gekozen heeft voor duurdere bedrijven. De belangrijkste bekommernis van het parlement is dat het uiteindelijk gaat over belastinggeld en de gevoerde procedure : de toewijzingsprocedure komt in 85 % van de gevallen uit bij duurdere verpachtingen.

De voorzitter heeft begrepen van de minister dat het Rekenhof reeds begonnen is met een onderzoek. Daarnaast kan het Parlement de vraag stellen aan het Rekenhof enerzijds om na te gaan of de toewijzing correct is verlopen en anderzijds verzoeken de beoordeling om tot die toewijzing te komen, te onderzoeken.

Terwijl de heer André Denys van oordeel is dat de contracten nog niet definitief toegewezen zijn, vermoedt de heer Carl Decaluwe op basis van persartikels dat de raad van bestuur van De Lijn wel al toegewezen heeft.

De voorzitter stelt voor om het toewijzingsverslag op te vragen op basis waarvan de raad van beheer de beslissing heeft genomen.

De commissie is het eens om het Rekenhof te verzoeken om een onderzoek in te stellen naar de toewijzing van de pachtcontracten bij De Lijn.

2. Het gemeenschappelijk vervoer. De Lijn : financiële situatie en beheersovereenkomst

– *Tussenkoms van de heer Johan Sauwens*

De heer Johan Sauwens herinnert aan vroegere discussies in deze commissie over de financiële situatie van De Lijn. Hij wenst nu op basis van de concrete begrotingscijfers de discussie daarover verder zetten. In oktober 2002 heeft de minister gezegd dat er zich geen probleem stelt en dat hij iedere maand overleg voert met De Lijn. In 2002 stellen er zich geen financiële problemen : alles wordt intern gecompenseerd. Nu stelt hij vast dat de Vlaamse regering 9 miljoen extra exploitatiesubsidies heeft moeten toestoppen om de boeken blijkbaar sluitend te maken. Hij had daar graag een verklaring voor, met name in de derde aanpassing van de algemene uitgavenbegroting 2002 van de Vlaamse Gemeenschap vindt hij dit bedrag terug. Is dat een bijkomende dotatie ?

Minister Steve Stevaert betwijfelt of dat bedrag van 9 miljoen juist is.

De heer Johan Sauwens benadrukt dat het wel degelijk gaat om 9 miljoen euro in de derde aanpassing van de algemene uitgavenbegroting 2002. Dat is het bedrag dat extra wordt voorzien en hij had daar graag een uitleg over omdat dat haaks staat op hetgeen de minister gezegd heeft in oktober, met name dat er geen probleem was.

Hetzelfde lid vermeldt dat de minister vroeger al tijd gezegd heeft dat de ontvangsten stijgen, en dat het gratis openbaar vervoer nieuwe reizigers aantrekt die wel betalen en die dus de algemene ontvangsten doen stijgen. Volgens de gegevens waarover hij beschikt, daalden de vervoerontvangsten reeds in 2000, 2001 en in 2002 en die eigen ontvangsten van De Lijn zullen in 2003 weer dalen waarmee we naar een dekkingscoëfficiënt gaan die 5 jaar geleden nog 33 % beliep, en nu zakt tot 22 en 23 % van de uitgaven die met de eigen ontvangsten nog gedekt worden. Ten opzichte van 1999 dalen de eigen ontvangsten met 11 % en dan wordt nog abstractie gemaakt van de zogenaamde derde betaalerscontracten die als vervoersontvangsten worden

beschouwd. Dus ondanks het enorme succes van de buzzy-pazz, liggen de ontvangsten 10 % lager dan in 1999. De minister heeft op 8 oktober 2002 gezegd : “niettegenstaande de nieuwe interessante tarieven liggen de ontvangsten evenwel hoger dan geraamd”. Is dat wat de minister zou willen of blijkt dat uit cijfers waar de parlementsleden niet over beschikken ? Wat is nu de werkelijke toestand ? Liggen de ontvangsten hoger dan geraamd of dalen ze inderdaad reeds voor het vierde jaar in 2003 gestaag ?

De uitgavenzijde dan. De exploitatiesubsidies stijgen in 2003 met zo'n 26 miljoen euro, dat is 6 %. Nu voert de minister een heel dynamisch beleid en voorziet extra uitgaven in de vorm van extra aanbod. Daarvoor wordt 26 miljoen euro voorzien, 21 miljoen voor de basismobiliteit en 5 miljoen voor extra aanbod in geval van bijkomende vraag en de overbelasting van het net. Met andere woorden, de stijging van de exploitatiesubsidies gaat volledig naar extra uitgaven. Dat betekent voor hetzelfde takenpakket als in 2002, nominaal juist hetzelfde bedrag. De Lijn zal moeten toekomen met juist hetzelfde bedrag als dit jaar. Hij stelt vast dat de personeelskosten in 2003 zullen dalen met 0,8 %, dat betekent dus dat men met minder mensen en met minder geld meer kilometers gaat rijden. Dat is de nuchtere opeenvolging van de cijfers. Dit veronderstelt een zeer sterke inkrimping van de personeelsbezetting daar waar het personeel de voorbije jaren is gestegen. De voorbije 4 jaar steeg het aantal personeelsleden met 1050 eenheden, dit is 20 %. In het jaar 2002 alleen al stegen de personeelsuitgaven met 14 %. En nu zegt de minister dat het personeelsbestand moet inkrimpen met 0,8 %. De kapitaalsubsidies dalen met 25 %, de opname van de leningen stijgen met 40 % en de investeringen dalen met 7 % nadat ze ook al in 2002 gedaald zijn.

Indien men dat allemaal samen zet, dan heeft de heer Johan Sauwens het gevoel dat dit slechts gaat aflopen en hij hoopt dat de minister hem kan tegenspreken op basis van een andere interpretatie of van andere cijfers. Ofwel gaat men hier met De Lijn regelrecht op weg naar een soort Sabena-verhaal ofwel legt de minister hier de juiste begroting voor aan het Vlaams Parlement. Het lid maakt zich bijzonder bezorgd. De Lijn is de eerste 10 jaar van haar bestaan een successtory gebleken, maar door een zeer dynamisch beleid dat meer geld vraagt aan de ene kant en een tarievenbeleid dat de eigen ontvangsten serieus doet afnemen aan de andere kant, stelt er zich een reuzengroot probleem. Hij vraagt naar een overzicht van de effectieve en verwachte vervoersontvangsten van De Lijn in die pe-

riode 1999-2003 en de effectieve en verwachte investeringen in diezelfde periode en de mate waarin die door leningen van De Lijn moeten worden gedekt. De heer Johan Sauwens ziet ook dat een aantal voorziene investeringen – de uitbreiding van het tramnet bijvoorbeeld – in 2003 bijzonder mager uitvallen. Waar is de aangekondigde tramlijnverlenging in Boechout gebleven? Hoe ziet het ontwerp-investeringsplan inzake de tramlijninvesteringen in Antwerpen en Gent eruit? Deze zaken moeten in principe in de beheersovereenkomst 2003-2007 worden opgenomen.

De heer Johan Sauwens verwijst naar de bespreking in deze commissie van de beheersovereenkomst: het gaat over de gedachtewisseling over de evaluatie van de bestaande beheersovereenkomst met De Lijn. (*Parl. St Vl. Parl.* 1161 (2001-2002) – Nr.1).

Hij vraagt hoever het staat met de voorbereidingen van de nieuwe beheersovereenkomst?

De minister had gesteld dat De Lijn op het voorziene budget voor tariefkortingen een overschot boekt. De voorzitter van de raad van bestuur en de directeur-generaal verklaren echter het tegendeel in een aantal krantenartikels. Hoe verklaart de minister de verschillende visies in de basisallocatie 31.15 “omvat de dotatie ter compensatie van de ontvangstenderving in gevolge de tariefmaatregelen”? Hoe wordt de omvang van die dotatie berekend en hoe weet men dat er een overschot zal zijn? De minister heeft dat gezegd en blijft beweren dat er een overschot zal zijn?

Bij de basisallocatie 31.07 staat vermeld dat sinds 2002 de kosten voor het inzetten ingevolge een stijging van de vraag of een overbelasting van het net op deze post worden aangerekend. Betekent dit sinds 2002 of vanaf 2002, hoe moet men dit lezen? Waar werden deze kosten geboekt voor 2002 of bestonden ze toen niet of hoe werden deze kosten bepaald? Hoe kan een onderscheid worden gemaakt met een normale expansie van de vraag, bestaat dat niet? Moet De Lijn deze kosten bewijzen, wat wordt er bedoeld met “deze stijging wordt voor het jaar 2003 gecompenseerd op het artikel 21.02 betreffende de investering”?

Uit de documenten valt ook op te maken dat de invoering van de basismobiliteit daardoor vertraging oploopt. In de toelichting stelt de minister dat de invoering van de basismobiliteit over een periode van zeven jaar loopt, tot nu toe was er altijd over vijf jaar sprake. Dat is nog vermeld in de bijlagen

bij de begroting van vorig jaar, toen werd toch duidelijk gesproken over vijf jaar invoering basismobiliteit. Nu spreekt de minister over zeven jaar. Zou de minister ook kunnen opgeven hoeveel de invoering van die basismobiliteit tot nu toe gekost heeft en welke kosten wanneer nog zullen komen. Welk is daar het stappenplan en ook het financiële plan?

Voorziet de minister of De Lijn tariefverhogingen in 2003?

Wat denkt de minister eraan te doen om met dit budget het bussempark te vernieuwen. Er wordt gezegd dat bussen maximum 14 jaar mogen zijn. Het blijkt dat 268 bussen ouder zijn dan 14 jaar, worden die allemaal vervangen in 2003?

Tot slot, want De Lijn staat niet op zichzelf, De Lijn is een instrument dat moet worden ingeschakeld in het Vlaamse Mobiliteitsbeleid. De twee hoofddoelstellingen daarvan zijn het verhogen van de verkeersveiligheid en het verbeteren van de verkeersbereikbaarheid en de files. In welke mate is de toename van het aantal reizigers te wijten aan meer vervoer? In welke mate is er bijsturing van modal split? In welke mate is dit het gevolg van het vervangen van een andere vervoerswijze door het openbaar vervoer en wat is het belang van de auto bij die andere vervoerswijzen?

De heer Johan Sauwens citeert uit een recente publicatie van Verkeer en Waterstaat Nederland, waar men zegt “gratis openbaar vervoer helpt weinig tegen files en het autogebruik is namelijk nogal ongevoelig voor openbaar vervoertarieven”. Dit blijkt uit praktijkvoorbeelden, enquêtes en model-schattingen. Het goedkoper maken van het openbaar vervoer leidt wel tot meer openbaar vervoergebruik maar nauwelijks tot minder autogebruik. Voor kortere reistijden is meer effect te verwachten. Men drukt dat dan uit in elasticiteit. Dat wordt ook bevestigd in Hasselt waar slechts 16 % van de nieuwe busgebruikers uiteindelijk verklaarden dat ze vroeger een autorit zouden gemaakt hebben. Het komt erop neer dat gezien de tariefmaatregelen, het gratis aanbod vooral gericht is naar de -12-jarigen en de +65-jarigen, dat is de niet actieve bevolking die dus ook in die woon-/werkverplaatsing in principe niet aan het verkeer deelnemen. De vraag is in hoeverre bijkomende tariefmaatregelen niet beter zouden moeten gericht worden op een ontmoedigingsstrijd van het autoverkeer? Ondanks alle vragen is van een echt grondige evaluatie van het tarievenbeleid en van de basismobiliteit niet echt sprake.

– *Tussenkost van de heer Carl Decaluwe*

De heer Carl Decaluwe sluit zich aan bij de vorige tussenkost omtrent de financiële situatie van De Lijn. Hij is van oordeel dat als men het puur balansmatig bekijkt, De Lijn toch een breekbare instelling is die ondergekapitaliseerd is. Het verschil tussen de opbrengsten en de kosten wordt gecompenseerd door financiële resultaten en éénmalig uitzonderlijke opbrengsten maar uiteindelijk komt men daarmee in de problemen. Dit wordt een NMBS-verhaal. Hij ziet De Lijn, zo lang dat minister Stevaert minister is, wel niet echt in de problemen komen. Het is ook mede door zijn verdiensten dat er enorm veel beleidskredieten bijgekomen zijn, sedert 1999 tot nu toe zijn de beleidskredieten naar het openbaar vervoer ongeveer gestegen met meer dan 60% maar tegelijkertijd slaagt men er in om de financiële situatie van De Lijn te ondergraven.

Hetzelfde lid verwijst naar de situatie van de VRT die onder impuls van toenmalig minister Eric Van Rompuy werd hervormd. Dat uitte zich ook in een beheersovereenkomst die decretaal werd verankerd en die een voorbeeld van een resultaatsverbintenis is. Dat is echter niet het geval met de beheersovereenkomst van De Lijn. Deze beheersovereenkomst zal waarschijnlijk voor de derde keer met een jaar verlengd worden. Zijn fractie betreurt dat er op vandaag nog steeds geen gefundeerde beheersovereenkomst is met een meerjarenplanning. Hij is van oordeel dat De Lijn zolang er geen nieuwe beheersovereenkomst is, geen garantie heeft dat de overheid voldoende middelen ter beschikking stelt. Niets zegt dat als er een budgettaire moeilijke situatie komt en er een minister of coalitie aan het bewind is die het openbaar vervoer minder genegen is, dat men dan niet evolueert naar een soort van NMBS-scenario. Dat scenario voltrekt zich nu al : er is een stijging van 15 miljoen euro aan opname leningen terwijl de investeringsdotaties dalen. Nu is men een basis aan het leggen voor een NMBS-verhaal. Ook bij de uitgaven nemen de investeringen uit eigen middelen, inclusief de leningen fors toe terwijl die uit kapitaalsubsidies sterk terugvallen. De heer Sauwens heeft al gewezen op de problematiek van de veroudering van het busvervoer. Als men echter een groot aantal bussen inschakelt, gaat enerzijds automatisch de leeftijd dalen, maar anderzijds stelt hetzelfde lid vast in een reportage van Koppen dat men op bepaalde piekuren met onwaarschijnlijke capaciteitsproblemen zit. De investeringen dalen en tegelijkertijd betekent dit als men die capaciteitsproblemen wil oplossen dat men nog meer moet investeren, maar dat gebeurt niet. Die oudere bussen moeten

hoe dan ook nog in dienst blijven, anders kan men die capaciteitsproblemen waarschijnlijk niet oplossen.

In verband met de problematiek van de beheersovereenkomsten benadrukt de heer Carl Decaluwe dat de minister vrij spel heeft zolang er geen beheersovereenkomst is. Immers in principe bepaalt een beheersovereenkomst de orde grootte van de middelen in functie van doelstellingen : b.v. implementeren van het decreet basismobiliteit. Men kan deze elementen kwantificeren en prioriteiten stellen. Nu gebeurt het omgekeerde : het is de minister die in de plaats treedt.

De praktijk bij De Lijn is volledig in tegenstelling met de praktijk in de VRT waar de beheersovereenkomst wordt aangepast en geëvalueerd. Bij de VRT worden nieuwe doelstellingen verfijnd, maar bij De Lijn is het omgekeerd. Hier wordt telkens het aantal begrotingsposten verfijnd via nieuwe ideeën van de minister, een nieuw soort tariefregeling, een nieuwe begeleidingspost. Men ziet dus het aantal begrotingsposten onwaarschijnlijk in aantal toenemen. Dat staat haaks op de autonomie van een overheidsbedrijf. Het lid dringt aan op een juridisch organisatorisch referentiekader rond de beheersovereenkomst. Dat is er op vandaag niet.

Hij stelt bovendien vast dat de doelstellingen in de beheersovereenkomst hoe summier ze ook is en de beleidsdoelstellingen van de minister onvoldoende op mekaar afgestemd zijn en bovendien niet toetsbaar zijn. Belangrijk is ook dat bij gebrek aan formele decreetale machtigingen voor de financiële engagements men de instelling De Lijn voor meerdere jaren geen financiële garanties kan geven wat bijvoorbeeld voor de VRT wel het geval is.

Een probleem vormt ook de problematiek van de evaluatie : echte evaluatiedoelstellingen toetsen, is tot op vandaag niet gebeurd. Ook een gestructureerde interne rapportering is er niet, laat staan een externe rapportering, om nog te zwijgen over een gestructureerd debat rond de jaarlijkse evaluatie van de beheersovereenkomst van De Lijn in deze commissie zoals dat jaarlijks in de Commissie voor Media gebeurt over de beheersovereenkomst van de VRT. Daar is hier totaal geen sprake van.

In verband met de visie omtrent de beheersovereenkomst wenst zijn fractie duidelijkheid omtrent de concrete timing. Wanneer komt er nu een nieuwe beheersovereenkomst ? Welke elementen moeten daar aan bod komen ? En waar blijft dat algemene referentiekader met die normen en die criteria waar ook het Rekenhof op aandringt ?

De doelstellingen in de beheerovereenkomst moeten inhoudelijk en structureel overeenstemmen met de beleidsdoelstellingen : er is nood aan een meerjarenplanning. Hij wenst ook dat de minister eerst het ontwerp van beheerovereenkomst ter discussie voorlegt aan het parlement vooraleer de beheerovereenkomst definitief te ondertekenen.

De heer Carl Decaluwe pleit verder voor een doelmatigheidsanalyse omtrent de dekkingsgraad van bepaalde lijnen. Hij stelt vast dat de kostendekkingsgraad van De Lijn jaar na jaar zakt. Hij verwijst ter zake naar de diverse verslagen van de Inspectie van Financiën over de kostendekkingsgraad in bepaalde regio's. Zo is de kostendekkingsgraad van een belbus dermate laag, dat er toch een inspanning moet gebeuren om te zoeken naar een creatieve alternatieve oplossing die misschien wat voordeliger is. Misschien bestaat die wel ?

Hetzelfde lid verwijst naar een aantal opmerkingen en aanbevelingen van het Rekenhof omtrent de problematiek van de beheerovereenkomsten en meer specifiek deze van De Lijn. Hij herhaalt zijn vraag naar de timing van de nieuwe beheerovereenkomst omdat hij zich niet kan inbeelden dat er nog veel voorbereidingswerk noodzakelijk is. Er zijn voldoende voorbeelden van goede beheerovereenkomsten.

– Tussenkomen van de heer Johan Malcorps

De heer Johan Malcorps verklaart dat er op dit moment twee soorten van duidelijke successen zijn waar te nemen in het beleid inzake De Lijn en het gemeenschappelijk vervoer.

Het eerste voorbeeld dat hij wil geven, is de nieuwe tramlijn naar Zwijndrecht-Melsele. Het blijkt dat er intens van deze tramlijn gebruik wordt gemaakt. Een dergelijke verbinding biedt enorme mogelijkheden in een regio als Antwerpen en hij is van oordeel dat er in die lijn verder moet gewerkt worden. Dat is een belangrijk soort van succes omdat het daar werkelijk gaat om de uitbreiding van het net, van de mogelijkheden. Daardoor worden er effectief mensen toe verleid om de auto te laten staan en met de tram naar de stad te gaan.

Een ander succes is dat enorm veel meer oudere mensen meer de tram nemen, soms laten ze de auto staan, soms doen ze misschien ook meer verplaatsingen maar in elk geval als sociaal gegeven is het enorm belangrijk dat mensen mobiel zijn. Dat wordt ervaren als een enorm aanbod vanuit de

overheid waardoor ook wordt ingegaan tegen de verzuring.

Vanzelfsprekend moet er ook onderzocht worden wat daarvan de kostprijs is voor de overheid. Een aantal vragen die hierover gesteld zijn, zijn dan ook terecht. Hoelang kunnen we dit volhouden ? Als men de cijfers, de evolutie van de vervoerde reizigers per aard vervoerbewijs en de evolutie van de vervoerontvangsten per aard vervoerbewijs analyseert, dan kan men daar veel uit afleiden. De vergelijking tussen 2001 en 2002 is niet eenvoudig omdat er maar cijfers zijn tot eind augustus 2002. Maar als men eind augustus 2002 vergelijkt met 2/3 van 2001 dan ziet men duidelijk tendensen. Wat betreft de vervoerbewijzen, is het duidelijk dat de biljetten en de kaarten op hun retour zijn, er is een omschakeling naar de abonnementen en de Buzzy-Pazz. Die Buzzy-Pazz is zeer duidelijk een succesverhaal maar de gewone verkoop van biljetten en kaarten gaat dan weer achteruit. De abonnementen en de Buzzy-Pazz-abonnementen gaan vooruit. De combiformule NMBS-De Lijn gaat achteruit. De bijzondere diensten gaan achteruit, de derdebetalerscontracten gaan sterk vooruit en het geheel van reizigers gaat spectaculair vooruit. Hij had eigenlijk niet anders verwacht, dat is de algemene tendens.

Maar als men dan vergelijkt met de netto vervoersontvangsten dan is het verhaal vrij simpel : het gaat allemaal achteruit. Niet alleen in zijn globaliteit maar ook elk van de vernoemde vervoerbewijzen : biljetten, kaarten, abonnementen, Buzzy-Pazz, combi NMBS-De Lijn, bijzondere diensten, Dus enerzijds is er dat succesverhaal dat gepaard gaat met het enorme élan waarop De Lijn drijft : er is inderdaad meer aanbod en een progressief tarievenbeleid, maar anderzijds is er aan de andere kant de vaststelling dat er minder en minder eigen inkomsten zijn.

Dit beleid is de politieke keuze van deze meerderheid en hij is van oordeel dat paars-groen zeer duidelijk de nagel op de kop slaat maar natuurlijk moet men oog hebben dat deze politiek ook naar de toekomst toe kan volgehouden worden. Vandaar dat het lid voor een stuk aansluit bij vragen die gesteld zijn door de oppositie. Hij herinnert wel aan de afspraken om te gepasten tijde in deze commissie over de nieuwe beheerovereenkomst met De Lijn te debatteren omdat het belangrijk is dat de parlementsleden daar concreet zicht op krijgen.

Het decreet Basismobiliteit wordt geïmplementeerd. Maar hij wil vooral ook discussiëren over het netmanagement omdat in het kader van de bespre-

kingen van het decreet Basismobiliteit duidelijk afgesproken was dat rond dat netmanagement een aantal criteria zouden gerespecteerd worden. Hij leest immers in de beleidsbrief van de minister dat rond de vervoerbewijzen, de vervoerregio's en de vervoergebieden, de gemeenten geconsulteerd worden. Hij vindt het ook belangrijk dat anticiperend op de regels en de criteria van het netmanagement, er ook al studies gemaakt worden voor de in de toekomst gewenste hoofdstructuur van het openbaar vervoersnet in de grootstedelijke gebieden Gent, Antwerpen en het gebied Brabant-Brussel, dus in de drie grootste concentratiepunten. Hij vraagt naar een stand van zaken. Want de slag in de concurrentie met de auto zal op die drie grote assen gewonnen moeten worden omdat daar het makkelijkst een modal shift kan gerealiseerd worden.

Het jaar van de doorstroming is net afgesloten, Hij vond het absoluut noodzakelijk dat daar rond een en ander gebeurde. Er komen nu oranje tornado's om de slecht geparkeerde wagens manu militari weg te slepen. Het lid vraagt verduidelijking over de voorliggende cijfers onder de rubriek evolutie afgelegde kilometers exclusief leerlingenvervoer, over de commerciële snelheid – de graadmeter van de doorstromingsperformantie – . Hij constateert bij vergelijking van de cijfers voor 2001 en eind juni 2002, dat blijkbaar de commerciële snelheid overal toeneemt maar alleen maar zou afnemen in Limburg ? Wat is daar de verklaring voor ?

In de toekomst moeten er niet alleen in het Antwerpse maar ook in het Gentse belangrijke investeringen gebeuren om de doorstroming te verbeteren. Uiteraard is er in Antwerpen het project aan de Leien. De Leien kaderen in het Masterplan Antwerpen wat impliceert dat het Vlaams Gewest een stuk zal financieren. Maar daarnaast is er het zeer belangrijke project dat in het lijstje van prioriteiten in de doorstroming op nummer 1 genoteerd staat, namelijk de Grote Steenweg, Antwerpsestraat, dus de verbinding Antwerpen – Berchem – Mortsel, de N1. Ook daar kunnen soortgelijke vragen gesteld worden en concreet wordt in de gemeente Mortsel het debat gevoerd over de enorme kosten die allerlei bijkomende investeringen daar met zich meebrengen. Is wat voor de stad Antwerpen geldt ook van toepassing voor belangrijke andere dorpen en steden in de regio ?

Er werd naar aanleiding van de vraag om uitleg van mevrouw Ann De Martelaer ook melding gemaakt van duurzame milieu-investeringen. Er was in deze commissie de discussie over de roetfilters op een aantal bussen in het Leuvense. De vraag is

natuurlijk ruimer voor het volledige voertuigenpark. Het gaat dan niet alleen over de uitrusting van roetfilters maar ook naar meer alternatieve technologie met gas en dergelijke. Welke inspanningen kunnen daar nog gedaan worden om de prestaties op dat vlak te verbeteren ?

– Tussenkoms van de heer Ludwig Caluwé

De heer Ludwig Caluwé heeft ook wat cijfers in verband met de evolutie van de werkmiddelen geanalyseerd en zijn analyse kan de tussenkomsten die de heren Sauwens en Decaluwe gehouden hebben, verder stofferen. Ook de tussenkomst van de heer Malcorps duidt aan dat we toch wel dreigen naar een probleem te gaan.

Als men een vergelijking maakt van de verhouding tussen de reizigersaantallen enerzijds en de werkmiddelen anderzijds en deze evolutie sinds 1998 vergelijkt, komt men tot onthutsende conclusies.

In 1998 had De Lijn 216.728.000 reizigers waar tegenover in globo 257.953.00 euro werkmiddelen stonden : ook diegene via derdebetalen. Dat gaf een verhouding van 1 euro 19 cent kost per reizigersrit die de gemeenschap eigenlijk voor één reizigersrit bijlegt. In 2002 komen we met de cijfers van eind augustus geëxtrapoleerd uit op 301.248.000 reizigersritten, een succes want een toename op die vier jaar met 84 miljoen reizigersritten. De beleidskredieten die daar voor nodig zijn, lopen echter op tot 421.078.000 euro wat betekent dat de kostprijs die we er als gemeenschap bijleggen, oploopt tot een bedrag van 1 euro 40 cent per reizigersrit.

Daar waar men normaal zou verwachten dat op het ogenblik dat de omzet toeneemt, ook de gemiddelde kosten zouden dalen, blijkt uit de cijfers manifest dat dit niet het geval is. Het lid is bijkomend van oordeel dat het gratis openbaar vervoer die tendens nog zou versterken want door mensen gratis te laten meerijden op bussen die niets extra kosten (want die bussen rijden toch) zou men normaal verwachten dat de gemiddelde kostprijs per reizigersrit daalt. Het tegendeel gebeurt. Als men berekent wat deze extra reizigersritten werkelijk kosten, dan komt men per extra reizigersrit die gemaakt wordt uit op een bedrag van 1 euro 93 cent. Die 84 miljoen bijkomende ritten sinds 1998 kosten dus per rit 1 euro 93 cent meer. Dit is een situatie die niet meer houdbaar zal zijn. Hij heeft geen enkel probleem om meer middelen te geven aan het openbaar vervoer. Maar hij vreest dat er geen draagvlak is wanneer de gemiddelde kostprijs per reizigersrit niet daalt en integendeel verder blijft

stijgen. Men wordt geconfronteerd met een exponentiële curve : om het aantal reizigersritten te doen toenemen, moet er altijd meer en meer geld worden bijgelegd.

– *Repliek van minister Stevaert*

Minister Steve Stevaert verklaart dat hij tijdens een volgende vergadering uitgebreid op deze discussie zal ingaan. Hij stelt dat men die vergelijking niet mag maken. Anders moet men de conclusie trekken dat men geen basismobiliteit in landelijk gebied moet organiseren. Men moet vergelijken met wat er vroeger aan aanbod van openbaar vervoer was in stedelijk gebied : wat daar de kostprijs van was en deze cijfers vergelijken met deze situatie. De heer Carl Decaluwe heeft het bij het rechte eind als hij vraagt hoeveel het belbussysteem kost. Omdat de overheid meer landelijk vervoer organiseert, is het natuurlijk normaal dat er een toename is van de kostprijs, want in Antwerpen iemand vervoeren, zal altijd veel goedkoper zijn dan in de Westhoek. Die berekeningen moet men allemaal maken en in rekening nemen en dan zal men vaststellen dat men tot een andere conclusie komt.

– *Overige tussenkomsten omtrent gemeenschappelijk vervoer*

De heer Carl Decaluwe repliceert dat zijn fractie om deze reden alleen al pleit voor transparantie ; in een serieuze beheersovereenkomst is dat allemaal controleerbaar en kunnen er daaromtrent doelstellingen geformuleerd worden zodat men die cijfers daar zomaar kan uithalen.

De heer Jan Verfaillie herinnert aan de gevoerde discussie tijdens de gekoppelde interpellaties rond de inruiling van de nummerplaten, het decreet basismobiliteit en de belbusproblematiek. Toen was de afspraak gemaakt om dit tijdens de begrotingsbesprekingen te herhalen. Hetzelfde lid verwijst naar een schriftelijke vraag daaromtrent die hij enige tijd geleden gesteld heeft en waarop de minister antwoordde dat de geactualiseerde lijst voor het jaar 2003 zou medegedeeld worden bij de bespreking van de begroting in het Vlaams Parlement. Nu vraagt de heer Jan Verfaillie specifiek naar gegevens voor West-Vlaanderen omdat de dekkinggraad van het openbaar vervoer in West-Vlaanderen hoogstwaarschijnlijk samen met Limburg de laagste is. Over het decreet basismobiliteit vraagt de spreker wat de stappen zijn die in 2003 ondernomen worden om dit decreet effectief uitwerking te laten vinden en wat daarvan de kostprijs is ?

Minister Steve Stevaert engageert zich om die gegevens te bezorgen.

De heer Carl Decaluwe verklaart dat hij nog heel wat specifieke vragen heeft omtrent de verschillende begrotingsartikelen gemeenschappelijk vervoer.

In de begroting is sprake van een nieuwe post 1.201 : hij denkt dat dit te maken heeft met de uitvoering van module 10 van de mobiliteitsconvenants (schoolomgevingen), maar onder coördinatie van de provincies. Hij kreeg graag meer uitleg bij dit nieuwe initiatief ? Wat is de verhouding met module 10 en de verhouding met het begrip vervoersregio's uit het decreet basismobiliteit ? Hij herinnert aan zijn tussenkomst in deze commissie bij de bespreking van het decreet Basismobiliteit over die gemeenten die op de rand liggen van de vervoersregio. Hij hield toen een warm pleidooi opdat die gemeenten misschien de kans zouden kunnen krijgen te kiezen tot welke vervoersregio ze toetreden. Hij geeft het voorbeeld van de gemeente Lendeledede die op de uiterste rand van het arrondissement Kortrijk ligt, maar voor de scholen zijn de leerlingen van Lendeledede eigenlijk afgestemd op de regio Izegem-Roeselare. Als men de vervoersstroom woon-werkverkeer analyseert, stelt men vast dat de mensen van Lendeledede naar Kortrijk pendelen. Tijdens de besprekingen heeft het lid een aantal keer de vraag gesteld naar de organisatie van openbaar vervoer : het kan perfect zijn dat naargelang de vervoersregio men kiest, men via het netmanagement keuzes maakt die de gemeente eigenlijk niet wenst. De vraag is dan hoe men dit probleem oplost.

In de toelichting staat bij begrotingspost 3107 dat er geen nieuwe projecten van modules 9 worden opgestart. Wordt deze module dan stopgezet ? Kunnen de gemeenten niet langer aan De Lijn vragen om het aanbod effectief te verhogen ?

Waar worden (weliswaar beperkte) kosten voor de nummerplaat-abonnementen-actie aangerekend ? Op de werkingsmiddelen De Lijn ? Of bij de dotatie compensatie tariefmaatregelen 31.15 ?

Hij heeft ook een technische vraag over de toelichting bij begrotingspost 51.02. Dat zijn de investeringsuitgaven veiligheid die voor 2002 op 1.239.000 euro zijn begroot (als ordonnanceringskrediet ingeschreven) terwijl dit in deze begroting tot nul is herleid. Hij vraagt daaromtrent verduidelijking.

De heer Marc Cordeel verklaart dat van de bediening van de industrieparken in zijn regio tot hier toe nog niet veel terecht kwam. In het industriepark

van zijn regio werken er immers 3.500 mensen, men moet maar een kilometer rondrijden om deze bediening met het openbaar vervoer te organiseren maar dat gebeurt niet. Hij heeft echt de indruk dat men dat niet wenst te doen. Hij dringt aan om een dergelijke bediening toch te realiseren.

3. Diverse vragen

– *Tussenkoms van de heer Jan Verfaillie*

De heer Jan Verfaillie heeft een aantal vragen over de begroting enerzijds en anderzijds een aantal items die hij via vragen om uitleg had willen aankaarten in deze commissie.

De provincieraad van West-Vlaanderen heeft onlangs unaniem een motie met de visie van de bestendige deputatie over de ontsluiting van de haven van Zeebrugge goedgekeurd. In deze motie gaat het onder meer over de maritieme toegang en vooral de geplande ontsluiting van de haven van Zeebrugge via de weg : men wenst deze ontsluiting versneld uit te voeren door de omvorming van een aantal wegen tot een autosnelweg. Het lid wenst de visie daaromtrent van de minister te vernemen en welke stappen hij zal ondernemen om in de mate van het mogelijke tegemoet te komen aan de unanieme opmerkingen die gemaakt werden door de provincie.

Ten tweede wenst de heer Jan Verfaillie nog terug te komen op de windmolenproblematiek. Hij heeft vernomen dat de minister 23 vergunningen voor windmolens getekend heeft. Hij is van oordeel dat er toch heel wat discussie rond die windmolens bestaat en dat de uitspraken van de minister waarschijnlijk verkeerd weergegeven zijn in de pers. Men gaf de perceptie dat die 23 windmolens er reeds vandaag gingen staan. Het wettelijk kader voor die 23 windmolens staat echter nog in een pril beginstadium. Ondertussen heeft de minister de milieunorm van duurzame energie verlaagd van 3 % naar 2 % op relatief korte termijn ; experts hebben onlangs verklaard dat de minister waarschijnlijk elk jaar een ander excuus zal moeten zoeken om de norm te verlagen. Hij was dan ook verrast dat de kabinetschef van de minister op de regionale televisie bij een werkbezoek aan windmolenparken in Denemarken bij wijze van spreken verklaarde dat Vlaanderen ook zo'n windprestaties als Denemarken zou moeten kunnen realiseren.

De heer Jan Verfaillie stelt dat men deze twee landen niet kan vergelijken, omdat Denemarken 1.200 km kustlijn heeft. Er is daar bovendien heel wat

meer ruimte aanwezig om die windmolens te plaatsen dan hier in Vlaanderen : onze kustzone is in lengte beperkt tot ongeveer 60 km.

Bovendien zijn er een aantal potentiële risico's van ongevallen met windmolens. Er zijn een aantal buitenlandse voorbeelden : op 29 oktober 2002 is er in Nederland een windmolen op hol geslagen, in Duitsland is er in december 1999 ook een windmolen omver gevallen, op 4 december opnieuw één in Duitsland, zelfs in Denemarken is er een windmolen om onverklaarbare redenen tegen de vlakte gegaan. Vandaag dienen windmolens volgens de norm op een afstand van 30 meter van de autosnelweg geplaatst te worden. Als er dus een windmolen van 130 meter hoogte staat en die gaat tegen de vlakte, dan kan dit ernstige gevaren opleveren. Er bestaat een gespecialiseerde website die effectief stelt dat er al dodelijke menselijke slachtoffers zijn gevallen. Hij verklaart dat zijn fractie niet gekant is tegen windenergie, maar hij waarschuwt voor de gevaren.

Heel wat politiezones en politiediensten wensen dat er campagnes zouden gevoerd worden voor fietsverlichting. Verkeersveiligheid is geen Vlaamse bevoegdheid, maar het lid is ervan overtuigd dat verkeersveiligheid na de federale verkiezingen waarschijnlijk wel een Vlaamse bevoegdheid wordt. Heel wat lokale politiekorpsen organiseren vandaag reeds controles van fietsen en fietslichten en stellen vast dat meer dan 50 % van de fietsen van jongeren die naar school fietsen, niet in orde zijn met hun verlichting. Het gaat dan over gebreken aan het voorlicht, het achterlicht, de reflectoren die in de wielen moeten aanwezig zijn. Hij dringt aan dat de minister deze campagne naar verkeersveiligheid voor de fietsen mee ondersteunt. In dat kader passen ook campagnes om het fietsgebruik te promoten. Dezelfde spreker vraagt steun voor een aangekondigd initiatief van de lokale politie van Damme en Knokke-Heist.

De heer Jan Verfaillie brengt het probleem van de zeevaartpolitie waar gestaakt wordt, te berde. De zeevaartpolitie is weliswaar een federale bevoegdheid, maar deze sector is voor een groot stuk verantwoordelijk voor de controle van de Vlaamse wateren. De zeevaartpolitie is ook grotendeels actief op boten die eigendom zijn van de Vlaamse Gemeenschap. Hij dringt aan dat de minister om deze redenen in het conflict tussenkomt. Men is in de politiehervorming de zeevaartpolitie blijkbaar vergeten. De zeevaartpolitie kampt bovendien met het toegenomen watertransport, met een gebrek aan manschappen en een gebrek aan middelen. Minister-president Dewael heeft ondertussen openlijk

zijn steun betuigd aan de zeevaartpolitie. Spreker pleit ervoor dat minister Stevaert zich daarbij zou aansluiten en dat hij bij de federale regering zou aandringen om dit dossier te deblokken en toch te zorgen voor de veiligheid van de Vlaamse wateren.

Inzake waterbeheersingswerken herinnert dezelfde spreker aan een aantal grote overstromingen vooral in Limburg en in West-Vlaanderen. Er zijn ook problemen met de onderhoudsbaggerwerken, slibafval en de verwerking daarvan. In de toelichting bij de begrotingspost 14.06 “onderhoud waterwegen” stelt de minister echter dat de problemen in grote mate opgelost zijn. Hij vraagt naar een verduidelijking. Welke concrete initiatieven zijn er de jongste twee, drie jaar ondernomen? Deze milieubevoegdheid is wel een gedeelde bevoegdheid met minister Dua.

Dezelfde spreker verwijst naar de gevoerde discussies omtrent het aanleggen van fietstunnels, bij de aanleg van ronde punten. Hij heeft begrepen dat indien er een brede maatschappelijke consensus bestaat en ook de diensten van AWW geen bezwaar hebben, er bij een rondpunt met twee baanvakken, kan geopteerd worden voor fietstunnels in plaats van een gescheiden fietspad omdat dit de meest optimale en veilige situatie creëert.

In de provinciale verkeerscommissie van West-Vlaanderen had een discussie plaats over de N8 – dat is de weg van Veurne naar Ieper. Deze weg moet verkeersveilig worden ingericht en op de kruispunten moeten ronde punten komen. De mobiliteitsspecialisten van AWW adviseren negatief en zijn van oordeel dat deze optie een natuurlijke obstructie van het verkeer zal teweegbrengen waardoor er files op de N8 gecreëerd worden omdat het rond punt niet op de meest efficiënte manier kan werken. Hij is verwonderd over deze stelling te meer daar de minister altijd de mond vol heeft over verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid. De mobiliteitsspecialisten van AWW hebben echter voorgesteld om verkeerslichten op al die kruispunten van de N8 te plaatsen. Deze lichten reageren op het verkeer dat vanuit minder drukke straten de N8 oprijdt. Zijn fundamentele kritiek is dat AWW om hoofdzakelijk financiële redenen weigert ronde punten aan te leggen.

Hij verklaart dat hij aan AWW een tussenvoorstel wenst te formuleren: hij stelt voor om een proefopstelling van het rond punt aan te leggen; na een evaluatie van de proefopstelling kan een definitieve beslissing getroffen worden.

Minister Steve Stevaert bevestigt het standpunt van zijn administratie dat het aanleggen van een rond punt niet altijd de beste oplossing is bij een kruising van een zeer drukke weg met een veel minder drukke weg. Hij ontkent dat het in wezen een financiële reden is die doorslaggevend is om een keuze te maken voor een bepaald stramien.

De heer Jan Verfaillie repliceert dat niemand van de regio overtuigd is dat verkeerslichten de meest optimale oplossing zijn. Daarom formuleert hij nu het voorstel om een proefopstelling te doen. Daarna kan men dit evalueren en beslissen welke oplossing het meest efficiënt is.

Minister Steve Stevaert engageert zich om dit dossier nogmaals in die optiek te laten onderzoeken.

– Tussenkomen van de heer Ludwig Caluwé

Met betrekking tot de luchthavens is de heer Ludwig Caluwé van oordeel dat dit dossier een beetje een zorgenkind is tijdens deze legislatuur. Hij overloopt de historie van de regionale luchthavens. Er is al van alles geprobeerd, uiteindelijk vond men dat alles performanter moet gemaakt worden. Eerst werden de luchthavens uitbesteed maar er kwam niemand opdagen die kon garanderen dat de luchthavens zodanig kunnen omgevormd worden dat de zieke patiënt opnieuw springlevend zou worden. Daarna heeft men de uitbesteding stopgezet en heeft de overheid zelf wonderdokters aangeworven. Maar er werd niet gewerkt met een resultaatverbintenis: de wonderdokters werden genereus vergoed, maar moesten er niet voor zorgen dat de luchthavens rendeerden. Onder veel druk en onder veel protest van het Rekenhof is de overheid teruggekomen van deze formule. Maar met als gevolg dat er een hele resem schadevergoedingen zal moeten betaald worden. In juni 2002 werd beslist dat men geen wonderdokters meer moest aanwerven maar dat de beide regionale luchthavens toch nog een externe verzorger nodig hadden. Nieuwe externen werden aangetrokken als algemeen directeur voor elk van de beide luchthavens enerzijds, anderzijds heeft men dan toch vastgesteld voor wat de luchthaven van Deurne betreft, dat een overbrugging voor de patiënt noodzakelijk is. Alleen wil blijkbaar niemand die overbrugging betalen. De heer Ludwig Caluwé is van oordeel dat als men deze overbrugging blijft uitstellen, er zich een ondertunneling opdringt.

Hij vraagt naar een stand van zaken omtrent de aanwerving van de algemeen directeurs. Aan welke kwalificaties dienen die te beantwoorden? Moeten die directeurs ervaring hebben in de luchtvaartsec-

tor ? Tot op heden werd dat steeds als voorwaarde gesteld, maar via een gunstige wind kreeg het lid inzage in een document waarin staat dat ervaring in de luchthavensector tot aanbeveling strekt maar niet langer een absolute vereiste is. Hij wenst een verduidelijking omtrent dit dossier. Is deze recente koerswijziging een individuele beslissing van de minister of een beslissing van de Vlaamse regering ? Als deze directeurs als opdracht hebben nieuwe lijnen aan te trekken, dan lijkt hem ervaring in de luchtvaartsector toch wel een essentiële vereiste. De heer Ludwig Caluwé wenst ook duidelijkheid te krijgen omtrent de verloning van deze directeurs ? In het document is sprake van een bedrag van 86.765 euro a rato van 100% per jaar. Dit bedrag stemt overeen met de wedde van secretaris – generaal. Hij vraagt of dat bedrag verantwoord is om een kleine dienst (de een 120 mensen, de andere 80 mensen) te leiden ? Hoe zal het bestaande personeel die al deze taken uitoefenen tegen veel lagere wedden, daarop reageren ?

Een tweede vraag betreft de “bypass” voor de luchthaven van Deurne. Hoe staat het met de uitvoering van het akkoord dat in de zomer gesloten is ? Hij vraagt naar een vertaling van dit akkoord in de voorliggende begroting ? Is er voorzien op de begroting dat er vanuit de overheid een financiering zou komen ? Hetzelfde lid vraagt verduidelijking over de voorgaande (tweede) begrotingswijziging voor de derde begrotingswijziging 2002 omdat er geen toelichting bijgevoegd is. Wat is er exact gebeurd voor de regionale luchthavens : bepaalde kredieten werden op nul gezet, terwijl andere kredieten serieus in omvang stegen. Het bedrag dat wegvalt, is een klein half miljoen euro maar de toename beloopt een 2,7 miljoen euro. Hij wenst dus een uitleg voor de 1,2 miljoen euro die er bijkomt.

Met betrekking tot de zeehavens, verwijst hetzelfde lid naar de vraag van de heer Jan Verfaillie i.v.m. de motie van de provincieraad van West-Vlaanderen : de vraag om de vaargeul in Zeebrugge te verdiepen tot 14 meter. Hij herinnert eraan dat hijzelf meer dan een jaar geleden hieromtrent reeds vragen stelde en toen was beloofd dat dit project dit jaar zou gerealiseerd worden. 2002 is bijna om, kan de minister het engagement aangaan dat de Vlaamse regering dit zo snel mogelijk zal goedkeuren zodat dit als dusdanig nog zou gebeuren ?

In verband met de problematiek van het Deurganckdok en i.c. de totaliteit van de schadevergoeding die moet betaald worden : welk gedeelte is reeds betaald en welk deel zal in de loop van het komende jaar moeten betaald worden. Het lid informeert naar de stand van zaken van de verdere

afwerking. Hij kan in de begroting “de derde fase” niet terugvinden.

Zijn derde vraag handelt over de nogal merkwaardige bepaling met betrekking tot de kredieten voor de strikte havenwerking. Men maakt een bepaalde raming van de uitgaven maar in de begroting wordt maar 75% van deze raming ingeschreven. Hij vindt dat een zeer merkwaardige manier van werken. De verklaring dat dit als oorzaak heeft dat de zeehavenbedrijven geen analytische boekhouding hebben, geldt misschien voor sommige havenbedrijven, maar die havenbedrijven die het lid kent, hebben een perfect analytische boekhouding. Hij moet dan ook gissen naar de werkelijke verantwoording.

Hij stelt vast dat in de totaliteit van de evolutie van de investeringskredieten voor de havens, de belangrijke post F7321 zakt voor het komende jaar met niet minder dan 90 miljoen euro. Dat wordt verantwoord en is perfect te verantwoorden door het feit dat belangrijke stukken daarvan overgeheveld worden naar andere posten. Maar als men de berekening maakt, dan blijven de havenkredieten toch steeds dalen met 46 miljoen euro. Dit betekent dat het lid tot de conclusie moet komen dat de Vlaamse regering in het jaar 2003 46 miljoen euro minder aan haveninvesteringen, investeringen in de maritieme toegankelijkheid wil uitgeven voor de eigen bevoegdheden op havengebied dan dat het voorbije jaar het geval is ? Hij vraagt of die conclusie juist is en wenst een overzicht van de totaliteit van de havenkredieten van het komende jaar.

– *Tussenkoms van de heer Marc Cordeel*

De heer Marc Cordeel verklaart dat de minister vorige week een vergadering voorgezeten heeft in Temse. Daar heeft de minister gezegd dat de streefbeeldstudie voor de N16 volop aan de gang is. Het lid vermoedt dat die studie zal uitwijzen dat een ontdebelling van de Scheldebrug nodig is. Zijn vraag is of de minister nog een post kan voorzien op de begroting om de effectieve studie voor deze constructie van start te laten gaan ?

– *Tussenkoms van de heer Johan Malcorps*

M.b.t. basisallocatie 12.01 “uitgavenproject schoolvervoerplannen” stelt de heer Johan Malcorps dat hier omschreven wordt wat een geïntegreerd schoolvervoerproject zou kunnen inhouden. Zulks impliceert dat de twee kabinetten, Vervoer en Onderwijs, de Vlaamse Vervoermaatschappij, de administratie Onderwijs, de provincies en de diverse

schoolnetten samenwerken. Men kan dan tot één pilootproject per provincie komen. Hij is van oordeel dat deze projecten ook al in een vorige begroting stonden ? Er wordt daarvoor een bedrag van 5 miljoen euro vastgelegd. Moet dat bedrag door vijf worden gedeeld, per provincie één project ? Hetzelfde lid vraagt of er naast die pilootprojecten ook nog andere projecten gepland worden. Hij verwijst ook naar de regeling die op federaal niveau rond de schoolomgeving gepland is en waarop kan ingespeeld worden. Het is weliswaar geen verplichting maar het is in elk geval een mogelijkheid waar toch een aantal gemeenten iets willen mee doen. Hij vraagt naar een stand van zaken omdat hij het gevoel heeft dat men in de pilootfase blijft steken. Iedereen is het er toch over eens dat dit toch een van de heel belangrijke punten van het verkeersveiligheidsbeleid is.

In verband met het havenbeleid, verwijst het lid naar een gesprek dat een aantal parlementsleden onlangs hadden met een vertegenwoordiger van Hesse-Noordnatie naar aanleiding van de huidige situatie rond het Deurganckdok : de toewijzing van concessies. Hij verduidelijkt dat de politici de nodige inspanningen gedaan hebben in deze commissie en het Vlaams Parlement om de voortgang van de werken aan het Deurganckdok terug op gang te krijgen. Een belangrijke partner MSC heeft nu echter beslist om naar het Delwaidedok te trekken en geen gebruik te maken van een concessie in het Deurganckdok. De heer Johan Malcorps vraagt in dat licht wat dan de toekomst van het Deurganckdok is en welke garanties er zijn dat dit dok effectief zal gebruikt worden ? Hij is van oordeel dat het vooral een verantwoordelijkheid is de minister en van de regering om te zien dat al die inspanningen die daar gebeuren en al die kosten die gemaakt worden om het Deurganckdok te bouwen, niet voor niets waren en dat we niet in een Doeldoksce-nario terechtkomen.

Hetzelfde lid verduidelijkt dat zijn voorstel van decreet in verband met pesticidengebruik door openbare besturen werd goedgekeurd. Dat voorstel van decreet wordt thans operationeel uitgewerkt door het kabinet van minister Dua. Er komen allerlei regels en verschillende openbare besturen moeten een pesticiden-reductieplan opmaken. Dat geldt ook voor de administratie Wegen en Verkeer die ook gevat is door dit nieuwe decreet. Hij verwijst naar basisallocatie 14.08. Hij vraagt naar een stand van zaken : de wegen die onder het beheer van het gewest vallen, moeten op een andere manier met pesticiden omgaan. Hij vraagt zich af hoe grote gebruikers van pesticiden daarmee zullen omgaan.

Wacht men tot er meer concrete instructies komen vanuit de administratie Leefmilieu ?

– *Tussenkoms van de heer Robert Voorhamme*

De heer Robert Voorhamme stelt dat er afgesproken is dat voor de huidige fase van de Scheldeverdieping (die nog aan de gang is) er voortdurend een opvolging is in het kader van Scheldecmissie. De resultaten die binnenlopen, worden constant opgevolgd : de bewegingen die zich voordoen, worden via monitoring opgevolgd, de hoeveelheden die moeten gebaggerd worden, worden permanent vergeleken met het verwachtingspatroon dat men had uitgezet. De kosten van de verdieping van de Schelde zijn een belangrijk bedrag in de begroting : natuurlijk kan dat bedrag niet exact op voorhand ingeschreven worden in de begroting. Hij verneemt dat de evolutie eerder gunstig aan het evolueren zou zijn, in die zin dat er minder moet gebaggerd worden dan men voorzien had, in de zin dat de stabilisatie van de gebaggerde geul sneller verloopt dan men had kunnen voorspellen. En ook overigens in de zin dat het effect op de omgeving en vooral op de natuur weinig ingrijpend zou zijn of alleszins minder dan sommige hadden willen voorspellen. De heer Robert Voorhamme vraagt of deze commissie op en tijd en stond inzage kan krijgen van deze opvolgingsrapporten omdat deze Commissie betrokken is bij het dossier van de Lange Termijnvisie van de Schelde. Nadat er zich een nieuwe meerderheid in Nederland gevormd zal hebben na de aankomende parlementsverkiezingen, hoopt het lid op een heropstarten van het interparlementaire overleg tussen de commissie Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer en de Commissie voor Openbare Werken en Mobiliteit van het Vlaams Parlement.

– *Tussenkoms van de heer Eddy Schuermans*

M.b.t. begrotingspost 50.03 “Subsidies voor fotovoltaïsche systemen” is er een status quo op 992.000 euro, nochtans werd dit bedrag bij de derde begrotingswijziging 2002 opgetrokken tot 1.192.000 euro. Alhoewel men weet dat de subsidies reeds vroeg op het jaar opgesoupeerd zijn, komen de kredieten niet tegemoet aan de vraag. Er is dus eigenlijk een daling, terwijl er toch een grote vraag naar blijkt te zijn.

Er wordt in de toelichting geen uitspraak gedaan over het subsidiëringspercentage. Blijft dit op 50% ? En wat met de 25% die de intercommunales totnogtoe voor hun rekening namen ?

Het lid verklaart dat er nogal wat te doen is omtrent de formule tot bepalen van vergoeding voor netbeheer ? Hij las in de krant dat er conflict is met de intercommunales. De zuivere intercommunales zouden zelfs naar de Raad van State willen stappen (De Standaard van 19 en 20 november 2002).

Dan is er de Raad voor de Mededinging die meent dat de gemaakte afspraken tussen gemeenten en Electrabel de concurrentie verstoren. Meer bepaald de afspraken om de stroomverkoop over te hevelen naar een filiaal van Electrabel stuit op bezwaren. Hij vraagt daaromtrent de visie van de minister.

De heer Eddy Schuermans vraagt of er al meer duidelijkheid is over hoe en in welke mate het verlies aan ontvangsten van de gemeenten door de liberalisering van de markt zal worden gecompenseerd ? De minister heeft zelf vroeger verklaard dat “Als er in Limburg geen zuivere intercommunale als Interelectra zou bestaan, dan zou de personenbelasting in de gemeenten met zo’n 35% moeten toenemen”. De federale regering plant iets te doen via ELIA ? Hoe gaat die maatregel er concreet uitzien ? Bij koninklijk besluit zou een regeling worden uitgewerkt. Wat is de stand van zaken ? Is er daaromtrent overleg ? Het lid verduidelijkt dat dit dossier zeer belangrijk is. Hij hoopt dat de verdeling op een objectieve manier gebeurt en dat men niet geconfronteerd wordt met een transfer van middelen naar Wallonië.

Waarom wordt ondanks de volledige vrijmaking de markt van groene elektriciteit afgeschermd tot Vlaanderen ? Kan men dat volhouden in een vrijgemaakte markt ?

Inzake de groenestroomcertificaten erkent de minister dat het zeer moeilijk zal zijn voor de producenten om aan de normen te voldoen wegens een gebrek aan horizontale en verticale coördinatie.

In verband met de verkeerswisselaar van Lummen – het klaverblad – vermeldt de heer Eddy Schuermans dat er door de Limburgse Kamer voor Handel en Nijverheid becijferd werd dat de verkeerssellende die ermee gepaard gaat, gekwantificeerd wordt op 37 miljoen euro waarvan meer dan de helft voor de privé-sector. Er is toenemend sluikverkeer in de omgeving. De vraag is in welke mate men inspanningen doet om iets te doen aan deze verkeerssellende en of de kalender waarbinnen dat gebeurt, niet kan versneld worden.

In verband met de verkeerswisselaar van Lummen antwoordt de minister dat het MER in opmaak is

maar er zijn vele opmerkingen van Aminal. Nadien zal de keuze voor een alternatief geformuleerd moeten worden. Dan dient minister Van Mechelen op te treden : de aanbesteding zal ten vroegste in 2005 kunnen plaatsgrijpen omdat men moet rekening houden met de vele opmerkingen.

4. Antwoord van de minister i.v.m. het gemeenschappelijk vervoer – De Lijn

De minister verklaart dat wat de vernieuwing van de contracten aan de pachters betreft, er volgens zijn informatie geen onregelmatigheden zijn gebeurd bij de toewijzing. Hij verwacht eerlang dat de controle door het Rekenhof zal afgerond worden waardoor de twijfels in het Vlaams Parlement zullen weggenomen worden. Ter gelegenheid van het uitbrengen van verslag door het Rekenhof, verklaart de minister zich bereid dit te bespreken in het Vlaams Parlement, mochten hierin aanwijzingen zijn van onregelmatigheden.

De heer Carl Decaluwe betwist dat hij gesuggered heeft dat er sprake zou zijn van onregelmatigheden. Hij heeft niemand beschuldigd ; hij heeft enkel vragen gesteld over de methodiek van de toewijzingen. Het lid wenst toch te benadrukken dat 1 januari 2003, datum dat de pachtcontracten in voege treden, vlakbij is. Hij kan zich moeilijk inbeelden dat het Rekenhof op zo’n korte periode een gefundeerd verslag kan afleveren. Als inderdaad zou blijken dat de analyse die de heer André Denys gemaakt heeft, met name dat 85% van de toewijzingen niet aan de goedkoopste firma zijn toegewezen, wordt men geconfronteerd met een dossier van schadevergoedingen waar het hangend dossier van de regionale luchthavens klein bier tegen is. Hij hoopt dat het Rekenhof snel werk maakt van dit dossier : hij weet dat het Rekenhof een studie liet maken van de kostprijsvergelijking tussen de eigen regie en de pachters. Maar de specifieke problematiek die hier aan de orde is, ligt maar sinds een week op de tafel van het Rekenhof.

De minister antwoordt dat de heer Carl Decaluwe inderdaad niemand van onregelmatigheden beschuldigd heeft. Het Rekenhof moet inderdaad het dossier in zijn totaliteit bekijken.

Met betrekking tot de vragen van de heer Sauwens en de heer Malcorps omtrent de financiële situatie van de VVM verklaart de minister dat algemeen dient gesteld dat er beleidsmatig inspanningen ter bevordering van de mobiliteit en van het openbaar vervoer gedaan worden. Gezien de stijging van het aantal reizigers, duidelijk met succes.

De effecten van de onderscheiden maatregelen en van de combinatie van deze maatregelen zijn niet eenvoudig in te schatten. De Lijn is er tot dusver in geslaagd steeds de doelstellingen te realiseren binnen de ter beschikking gestelde middelen.

De ‘gevaaren voor de toekomst’ waarop de vraagsteller doelt, kunnen betrekking hebben op de continuïteit van de financiering door de overheid. Indien de overheid in de toekomst mocht beslissen haar tussenkomsten voor De Lijn drastisch te verminderen, zal dit uiteraard een effect hebben op de aangeboden diensten en/of de prijszetting naar de klant.

Inzake schuldpositie van De Lijn in vergelijking met deze van de NMBS merkt de minister op dat de structuur van De Lijn fundamenteel verschillend is van deze van de NMBS. De NMBS dient niet enkel rollend materieel te financieren maar ook de ganse infrastructuur (sporen, luchtlijnen, tractie-onderstations). Dit zijn investeringen op heel lange termijn (30-40 jaar) en gezien hun aard weinig flexibel en zonder realisatiewaarde bij buitendienststelling.

De Lijn heeft maar een beperkt deel van haar exploitatie in spoorgebonden voertuigen. Hier geldt uiteraard dezelfde bedenking als voor de NMBS. Echter, de investeringen in spoorgebonden voertuigen en infrastructuur worden door de Vlaamse Gemeenschap rechtstreeks gefinancierd via kapitaal-subsidies en vormen op zich, zelfs bij buitendienststelling, geen schuldenlast of bedreiging voor de toekomst van De Lijn.

De uitstaande langetermijnschuld van De Lijn staat hoofdzakelijk t.o.v. de autobussen die instaan voor de regiediensten en is kleiner dan de economische waarde van deze bussen.

De minister wil benadrukken dat De Lijn enkel leningen opneemt voor investeringen, nooit voor exploitatie en dat de uitstaande schuld altijd kleiner is dan de economische restwaarde van de met leningen gefinancierde activa.

Overigens is de volledige stijging, waar te nemen in de begroting 2003, toe te schrijven aan de 15 miljoen euro die éénmalig is voorzien voor de aankoop van het nieuwe gebouw voor de centrale diensten te Mechelen.

Volgens de heer Johan Sauwens wordt in de derde aanpassing van de begroting 2002 9 miljoen euro overgeheveld naar de VVM.

De minister verklaart dat op de basisallocatie 31.01 van programma 63.20 – Gemeenschappelijk vervoer -, de basisdotatie van de VVM, éénmalig bijkomende middelen ingeschreven worden, onder andere voor de betaling van geschillen uit het verleden, zodat op die manier lasten uit het verleden worden afgesloten en eventuele verwijlntresten worden vermeden.” Voor alle duidelijkheid vermeldt de minister dat het hier gaat om 5 miljoen euro, zoals terug te vinden is op pagina 197 van stuk 19.

De minister verwijst naar zijn inleiding bij de derde begrotingsaanpassing 2002 : “De basisbedragen van de begroting 2002 werden reeds aangepast ten opzichte van de door het Vlaams Parlement goedgekeurde tweede aanpassing van de begroting 2002 op een aantal vlakken ten gevolge van de verdeling van de indexprovisie, waarbij aan een aantal basisallocaties een index wordt toegekend voor de lonen door de indexsprong in het voorjaar van 2002 dit ten gevolge van een beperkt aantal kredietherschikkingen binnen eenzelfde programma die reeds werden doorgevoerd.”

Aan de dotatie van De Lijn werd zo een aanvullend krediet toegekend vanuit de indexprovisie voor de betaling van de verhoogde loonkost ten gevolge van de indexsprong van maart 2002.

Vanaf 2002 put De Lijn uit de indexprovisie van de Vlaamse Gemeenschap voor de aanpassing van lonen en wedden aan de evolutie van de gezondheidsindex.

De verhoging van de middelen is dus niet om een tekort in de exploitatie te dekken.

In verband met de vragen van de heer Johan Sauwens omtrent de netto vervoerontvangsten verklaart de minister dat de laatste fase van de tariefhervormingen ingegaan is op 1 juli 2002 met de netabonnementen 25+. Bijgevolg wordt in het eerste semester van 2003 nog een bijkomende daling van de ontvangsten verwacht, deze is voorzien in de begroting 2003.

In het tweede semester van 2003 zullen de vervoerontvangsten zich stabiliseren en mag men gezien de huidige evolutie, zelfs terug een stijging verwachten. De ontvangstendaling na juli 2002 is kleiner dan initieel ingeschat, dank zij het succes van de nieuwe abonnementsformule 25+ waarbij het aantal nieuwe betalende abonnees veel groter is dan verwacht. De daling van de ontvangsten sluit aan bij de prefiguraties die gemaakt werden bij de tariefmaatregelen en zal zich in het tweede semes-

ter van 2003 stabiliseren en houdt bijgevolg geen bedreiging in ten opzichte van de in de begroting voorziene middelen. Meer nog, we moeten alle ontvangsten samentellen, met inbegrip van de tarief-tussenkomen en derdebetalerssystemen. Dan stijgen de ontvangsten.

De minister verklaart dat deze daling van de kostendeckingsgraad het logische en voorziene gevolg is van de beleidsmaatregelen van de regering.

Een deel van de daling van de kostendeckingsgraad is te wijten aan de overname van het leerlingenvervoer met op zich een kostendeckingsgraad van 1%. Iedereen was akkoord om het leerlingenvervoer over te nemen. Volgens de grondwet moet de toegang tot het leerplichtonderwijs kosteloos zijn. Dan zal de kostendeckingsgraad nog meer dalen.

Een deel is het gevolg van de tariefcompensaties voor de reizigers.

Een deel is het gevolg van de tariefblokkering (geen tariefverhogingen na 1999).

Een deel is het gevolg van de nieuwe bedieningen in het kader van de basismobiliteit en de convenants. Nieuwe bedieningen hebben een inlooperiode nodig om op kruissnelheid te komen inzake bekendheid bij en gebruik door het publiek.

De daling van de kostendeckingsgraad sluit aan bij de prefiguraties die gemaakt werden bij de opmaak van de begrotingen. Ook bij deze vergelijking moeten alle ontvangsten, met inbegrip van de tarief-tussenkomen en derdebetalerssystemen worden in rekening gebracht.

De kostendeckingsgraad kan in een landelijk gebied – bijvoorbeeld Noord-Limburg of de Westhoek – nooit hetzelfde niveau bereiken als in een stedelijk gebied – bijvoorbeeld Antwerpen of Gent.

Op de vraag of het klopt dat in de begroting 2003 de personeelskosten dalen, antwoordt de minister dat de personeelskosten stijgen met de in de begrotingsinstructies voorziene parameters en met de in de begroting voorziene projecten.

Wat is de verklaring voor de evolutie op begrotingspost 31.07 (verschuiving extra ritten?)?

Enerzijds worden in 2002 een aantal projecten convenants die meer dan 2 jaar lopen, overgedragen naar de basisdotatie (31.01) en anderzijds wordt de

financiering van de extra ritten ter verhoging van het aanbod overgedragen van 31.15 naar 31.07.

Rekent de VVM voor het bereiken van haar budgettaire doelstellingen niet te veel op eenmalige, uitzonderlijke opbrengsten?

De minister ontkent dat en verklaart dat er anderzijds tegenover de uitzonderlijke opbrengsten ook telkens uitzonderlijke kosten staan.

Tarieven 2003

Ingaand op de specifieke vraag van de heer Sauwens omtrent de tarieven verklaart de minister dat in de voorbije jaren een aantal ingrijpende tariefaanpassingen werden doorgevoerd waarbij enerzijds de structuur van het tariefsysteem werd vereenvoudigd en anderzijds ook de prijzen zelf soms aanzienlijk daalden. Een en ander werd nog doorkruist door de invoering van de euro op 1 januari 2002.

De voornaamste ingrepen waren :

In de loop van het jaar 2000 :

- De geleidelijke invoering in de loop van het jaar van het gratis vervoer voor 65+plussers ;

1 juli 2001

- De invoering van de Buzzy Pazz voor jongeren onder de 25 ;

1 juli 2002

- De invoering van de Omnipas voor 25-plussers ;
- De afschaffing van alle soorten abonnementen met beperkte geografische geldigheid ;
- De invoering van een set toeristische dagpassen, onder meer ter vervanging van het weekabonnement en de toeristische dagpassen kust ;
- De beperking van de prijs van biljetten en lijnkaarten tot maximaal 6 zones ;
- De afschaffing van het biljet met vermindering en de vervanging ervan door de dagpas kind ;
- De uitbreiding van de geldigheid van de Lijnkaart naar de 13 Vlaamse stadsgebieden ;
- De integratie van het multibiljet in het groepsbiljet ;

- De invoering van een eenvormig gecombineerd abonnement NMBS-De Lijn, ter vervanging van het gemengd abonnement en de treinkaarten+.

Al deze maatregelen hebben de tariefstructuur van De Lijn sterk vereenvoudigd.

De eerste resultaten zijn bovendien succesvol te noemen.

Vanaf 2003 zullen de tariefaanpassingen jaarlijks opnieuw op 1 februari gebeuren, tegelijkertijd met de andere openbaarvervoerbedrijven. Dit is ook in overeenstemming met de beheersovereenkomst.

Het voorliggende begrotingsvoorstel voorziet op 1 februari 2003 geen tariefverhogingen.

In verband met de leeftijd van de bussen van De Lijn verduidelijkt de minister dat De Lijn haar doelstellingen in verband met de gemiddelde leeftijd van het busspark behaald heeft : op dit ogenblik ligt de gemiddelde leeftijd van het wagenpark zelfs net onder de vooropgestelde norm van gemiddeld 7 jaar.

Mede gezien de implementatie van dossiers basismobiliteit (op kruissnelheid) en de toegenomen vraag naar capaciteit (zware spitsuurbezettingen) is het investeringsritme de jongste jaren fors opgedreven.

Om voor eventuele nog bijkomende vraag over een extra buffer te beschikken en om de vaak lange leveringstermijnen van nieuw bestelde bussen te kunnen overbruggen, worden oudere bussen (d.w.z. een gedeelte van de bussen die volgens het programma vervangen zouden moeten worden) nu wel later formeel uit dienst genomen.

Dit betekent echter niet dat het busspark dat dagelijks op de weg wordt ingezet systematisch zou verouderen.

Het aantal bussen van (net) meer dan 14 jaar oud vermindert dan wel niet zo snel als geprogrammeerd, de instroom van (bijkomende) nieuwe bussen zorgt voor een behoud van evenwicht zodat aan een gemiddelde leeftijd van 7 jaar als streefdoel onverminderd kan worden vastgehouden. Zo werden er eind december 2000 bij De Lijn nog 324 bussen geïnventariseerd van het bouwjaar 1986 of vroeger ; eind december 2001 bedroeg dit aantal nog 267 (bouwjaar 1987 en vroeger). Voor eind december 2002 wordt geraamd dat het aantal bussen van het bouwjaar 1988 of vroeger 211 bedraagt.

Mede in functie van een versnelde instroom van nieuwe bussen heeft de raad van bestuur van de VVM onlangs, op 16 oktober 2002, nog beslist om 177 nieuwe bussen aan te kopen : 67 12m-streekbussen, 55 gelede streekbussen, 42 citybussen en 13 microbussen.

De minister concludeert dat er een dubbele daling gerealiseerd werd.

Wat betreft de kostprijs per reiziger verklaart de minister dat ingaand op de specifieke vraag van de heer Ludwig Caluwé omtrent de vergelijking van de kostprijs per reizigersrit tussen 1998 en 2002, dit uiteraard een louter mechanistische benadering is die geen rekening houdt met de inmiddels nagestreefde en gerealiseerde beleidsdoelstellingen.

Het is evident dat de uitbouw van een genormeerd aanbodgericht systeem zoals de basismobiliteit, waarbij het aanbod vooral in dichtbevolkt buitengebied moet worden verhoogd, tot een verhoging van de gemiddelde prijs per reiziger aanleiding geeft. De Lijn, die zich heeft ingeschreven in de invoering van basismobiliteit als opdracht van het Vlaams Parlement en de Vlaamse regering, moet hiervoor uiteraard de nodige financiële middelen krijgen. Tegelijkertijd moet zij deze middelen op de best mogelijke manier gebruiken. De projecten basismobiliteit en convenants zijn onderworpen aan vastgelegde procedures en verlopende evaluaties. Ook in het ontwerp van netmanagement zijn voor het beoordelen van de doelmatigheid van de exploitatie evaluatiecriteria opgenomen. Voor de vaste lijndiensten is dat criterium gebaseerd op de gemiddelde bezettingsgraad, voor het vraagafhankelijk vervoer op de verhouding tussen het aantal werkelijk uitgevoerde ritten en het aantal dat op de dienstregeling is voorzien.

Daarnaast kan erop gewezen worden dat, los van het aantal reizigers, De Lijn op de ontwikkeling van een aantal kostendragers weinig of nog te weinig vat heeft. Dat is met name het geval voor het gebrek aan doorstroming voor het openbaar vervoer. Het principe van basismobiliteit gaat er van uit dat de middelen in gelijke omstandigheden op een gelijkmatige manier over het Vlaamse Gewest worden gespreid, opdat iedereen de minimale dienstverlening zou krijgen. Het is evident dat de inkomsten niet in alle gebieden van Vlaanderen op hetzelfde niveau liggen. Het is essentieel dat iedereen via de basismobiliteit een minimaal aanbod aan openbaar vervoer krijgt.

Specifiek met betrekking tot de vraag omtrent de transparantie van de rekeningen van de VVM vermeldt de minister dat het uitvoeringsbesluit omtrent de rapportering en de beheersovereenkomst de nodige afspraken zal moeten bevatten.

Ingaand op een aantal vragen in verband met de investeringen en op een aantal korte vragen over convenants antwoordt de minister dat hij de desbetreffende programma's ter beschikking zal stellen van deze commissie. Deze documenten werden op 27 november aan de leden van de commissie en de fractiesecretariaten overgezonden.

In dit verband dient erop gewezen dat de ontwikkeling van de investeringen mee bepaald wordt door de creatie van de SAM en de BAM met betrekking tot de verdere studie en uitvoering van het Masterplan Antwerpen. De openbaar vervoerinvesteringen die betrekking hebben op het Masterplan zullen dan ook via dat kanaal verlopen.

Met betrekking tot de technische vragen omtrent de basisallocatie van de mobiliteitsconvenants verduidelijkt de minister dat voor 2003 wordt geopteerd voor continuïteit. De bestaande projecten worden verder gezet, er worden er alleen geen nieuwe aan toegevoegd. Bij de interpretatie van de begrotingsartikels moet ermee rekening worden gehouden dat convenantprojecten na twee positieve evaluaties worden overgeheveld van het afzonderlijke begrotingsartikel naar de basisdotatie.

Het artikel 51.02 van het programma 63.20 is een uitstervend artikel omdat de middelen naar de dotatie van de VVM werden overgeheveld, met de bedoeling extra controleurs aan te werven, hetgeen ondertussen is gebeurd.

Met betrekking tot de specifieke vraag van de heer Johan Malcorps omtrent de milieuzorg en de alternatieve brandstoffen, verklaart de minister dat hij reeds eerder in deze commissie melding maakte van de studie die de VVM ter zake heeft uitgevoerd.

A. Verminderen van de luchtverontreiniging

De voertuigen van De Lijn legden in 2001 gezamenlijk zowat 145 miljoen kilometers af.

Gezien de overgrote meerderheid van de bussen inderdaad uitgerust is met een dieselmotor, kan gesteld worden dat dit een belasting voor het milieu inhoudt, weliswaar aanzienlijk minder dan een equivalent aan personenwagens.

In het kader van de tegemoetkoming van deze problematiek legt De Lijn zichzelf strengere normen op dan de Europese regelgeving inzake de uitlaatgassen voorschrijft.

Om de schadelijke uitstoot van gassen te verminderen worden door De Lijn verschillende sporen gevolgd :

1. Installatie van roetfilters

Niettegenstaande de vermindering van de uitstoot van nieuwe voertuigen door de steeds strengere Euronormen (euro 3 vanaf 1 oktober 2001), wenst De Lijn zoveel mogelijk voertuigen te voorzien van een roetfilter, die de door de euro-3 maximum toegelaten roetuitstoot van 0,1 gram/kWh tot slechts 0,02 g/kWh beperkt. Deze waarde voor roetuitstoot is slechts verplicht vanaf 2005.

Er rijden reeds 18 stadsbussen met een roetfilter, de installatie van 760 bijkomende bussen is voorzien op de investeringsbegroting van 2002-2004.

2. Bussen op aardgas.

De Lijn in 1994 heeft 5 autobussen op aardgas ingezet. Deze aardgasmotor heeft enerzijds het voordeel dat er geen zichtbare roetuitstoot is en geen zwaveldioxide is, maar anderzijds het nadeel dat er veel uitstoot van onverbrande methaan, dat een zeer sterk broeikasgas is. Daardoor kende dit project geen verdere uitbreiding. Ondertussen heeft de nieuwe generatie motoren dit probleem opgelost, zodat dit verder op te volgen is. De aardgasmotor is de ideale oplossing in die gevallen waar, omwille van de lage motortemperatuur, de roetfilter niet kan toegepast worden.

3. Hybride bussen

De Lijn heeft in Leuven gedurende 2 jaar met hybride bussen gereden, die buiten de stad op diesel en in de stad elektrisch reden. Technisch bleek dit geen goede oplossing doordat elektrisch rijden op batterijen een slecht rendement heeft en de totale energiebalans weinig voordelen heeft. Ondertussen werden er in Kortrijk 3 hybride bussen in dienst genomen van de nieuwste generatie, waarbij de kleine dieselmotor permanent blijft draaien. Door het goede rendement, gecombineerd met een roetfilter, is de uitstoot zeer laag. Diverse constructeurs ontwikkelen deze voertuigen.

4. Waterstof

De Lijn is reeds jaren betrokken in diverse waterstofprojecten waaronder een stadsbus met een waterstofmotor. Diverse specialisten zien waterstof als de toekomst omdat er uitsluitend waterdamp vrijkomt, maar het produceren van de waterstof zelf vraagt vandaag veel energie. Verwachting is dat het intensief inzetten van waterstofvoertuigen slechts voor binnen 10 tot 20 jaar is.

5. Vermindering van de stikstof

In 2005 daalt de toegelaten uitstootnorm van 5 naar 2 gram/kWh. Een aantal Europese bedrijven zijn met onderzoek bezig. Indien mogelijk zal De Lijn in 2003 deelnemen aan proefprojecten, besprekingen hierover zijn reeds bezig.

B. Energieverbruik

In het lastenkohier van De Lijn voor de aankoop van nieuwe autobussen wordt een maximum verbruik per 100 km opgelegd : het onbelaste voertuig dient tijdens het uitvoeren van de testcyclus, zoals omschreven in de lastenboeken van De Lijn, of in een gelijkwaardige testcyclus, een brandstofverbruik hebben dat niet hoger ligt dan vooropgestelde waarden.

Een onbelast voertuig is een volledig afgewerkt, rijklaar voertuig, verhoogd met 350 kg. Indien de eventuele meetapparatuur, het gewicht van de meerijsende keurders en de aan boord zijnde brandstof samen geen 350 kg wegen, dient de tarra aangevuld te worden tot 350 kg bereikt wordt. De brandstoftank dient niet gevuld te zijn. Het voertuig mag niet speciaal aangepast worden voor de test.

In antwoord op de vraag van de heer Johan Malcorps verstrekt de minister volgende stand van zaken omtrent het netmanagement en samenvatting van de studies van de grootstedelijke gebieden :

Op 16 oktober 2002 heeft de raad van bestuur van De Lijn het ontwerp van netmanagement goedgekeurd en daarna ook ter goedkeuring voorgelegd aan de Vlaamse regering.

Anticiperend op de potentieelonderzoeken per vervoergebied, die in het netmanagement zijn voorzien, zijn reeds studies gestart met betrekking tot de grote openbaar vervoerassen voor de grootstedelijke gebieden Antwerpen, Gent en het

Vlaamse vervoergebied rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De openbaar vervoerstudie Gentse regio zit in de fase van de eindrapportage. Het rapport zal zeer binnenkort kunnen worden voorgesteld.

Ook voor Antwerpen is het bijkomende studiewerk inzake potentieel en bepaling van de openbaar vervoercorridors, ter vervollediging van wat reeds in het kader van het Masterplan was bepaald, verricht. Ook daar wordt nu het eindrapport ingewacht.

In het Brussels worden de krachten gebundeld in het kader van het 'Strategisch plan Regionaal Openbaar vervoer', onder coördinatie van de gouverneur van de provincie Vlaams-Brabant. Een specifiek studieproject in dit gebied is de op dit ogenblik uitgevoerde haalbaarheidsstudie naar de exploitatie van een light rail systeem in het kader van het IIB project LIRA II.

Bedoeling is het onderzoek van de mogelijkheid om een snel en hoogwaardig regionaal openbaar vervoer via een light rail systeem te realiseren op twee prioritaire lijnen, de as Boom – Brussel en de as Tervuren – Leuven. De provincie Vlaams-Brabant en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn samen opdrachtgever van dit project, in overleg met de verschillende vervoersmaatschappijen. De keuze van het juiste vervoersmiddel bij de planning van hoogwaardig regionaal vervoer is hierbij essentieel.

Met betrekking tot de vraag omtrent het hebben van een debat in deze commissie over de beheersovereenkomst en het netmanagement verklaart de minister dat de commissie zelf moet oordelen en beslissen om hierover al dan niet een debat te hebben.

Met betrekking tot de specifieke vraag van de heer Malcorps omtrent de doorstroming verwijst de minister naar wat hij reeds eerder in deze commissie toegelicht heeft met name dat in de behoefteanalyse van AWV een beleidsdomein "doorstroming" werd voorzien. Tussen de VVM en AWV werden hieromtrent de nodige afspraken gemaakt. Het aspect doorstroming zal nu systematisch worden meegenomen bij infrastructuurprojecten.

Tegelijkertijd werden in het netmanagement een aantal doelstellingen en streefwaarden inzake doorstroming gedefinieerd. Het verschil in commerciële snelheid tussen de provincies is eenvoudig

te verklaren door het verschil in verkeersintensiteit tussen de provincies.

De minister merkt op dat dit aspect ook een grote invloed heeft op de kostprijs van het openbaar vervoer.

Op 25 september 2002 is inderdaad met een studiedag het 'Jaar van de doorstroming' officieel afgesloten. Hiermee mag de aandacht voor de doorstroming van het openbaar vervoer echter niet verslappen. De Lijn gaat verder met het opstellen van een objectieve prioriteitenlijst van knelpunten. Daartoe worden over heel Vlaanderen congestie-metingen gehouden, waarbij een bepaald knelpunt meer prioriteit krijgt naarmate er meer reizigers door gehinderd worden.

Over de doorvertaling van de prioriteiten van De Lijn in de programma's van de Administratie Wegen en Verkeer zijn afspraken gemaakt. In 2003 zullen daarvan de eerste concrete resultaten op het terrein te merken zijn.

Belangrijk is dat ook de andere wegbeheerders – met name de gemeenten – van doorstroming van het openbaar vervoer een prioriteit maken, onder meer via infrastructuuringrepen maar ook door een gericht handhavingsbeleid. Waar het Vlaams Gewest dat kan, zal het zo'n gemeentelijk beleid stimuleren. In het kader van het Stoepenplan Antwerpen – waaraan ook doorstromingsmaatregelen voor het openbaar vervoer zijn gekoppeld – wordt dat mogelijk gemaakt door de bijzondere financiële constructie van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM), die opgericht wordt voor de projecten van het Masterplan Antwerpen.

Intussen werkt De Lijn ook verder aan wat ze zelf aan een betere doorstroming en het vermijden van vertragingen kan doen. Het aankopen van lage vloervoertuigen en het programma voor aanpassing van de halte-infrastructuur passen in dat kader. Hetzelfde geldt voor het installeren van voorverkoopautomaten op de drukste assen. Ook het tarievenbeleid, dat het aankopen van abonnementen stimuleert ten opzichte van het kopen van vervoerbewijzen op de bus op tram zelf, verbetert mee de interne doorstroming.

Ingevolge de vraag van de heer Carl Decaluwe omtrent de aanpassing van de oorspronkelijke planning voor de implementatie van de basismobiliteit, verklaart de minister dat deze planning eind 2004 voorzag als realisatiedatum, met een geraamd gecumuleerd budget van 120.821.179 euro.

Voor de grootstedelijke gebieden van Antwerpen en Gent zijn – op vraag van dit Vlaams Parlement – in het ontwerp van uitvoeringsbesluit basismobiliteit van de Vlaamse regering hogere normen gehanteerd dan oorspronkelijk was vooropgesteld. De hogere normen hebben betrekking op een verhoging van de bedieningsfrequentie :

- 5 bedieningen per uur i.p.v. 4 tijdens de spitsuren,
- 4 bedieningen per uur i.p.v. 3 tijdens de daluren en
- 3 bedieningen per uur i.p.v. 2 tijdens het weekend en de bijbehorende vermindering van de maximale wachttijden.

Door deze verhoging van de normen inzake bedieningsfrequenties en maximale wachttijden dient rekening gehouden met een extra exploitatiekost t.o.v. de raming van 13.357.892 euro. Tegelijkertijd dient om materiële redenen een langere implementatieperiode te worden voorzien.

De totale financiële kost voor de invoering van basismobiliteit, met de hogere normen in de grootstedelijke gebieden, bedraagt op deze manier 134 miljoen euro (of 5,4 miljard BEF). Onder andere omwille van deze budgettaire implicatie is ervoor gekozen de invoering van basismobiliteit over twee extra jaren te spreiden.

De gedetailleerde planning voor 2003 is opgenomen in het dossier dat de minister ter beschikking van deze commissie zal stellen. Het dossier werd bij verzending op 27 november 2002 aan de leden van deze commissie overgemaakt. Deze planning en die voor de volgende jaren wordt vastgelegd aan de hand van een jaarlijks geactualiseerde prioriteitenlijst, opgesteld aan de hand van een objectieve behoefteanalyse. De bij deze analyse te gebruiken methodiek werd vastgelegd in het ontwerp van uitvoeringsbesluit basismobiliteit.

Met betrekking tot de specifieke vraag van de heer Carl Decaluwe omtrent de beheersovereenkomst verduidelijkt de minister dat deze onderhandelingen momenteel worden gevoerd. Tussen de VVM, de administratie Personenvervoer en Luchtvaart en het kabinet van de minister is het overleg in functie van de voorbereiding van een nieuwe beheersovereenkomst volop aan de gang.

Als uitgangspunten gelden hierbij :

- de lopende beheersovereenkomst tussen de Vlaamse regering en de VVM en de opeenvolgende evaluaties ervan ;
- de analyse van het Rekenhof betreffende de beheersovereenkomsten en
- de visienota beheersovereenkomsten, door de Vlaamse regering goedgekeurd in het kader van het Beter Bestuurlijk Beleid.

In de beheersovereenkomst zal, overeenkomstig de visienota, een onderscheid gemaakt worden tussen een generiek gedeelte, waarbij een algemeen schema van engagementen, rechten en verplichtingen wordt gevolgd, en een specifiek gedeelte, dat heel in het bijzonder slaat op concrete afspraken tussen de VVM en het Vlaams Gewest.

Met name het vertalen van de principes van de visienota met betrekking tot het meetbaar formuleren van doelstellingen vormen een belangrijk onderdeel van de voorbereiding. Dit proces zal toelaten de wederzijdse rechten en verplichtingen op een eenduidig evalueerbare manier vast te leggen.

Een element waarmee bij dit alles rekening moet gehouden worden, is het besluitvormingsproces omtrent het kaderdecreet Beter Bestuurlijk Beleid (BBB), dat een algemeen en decretaal vastgelegd kader voor het afsluiten van beheersovereenkomsten door de Vlaamse regering en haar verzelfstandigde agentschappen moet bieden.

Een duidelijke band wordt ook voorzien tussen de nieuwe beheersovereenkomst en het in het decreet Personenvervoer voorziene uitvoeringsbesluit met betrekking tot de rapportering omtrent de activiteiten van de VVM en andere bij het personenvervoer betrokken actoren.

Aan het tot stand komen van de beheersovereenkomst en het uitvoeringsbesluit rapportering wordt parallel gewerkt.

5. Replieken

De heer Carl Decaluwe vraagt duidelijkheid omtrent de timing van de beheersovereenkomst : wordt de huidige beheersovereenkomst die aan het einde van het jaar afloopt, verlengd en wanneer zal de nieuwe beheersovereenkomst in voege treden ? Wat zal de duurtijd zijn van de nieuwe overeenkomst ?

De minister repliceert dat hij voorstander is van een overeenkomst met een looptijd van vijf jaar. Deze periode moet samenvallen met de legislatuur. Dat was naar zijn aanvoelen ook de visie van deze parlementaire commissie.

In de huidige tussentijdse periode moeten we kijken wat we met de bestaande overeenkomst doen. Hij is geen voorstander om nu een nieuwe overeenkomst voor vijf jaar op te stellen temeer daar men geconfronteerd wordt met het nieuwe kader van Beter Bestuurlijk Beleid. Tijdens het anderhalf jaar dat nu rest, kan gekeken worden of de bestaande kan verbeterd worden.

De heer Carl Decaluwe repliceert dat hij een wedenschap met de minister durft aangaan dat er geen beheersovereenkomst komt. Hij vindt het eigenaardig dat deze minister niet kan wat men in de mediasector wel kan : er is daar wel een nieuwe beheersovereenkomst voor de VRT gemaakt ondanks het feit dat de VRT met dezelfde omgevingsfactoren (BBB) geconfronteerd wordt. Spreker benadrukt dat minister Stevaert dit parlement al vier jaar aan het lijntje houdt. De minister verlengt steeds de totaal achterhaalde beheersovereenkomst van De Lijn en doet ondertussen zijn goesting.

De heer Robert Voorhamme verwijst naar de vorig jaar in deze commissie gevoerde gedachtewisseling over de evaluatie van de bestaande beheersovereenkomst (*Parl. St.* VI. Parl., 2001-2002, nr. 1161/1). Toen was er een vrij grote consensus om een lange termijn beheersovereenkomst af te sluiten op een gestructureerde manier in verhouding tot de lengte van de legislatuur. In de overgangsperiode zou er gewerkt worden met een verlenging van de bestaande overeenkomst. Hij had de indruk dat de CD&V toen ook met die stelling akkoord was. De minister heeft dus duidelijk die consensus in overleg met het parlement gevolgd. Hij stelt vast dat de CD&V nu daarop terugkomt.

De heer Carl Decaluwe repliceert dat deze bewering van de heer Robert Voorhamme onjuist is : de CD&V mag niet van enig bochtenwerk verdacht worden en heeft altijd gepleit om zo snel als mogelijk een nieuwe beheersovereenkomst met een lange duurtijd op te stellen. Hij kant zich tegen de politiek van de minister om jaar per jaar de bestaande overeenkomst te verlengen.

Minister Steve Stevaert repliceert dat de vorige overeenkomst geldig was tot eind 2001. Hij verklaart dat hij deze vorige overeenkomst niet opgesteld heeft maar geërfd heeft van de vorige rege-

ring waar ook de CD&V deel van uitmaakte. In het decreet over De Lijn wordt bepaald dat de beheersovereenkomst een looptijd van vijf jaar heeft. Het is mevrouw Wivina Demeester die trouwens opgemerkt heeft dat de beheersovereenkomst het best samenvalt met de legislatuur omdat men anders een voorafname doet.

De heer Robert Voorhamme stelt vast dat de heer Carl Decaluwe van mening verschilt met mevrouw Wivina Demeester die in haar fractie de autoriteit is op dit vlak.

De heer Carl Decaluwe stelt vast dat er geen eenheid van beleid is : voor de ene parastatale wordt er wel nu een nieuwe overeenkomst gemaakt, terwijl dit voor een andere parastatale niet gebeurt. Hij herhaalt dat zijn fractie steeds voorstander was van een goede performante beheersovereenkomst met duidelijke doelstellingen. En deze nieuwe beheersovereenkomst moet zo snel als mogelijk in voege treden. Hij verwijt de minister een niet consequent optreden : enerzijds zegt de minister dat moet gewacht worden op Beter Bestuurlijk Beleid, anderzijds verklaart hij dat hij nu al aan het onderhandelen is.

Op de opmerking van de minister dat indien hij nu een beheersovereenkomst zou neerleggen, de CD&V zou opmerken dat deze niet kadert in BBB, repliceert de heer Carl Decaluwe dat de minister nu al perfect weet dat De Lijn in BBB een Extern Verzelfstandigd Agentschap (een “eva”) wordt. Het argument van de minister is dus onzin.

Op de opmerking van de minister dat hij geen voorafname wenst te doen op de volgende legislatuur, verwijst de heer Carl Decaluwe opnieuw naar het voorbeeld van de VRT. Minister Van Mechelen heeft zich daar niet beperkt tot een louter verlenen van de bestaande overeenkomst maar integendeel een nieuwe overeenkomst opgemaakt. Hij stelt dus vast dat de minister zichzelf tegenspreekt.

De heer Robert Voorhamme herhaalt dat het voorstel dat de minister geformuleerd heeft, ook de instemming had enkele maanden geleden van de CD&V-fractie bij monde van mevrouw Wivina Demeester.

6. Antwoord van de minister i.v.m. bedrijfsvervoerplannen, schoolvervoer en de regionale luchthavens

Wat betreft de bediening van industrieparken (de vraag van de heer Marc Cordeel) verklaart de mi-

nister dat in de toekomst het openbaar vervoer een sterkere rol zal moeten ontwikkelen in het woon-werkverkeer. Daartoe is in 2002 een eerste aanzet gegeven via een aantal tariefmaatregelen (Omnipas, en de 3W-extra is in onderhandeling met de federale minister van Financiën).

De Lijn wil zich daarnaast in toenemende mate profileren als mobiliteitsmanager, ook inzake bedrijfsvervoerplanning.

Ook via het netmanagement – waarvan het ontwerp op 16 oktober 2002 door de raad van bestuur van De Lijn is goedgekeurd – zal daaraan worden gewerkt. In het ontwerp van netmanagement zijn tewerkstellingspolen met name opgenomen in de lijst van te bedienen attractiepolen – lijst waarvoor volgens de bepalingen van het decreet Basismobiliteit in het netmanagement regels en criteria moesten worden opgenomen.

De tewerkstellingspolen – waaronder bijvoorbeeld bedrijventerreinen – worden er in het bijzonder omschreven als bovenlokale attractiepolen met specifiek karakter. Dat houdt in dat buiten de woonzones hun bediening afhankelijk wordt gesteld van de resultaten van potentieelonderzoek, dat die bediening eventueel toegespitst kan worden op functionele ritten en dat er – bijvoorbeeld afhankelijk van de ligging van de attractiepool – voor de bediening een bijdrage kan vereist zijn in de vorm van een derde betalersysteem of/en 3W-extra.

De minister verklaart dat hij het netmanagement eerstdaags aan de Vlaamse regering ter beraadslaging zal voorleggen.

Met betrekking tot de vraag van de heer Johan Malcorps omtrent de nieuwe basisallocatie ten behoeve van het leerlingenvervoer verklaart de minister dat voor de begeleiding van dit project een stuurgroep zal worden opgericht. Deze zou in eerste instantie overeenstemming moeten bereiken over een aantal duidelijke krijtlijnen waarbinnen het globale project zich moet afspelen.

Deze stuurgroep zal in ieder geval voorstellen moeten formuleren omtrent de aanpassing van de regelgeving en het ontwerpen van een instrumentarium om tot geïntegreerde schoolvervoerplannen te komen.

In deze stuurgroep zullen alle betrokken partijen worden vertegenwoordigd, met inbegrip van het provinciale bestuursniveau.

Het is de bedoeling om tevens een aantal pilootprojecten uit te werken, om zodoende de nodige ervaring op te doen. Op de begroting 2003 is een bedrag van 5 miljoen euro voorzien.

De besteding van dit bedrag kan worden opgedeeld naar volgende deeltaken, uit te voeren in 2003 :

1. Het ontwikkelen van een methodiek en het gebruiksklaar maken van ICT-tools voor de schoolvervoerplanning in Vlaanderen en het coördineren van de initiatieven op Vlaams niveau.

In eerste instantie is het de bedoeling dat een onderzoek wordt verricht naar de tools die hier voor op de markt aanwezig zijn. Hierbij zal met zorg gekeken worden naar de mate waarin die tools compatibel zijn met andere reeds bij De Lijn aanwezige programmatuur en naar de gebruiksvriendelijkheid van het instrument.

2. Het bij elkaar brengen van de diverse, bij het planningsproces betrokken partners en het ondersteunen van de overlegprocessen. Aangezien het gaat om het ontwikkelen van geïntegreerd schoolvervoer, is het evident dat bij dit planningsproces de diverse onderwijsnetten vertegenwoordigd zijn. Als aanbieder van geregeld vervoer en actor in het leerlingenvervoer speelt ook De Lijn hierbij een belangrijke rol. In het kader van de resultaten van het kerntakendebat is hier voor het provinciale bestuursniveau een coördinerende rol weggelegd.

3. Onderzoek van de behoefte aan aanpassing van de regelgeving inzake leerlingenvervoer en juridisch advies ter zake. Verwacht kan worden dat deze aanpassing complex zal zijn. Ook deze wijzigingen zullen aan de stuurgroep voorgelegd worden.

Opdracht van de stuurgroep :

- inventaris (laten) maken van de bestaande wetgeving ;
- inventaris (laten) maken van de scholen (en hun vestigingen) van de diverse schoolnetten ;
- uitwerken van principes en criteria m.h.o. het realiseren van algeheel leerlingenvervoer en het ontwerpen van een nieuwe dynamische regelgeving terzake, gebaseerd op een nieuw

decreet inzake leerlingenvervoer, met opheffing van de bestaande regelgeving ;

- het opmaken van een meerjarenplan inzake de uitvoering van dit nieuwe decreet leerlingenvervoer, met inbegrip van de budgettaire raming en een fasering op vlak van de uitvoering.

4. Het uitvoeren van een beperkt aantal pilootprojecten van geïntegreerd schoolvervoer. Hier dient een band gelegd te worden met de aanwezigheid van een per betrokken gebied geïntegreerd schoolvervoerplan. Wat de financiering betreft kan, naast het voorziene budget op niveau van het Vlaams Gewest, gedacht worden aan cofinanciering van de twee andere bestuursniveaus, c.q. aan derde betalersystemen waarbij de diverse onderwijsnetten optreden als partner. De stuurgroep volgt deze pilootprojecten van nabij op.

Met betrekking tot de vraag van de heer Ludwig Caluwe omtrent de aanstelling van de algemeen directeurs voor de regionale luchthavens verduidelijkt de minister dat de Vlaamse regering de aanpassing van het DAB-besluit vrijdag 22 november definitief heeft goedgekeurd, na advies van de Raad van State.

Voor de luchthaven van Antwerpen en deze van Oostende zal telkens een algemeen directeur worden aangeworven op contractuele basis. De selectie gebeurt door Jobpunt Vlaanderen via een gespecialiseerd selectiebureau.

De algemeen directeur rapporteert rechtstreeks aan de directeur-generaal van de administratie Wegen en Verkeer. De afdeling regionale luchthavens ondersteunt de directeur-generaal bij de opvolging van beide regionale luchthavens.

De algemeen directeur :

- staat in voor het algemeen beheer van de luchthaven,
- onderzoekt de mogelijkheid tot oprichting van een exploitatievennootschap,
- werkt voorstellen uit tot optimalisatie van de exploitatie,
- zorgt voor de interne communicatie,
- staat in voor de naleving van de regelgeving,

- werkt mee aan de beleidsvoorbereiding,
- staat in voor de externe contacten en
- zorgt voor voldoende ‘technische’ kennis om gegronde adviezen te kunnen leveren aan de hiërarchie.

Het profiel dat gezocht wordt, heeft een universitaire opleiding, commerciële ervaring op managementniveau en ervaring in onderhandelings technieken. Ervaring in de luchtvaartsector is niet verplicht maar strekt tot aanbeveling. Het spreekt voor zich dat kandidaten uit andere transportsectoren of uit de logistieke sector ook hier goede diensten kunnen bewijzen.

Nu het besluit op de DAB van de regionale luchthavens na het advies van de Raad van State door de Vlaamse regering definitief is goedgekeurd en eerstdaags in het Belgisch Staatsblad zal verschijnen, wordt de selectieprocedure definitief opgestart.

Met betrekking tot de vraag omtrent de ondertunneling van de Krijgsbaan van Deurne brengt de minister in herinnering dat zijn collega minister Van Mechelen belast werd met onderzoeken van een PPS-formule. Minister Van Mechelen zal binnenkort op de Vlaamse regering verslag uitbrengen van dit onderzoek.

Met betrekking tot de herschikkingen die werden doorgevoerd naar aanleiding van de derde begrotingscontrole 2002 voor de regionale luchthavens licht de minister toe dat dit noodzakelijk is gebleken ingevolge de teruggang van de trafieken op de beide luchthavens. Deze teruggang moet gezien worden in de algemene teruggang van de luchtvaartsector in het voorbije jaar, tengevolge van de 11 septembergebeurtenissen. De herschikkingen hebben tot doel de luchthavens in de mogelijkheid te stellen hun exploitatierekening in evenwicht af te sluiten.

7. Replieken

– *Tussenkomst van de heer Carl Decaluwe*

De heer Carl Decaluwe vindt het positief dat er enige beweging komt in het dossier regionale luchthavens maar hij vraagt op welke manier en wanneer men daarover in deze commissie zal discussiëren. Hij wenst daaromtrent duidelijke afspraken en hoopt dat hij de aangepaste DAB-besluiten zal ontvangen via de griffie. Hetzelfde lid herhaalt

de vraag omtrent de loonbarema's van deze algemeen directeurs.

De kabinetschef van de minister verklaart dat het loonbarema nog niet vastligt. Men wenst een prospectie te doen op de markt. De verloning zal afhangen van de eisen welke gesteld worden : het kabinet van de minister denkt aan een inschaling op niveau van directeur-generaal of afdelingshoofd.

De heer Carl Decaluwe repliceert dat hij graag verneemt op welke manier de parlementaire controle kan uitgeoefend worden. Hij verwijst naar de aanstelling van de topman van de VHM : tot op vandaag weet men nog niet hoe deze verloond wordt. Hij is van oordeel dat het parlement recht heeft om te weten hoe deze managers verloond worden. Hij pleit voor transparantie.

De minister verklaart dat hij daar geen probleem mee heeft maar wel van de CD&V de garantie wenst dat ze niet langer in de pers verspreiden dat er iemand van zijn kabinet tot directeur zal benoemd worden. De heer Ludwig Caluwé repliceert dat uit een document blijkt dat deze algemeen directeur 86.000 euro zal verdienen. De minister repliceert dat de CD&V tijdens de vorige legislatuur nooit heeft bekendgemaakt hoeveel de heer Bert De Graeve, gedelegeerd bestuurder van de VRT verloond werd ; dat heeft minister Stevaert als minister vice-president nooit mogen weten.

De heer Robert Voorhamme verklaart dat de heer Carl Decaluwe zich steeds in de plaats van de uitvoerende macht stelt.

De minister verduidelijkt dat het document dat de heer Ludwig Caluwé in zijn bezit heeft een ontwerpdocument van Jobpunt Vlaanderen is. Hij betreurt dat dergelijke documenten verspreid worden.

– *Tussenkomst van de heer Johan Malcorps*

In verband met de begroting van De Lijn stelt de heer Johan Malcorps vast dat enerzijds het aantal reizigers toeneemt, maar dat anderzijds de inkomsten afnemen. Dat wordt weliswaar gecompenseerd door een derdebetalersysteem. Maar daar is een grens aan ; het lid verwijst naar het artikel in De Morgen van 26 november 2002 “Gent schaft gratis tram en bus af”.

Er zijn grenzen aan wat budgettair mogelijk is. Men moet daarmee rekening houden en de oorspronkelijke ambities terugschroeven.

In verband met de situatie in Antwerpen is in het Masterplan de verlenging van de tramlijnen om het openbaar vervoer te verhogen, ingeschreven. De minister heeft zich geëngageerd om de nodige tussenkomsten te doen in het kader van het stoepenplan, maar uiteindelijk zal Antwerpen een serieuze bijdrage leveren via tolheffing. Een deel van deze tolheffing zal naar gewestelijke investeringen vloeien, een ander deel naar stedelijke investeringen. Hij vindt het terecht dat andere gemeenten van de rand van Antwerpen (Mortsel, Edegem, Kontich, Hemiksem, Wommelgem, ...) verzoeken om financiële tussenkomsten. Hij wenst daaromtrent duidelijkheid.

In verband met het dossier van de regionale luchthavens verwijst het lid naar het sp.a-congres van vorig weekend waar zou beslist zijn dat vliegverkeer binnen beperkte afstanden van 500 km voortaan zou verboden worden. Deze beslissing heeft natuurlijk een serieuze impact op de toekomst van de regionale luchthavens in Vlaanderen. Wat zijn de consequenties van deze beslissing van het sp.a-congres ? De luchthaven van Deurne heeft al noodsignalen uitgezonden. Deze commissie wacht al lang op een nota over de toekomst van het luchthavenbeleid in Vlaanderen. Hij heeft begrip voor de visie dat vliegverkeer op korte afstanden zou vervangen worden door HST's. In hoeverre zal de Vlaamse regering rekening houden met dit standpunt of is het enkel een oprisping van Animo ?

– *Tussenkomst van de heer Carl Decaluwe*

De heer Carl Decaluwe stelt vast dat er inderdaad limieten aan het gratisverhaal zijn ; hij verwijst ook naar het terugschroeven van het gratis openbaar vervoer in Gent. Dit gegeven kan een domino-effect hebben. Hij houdt een pleidooi voor een meerjarenplanning en een nieuwe beheersovereenkomst om rechtszekerheid te bieden aan De Lijn om garanties naar financiële inkomsten te hebben.

Klopt het gerucht dat in het kader van de financiering van De Lijn een herberekening zou gebeuren voor het convenantsbeleid dat enorm verlieslatend zou zijn voor De Lijn ? Er zouden ondernemingsraden zijn doorgegaan waar deze financiële situatie op de agenda stond ?

Hetzelfde lid vraagt of er nu in Antwerpen definitief geopteerd wordt voor tolheffing. Zo ja, voor welk type van tolheffing : schaduwtol ? Hij vraagt verduidelijking daarover.

M.b.t. de stellingname van het sp.a-congres over het verbod van korte afstandsvluchten, toont het

lid enig begrip. Het was trouwens een van de grote gebreken van het onderzoek van Ernst&Young dat er geen aandacht ging naar de geplande snelle treinverbinding tussen Antwerpen en Schiphol. Welke invloed heeft dat op een regionale luchthaven ? Hij wenst daarover ten gronde een debat. Steunt de minister dat voorstel van Animo ?

– *Tussenkomst van de heer Ludwig Caluwé*

Wat de kostprijddiscussie betreft verwijst de heer Ludwig Caluwé naar zijn cijfermateriaal. De kostprijs van een additionele reizigersrit bedraagt nu 1,93 euro terwijl een reizigersrit in 1998 gemiddeld slechts 1,19 euro kostte. Voor een deel is dat te wijten aan de kosten van de basismobiliteit. Maar als men daar abstractie van maakt en vertrekt vanuit de hypothese dat de basismobiliteit geen enkele additionele reiziger zou opleveren, dan nog krijgt men als kost voor de bijkomende reiziger zonder kost van de basismobiliteit, een bedrag van 1,45 euro. Dit betekent dat de bijkomende reizigers nog altijd duurder zijn dan de bestaande reizigers. Kan men deze formule volhouden ? Moet er niet gestreefd worden naar een afname van de gemiddelde kost ?

In verband met de stellingname van het sp.a-congres over het verbod van korte afstandsvluchten, vraagt het lid of dit betekent dat de nieuwe algemene directeur niet de opdracht krijgt om een reizigersverbinding met Groot-Brittannië tot stand te brengen ?

– *Tussenkomst van de heer Eloi Glorieux*

De stellingname van het sp.a-congres over het verbod van korte afstandsvluchten (500 km) vindt het lid een zeer goede opstelling. Daarmee komt men ook tegemoet aan de bekommernissen van de bevolking in de noordrand van Brussel die geconfronteerd worden met nachtvluchten van DHL. Het zijn vluchten naar Frankfurt, Schiphol, Paris, Bordeaux, London,...die daardoor opgelost geraken. Bovendien hebben vluchten tot 500 km een enorme CO₂-uitstoot. Korte afstandsvluchten aanpakken, zou dus zeer efficiënt zijn. Agalev steunt volmondig dit idee.

Het lid vraagt of het Brabant-Brussel Net via een light-railverbinding nu effectief gerealiseerd wordt : een snellijntram tussen Tervuren en Leuven ?

In verband met de emissie-arme bussen stelt hetzelfde lid vast dat er vijf bussen op aardgas rijden.

Er bestaan echter ook andere emissie-arme technologieën. In welke mate heeft de overheid hier een voorbeeldrol te vervullen? Waarom wordt er niet gewerkt met een standaarduitrusting LPG?

– *Tussenkomst van de heer Jan Verfaillie*

De heer Jan Verfaillie herinnert aan zijn vraag van de vorige vergadering om cijfers te ontvangen omtrent de economische meerwaarde van de luchthaven van Oostende. De minister had zich toen geëngageerd om deze te bezorgen. Hij vraagt naar een stand van zaken.

De minister antwoordt dat deze cijfers ondertussen met de post naar de heer Jan Verfaillie opgestuurd zijn.

8. Repliek van de minister

De minister verklaart ingaand op de vragen van de heer Eloi Glorieux dat er een studie bestaat waaruit blijkt dat zwavelarme diesel in combinatie met roetfilters de meest vriendelijke milieuplossing is op dit ogenblik.

In verband met de opmerking van de heer Ludwig Caluwé omtrent de kostprijsproblematiek van de reizigersritten bij De Lijn, is de minister van oordeel dat door de overname van het leerlingenvoer en de basismobiliteit (ook in landelijke gebieden) het kostendekkingspercentage sowieso daalt. Deze sociale doelstellingen mogen van de minister een kostprijs hebben. Als men immers eerlijk is, moet men ook uitrekenen wat de kost (en niet alleen de financiële) is van het niet organiseren van basismobiliteit.

In verband met de opmerkingen omtrent het derdebetalersysteem en het dreigend failliet van het gratis openbaar vervoer, verklaart de minister dat het derdebetalersysteem drastisch aan het stijgen is. Hij benadrukt dat de stad Gent als eerste nu ook een akkoord heeft met de NMBS: er is een uitbreiding van het derdebetalersysteem afgesproken dat jongeren ook gratis de trein kunnen nemen. De zaterdagbussen worden afgeschaft omdat dit niet leidde tot de gewenste doelstellingen.

De heer Johan Malcorps repliceert dat hij niet de discussie als dusdanig wil voeren maar enkel opmerkt dat er grenzen zijn: waar ligt het beste evenwicht? Het systeem van elke zaterdag gratis voor iedereen in Gent of Antwerpen is niet haalbaar. Men heeft geprobeerd met één zaterdag per maand, maar ook dat bleek financieel niet moge-

lijk. Men moet zoeken naar een systeem dat optimaal het vervoer in grootstedelijke gebieden promoot. Maar men moet erkennen dat er ergens grenzen zijn.

De minister is van mening dat het systeem van één zaterdag per maand geen goede formule is. De stad Gent moet een financiële afweging maken. In Gent heeft men geopteerd voor een systeem dat het voor -15 jarigen gratis is. Elke stad moet zijn eigen prioriteiten leggen.

De heer Johan Malcorps is van oordeel dat wat in een stad als Hasselt mogelijk is, niet mogelijk is in Gent wegens het schaalverschil.

In verband met de opmerking van de heer Carl Decaluwe m.b.t. de parameters voor de aanrekeningen, verduidelijkt de minister dat in overleg met de Inspectie van Financiën en het Rekenhof er overleg komt om die parameters te verfijnen. De heer Carl Decaluwe vraagt wanneer er daaromtrent duidelijkheid komt want het gaat over aanzienlijke bedragen. Wie zal trouwens uiteindelijk het verschil ophoesten (De Lijn of de gemeenten)?

De minister antwoordt dat de berekening moet verfijnd worden en dat niet de gemeenten daarvoor moeten opdraaien.

De immense bekommernis rond het item van de korte afstandsvluchten dat op sp.a-congres te berde kwam, verwondert de minister. Wat de grond van de zaak betreft, geeft de minister toe dat de energieverhouding op dergelijke vluchten niet optimaal is, maar hij beschouwt dit item als een te verwezenlijken doel op termijn. Dit is een hefboom om het HST-netwerk goed uit te bouwen. Maar dan nog zullen er altijd uitzonderingen op dat verbod van korte afstandsvluchten moeten mogelijk zijn. Maar de verbinding naar Frankfurt zou per trein moeten geschieden. Hij hoopt dat de korte afstandsvluchten door de trein zullen weggeduwd worden.

9. Antwoord van de minister m.b.t. energie en replieken

In antwoord op de vraag van de heer Eddy Schuermans omtrent de subsidiëring van fotovoltaïsche systemen verklaart de minister dat in 2002 het totale budget voor subsidies voor zonnepanelen verhoogd werd van 496.000 euro naar 992.000 euro. Met dit budget werden 120 projecten financieel gesteund. Ongeveer 50 projecten hiervan waren in 2001 ingediend en werden overgedragen naar 2002.

In 2003 is het totale budget hetzelfde gebleven als in 2002. De minister verwacht dat het beschikbare budget in 2003 zal volstaan omdat er veel minder projecten werden overgedragen van het vorige jaar en omdat de voorwaarden voor het verkrijgen van de subsidie werden verstrengd. Ondernemingen komen niet langer in aanmerking en het maximum subsidiebedrag werd verlaagd. Het subsidiepercentage van de Vlaamse overheid blijft 50%. Daarbovenop komt 25% van de distributienetbeheerders in het kader van de REG-actieplannen. Er is echter een verschil tussen de aanpak van gemengde en de zuivere intercommunales : de gemengde hebben de 25% tussenkomst voorzien terwijl de zuivere dat niet doen.

De heer Eddy Schuermans vraagt of het dan nog wel zinvol is om dit systeem in stand te houden ? Ofwel gelooft men in deze vorm van alternatieve energie en dan moet men ook structureel de nodige middelen daarvoor voorzien.

De minister repliceert dat men dat systeem niet moet schrappen. Als er effectief een grote vraag is, wil de minister zich bij de budgetcontrole engageren om extra middelen daarvoor uit te trekken.

De heer Eloi Glorieux vraagt in welke mate er ook rekening wordt gehouden om via andere stimuli aan andere energievormen steun te verlenen ? Hij denkt dan aan het optrekken van terugbetalingstarieven. In welke mate heeft de minister van Huisvesting de intentie om op x-aantal sociale woningen zonnepanelen te plaatsen ? Is dit een totaal aparte regeling ?

De minister verklaart dat voor het laatste punt een oplossing moet gezocht worden door minister Gabriels binnen zijn budget omdat dit zijn bevoegdheid is. De terugbetalingstarieven zijn een federale aangelegenheid.

In verband met de distributienettarieven verklaart de minister dat de distributienetbeheerders hun tarieven ter goedkeuring aan de CREG voorgelegd hebben. De CREG heeft deze tarieven evenwel nog niet goedgekeurd. De onzekerheid over de tarieven leidt ertoe dat vooral nieuwe leveranciers geen volledige en coherente offertes kunnen aanbieden. Hij dringt er dan ook op aan dat de nettarieven zo snel mogelijk worden goedgekeurd door de CREG. Voor de vrijmaking van de markt is er evenwel geen probleem. Het Elektriciteitsdecreet en het Aardgasdecreet bepalen dat de netbeheerders hun tarieven moeten publiceren. Zolang de CREG de tarieven niet heeft goedgekeurd, zullen voorlopige tarieven gepubliceerd worden. De tarie-

ven zullen een Vlaamse bevoegdheid moeten worden.

In verband met de beslissing van de Raad voor de Mededinging verklaart de minister dat de Elektriciteitsdecreten van Vlaanderen en Wallonië een splitsing voorzien tussen distributienetbeheerders en leveranciers. Als gevolg daarvan kunnen de vroegere intercommunales niet langer zowel de netten beheren als elektriciteit leveren aan vrije klanten. Om de continuïteit van de elektriciteitsleveringen te waarborgen, is voorzien dat alle netbeheerders een standaardleverancier aanduiden die elektriciteit levert aan de vrije klanten die geen expliciete keuze voor een leverancier maken. Electrabel en Intermixt zijn op 30 maart 2001 overeengekomen om het aandeel van de gemeenten in de netbeheerders te verhogen in ruil voor de overdracht van de klanten naar het door Electrabel opgerichte leveringsbedrijf Electrabel Customers Solutions. Op 12 november 2002 heeft de Raad voor de Mededinging beslist dat de manier waarop de klanten van drie Waalse gemengde intercommunales werden overgedragen naar Electrabel de concurrentiewerking verhindert. De minister verklaart dat hij goede hoop dat men geen problemen langs Vlaamse zijde gaat krijgen met de Raad voor de Mededinging.

De heer Eddy Schuermans oppert dat Luminus ook dat probleem zou krijgen. De minister meent van niet omdat de VREG beslist heeft dat alle standaardleveranciers algemene voorwaarden moeten toepassen waarin staat dat de contracten op ieder moment beëindigd kunnen worden mits een opzegtermijn van een maand. Er wordt ook aan de federale overheid gevraagd aandacht te besteden aan de andere voorstellen van de Raad om de markt open te breken : veiling van virtuele productiecapaciteit van Electrabel, verdeling van de importcapaciteit, ontbinding van het huwelijk Electrabel-SPE, verplichte verkoop van elektriciteitscentrales die momenteel niet werken en verbod om de naam “Electrabel” te gebruiken in de bedrijven die voor de netbeheerders werken. De beslissing van de Raad voor de Mededinging zal geen gevolgen hebben voor de Vlaamse zuivere intercommunales. De overdracht van de klanten van de zuivere intercommunales naar Luminus werd reeds goedgekeurd door de Raad. Bij de zuivere intercommunales is de partnerkeuze gebaseerd op een internationale rondvraag naar mogelijke partners en is van een dominante marktspeler geen sprake.

In verband met de vraag over de heffing op het transmissienet, stelt de minister dat het duidelijk is

dat de inkomsten van de gemeenten uit de energie-sector aanzienlijk zullen dalen. De CREG zal een veel lagere winstmarge op het geïnvesteerde kapitaal in de distributienetten toestaan. Premier Verhofstadt heeft in een verklaring voor het federale parlement gezegd dat hij de inkomstenverlaging zal compenseren via een heffing op het transmissienet en dat de middelen naar de gemeenten overgeheveld zullen worden op basis van een overleg met de gewesten. In de programmawet werden de nodige wettelijke bepalingen opgenomen. Het overleg met de gewesten werd opgestart. Er zal over gewaakt worden dat er geen overdracht van middelen van het ene naar het andere gewest plaatsvindt.

Op de vraag van de heer Eddy Schuermans of er een verdeling is, antwoordt de minister ontkenkend. De enige goede verdeling zal rekening houden met historische reeksen maar de discussie is nog aan de gang. Op de vraag hoe de federale overheid de transfer van de middelen naar de gemeenten zal organiseren – want dat is geen federale bevoegdheid – repliceert de minister dat men zich op het federale niveau engageert om daartoe een oplossing te vinden. De premier zelf heeft dat verklaard. Op de nuance van de heer Schuermans dat dit engagement waarschijnlijk slaat op het principe maar niet op de praktische uitwerking, daar deze transfer toch via de Vlaamse overheid moet gebeuren, antwoordt de minister dat er inderdaad nog niets over de juiste techniek beslist is.

M.b.t. de groenestroomcertificaten verklaart de minister dat er op dit ogenblik alleen groenestroomcertificaten toegekend worden voor groene stroom geproduceerd in Vlaanderen of in zee. De Europese richtlijn over hernieuwbare energiebronnen maakt het mogelijk dat alleen groene stroom die in eigen land wordt geproduceerd, financieel wordt gesteund.

Om de problemen inzake vergunningen voor hernieuwbare energieprojecten op te lossen, werd een interdepartementale windwerkgroep opgericht. Op initiatief van deze werkgroep werd in het begin van dit jaar een workshop over de vergunningenproblematiek georganiseerd. De windwerkgroep heeft ervoor gezorgd dat werk werd gemaakt van ruimtelijke uitvoeringsplannen. Ondertussen werden vier RUP's gelanceerd. De windmolenproblematiek heeft vooral met vergunningenbeleid te maken.

De heer Eloi Glorieux vraagt of het hier gaat over kleinschalige waterkracht of windenergie ?

Volgens dit lid heeft de hoofdoorzaak dat er te weinig ruimte is om windmolens in te planten, alles te maken met de strenge inplantingsvoorwaarden. In andere landen komt ook vooral landbouwgebied in aanmerking, terwijl dit in Vlaanderen niet het geval is. Het lid houdt een pleidooi om ook landbouwgebieden open te stellen voor de inplanting van windturbines.

De minister repliceert dat men nu al ruimtelijk botst op Ainal en Monumenten en Landschappen. Sommige landbouwers wensen wellicht voor een deel van hun activiteiten “windboeren” te worden. Er is een eerste perforatie gebeurd in agrarisch gebied.

De heer Jan Verfaillie waarschuwt dat men niet de fout van de jaren zestig en zeventig mag maken : men mag de zelf opgelegde rechtsregels niet overtreden en dan op het ogenblik dat alles verkwaanseld is, opnieuw wettelijk optreden. Men mag dezelfde fout niet opnieuw maken. Vandaag is er een wettelijk kader om windmolens in te planten langs lijninfrastructuur via de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan om de visuele hinder tot een minimum te herleiden. Het kan niet de bedoeling zijn om overal windmolens lukraak in te planten. Hetzelfde lid verklaart dat zijn fractie niet gekant is tegen windmolens maar er is té weinig open ruimte in Vlaanderen en die luttele ruimte is dan meestal beschermd.

10. Antwoord van de minister m.b.t. de binnenwateren

In verband met de onderhoudsbaggerwerken op de bevaarbare waterwegen meldt de minister dat de recente ontwikkelingen in het bekomen van locaties voor het bergen van baggerspecie toelaten om in het bekken van de Leie en de Bovenschelde de noodzakelijke baggerwerken uit te voeren om de normale diepgang op deze rivieren te herstellen.

Structureel blijft er op middellange termijn echter nog een tekort aan bergings- en verwerkingscapaciteit. De cijfers opgenomen in de knelpuntennota van het VIWC (Vlaams Integraal Wateroverleg Comité), waarin een bergingstekort van circa 4,750 miljoen m³ werd vooropgesteld, blijven actueel.

De specie afkomstig uit de Leie is geborgen op een locatie te Wervik. Momenteel is de capaciteit van deze locatie volledig benut.

De specie afkomstig uit de ringvaart is geborgen op een bergingslocatie die door een private maat-

schappij wordt ter beschikking gesteld. Het betreft hier het zogenaamde project Fasiver.

Voor de specie die nog moet worden geruimd in het IJzerbekken wordt een oplossing gezocht met de uitwerking van een locatie te Ieper.

Hiertoe zijn besprekingen met het gemeentebestuur gestart en worden de nodige vergunningen voorbereid.

Het jaar 2003 is een overgangsjaar omdat wordt verwacht dat de bergingslocatie Kallemoeievijver te Nazareth, die een oplossing moet geven op middellange termijn voor het Leiebekken, pas operationeel zal zijn in 2004.

Bij de NV Zeekanaal is een eerste baggercampagne met succes afgerond waardoor de kanalen welke binnen het territorium van deze vennootschap vallen, terug op hun oorspronkelijke diepte konden worden gebracht.

Binnen het strategisch plan bagger- en ruimingsplan dat door minister Vera Dua wordt opgemaakt, zal een structurele oplossing op lange termijn voor deze problematiek moeten worden aangereikt. Hierbij zal naast preventie en hergebruik van baggerspecie, ook voorzien worden in definitieve bergingsplaatsen voor de komende 10 jaar.

De oplossingen die in dit strategisch plan zullen worden aangereikt, zullen uitvoerig rekening houden met de regelgeving hieromtrent in Vlarem en Vlarea.

In verband met de projecten welke de laatste jaren zijn uitgevoerd op het vlak van zeewering en dijken langs de kust, laat de minister een overzicht neerleggen. Het wordt opgenomen als bijlage bij dit verslag.

11. Antwoord van de minister m.b.t. het havenbeleid

De heer Jan Verfaillie betoonde interesse voor de ontsluitingsproblematiek van de haven van Brugge-Zeebrugge, meer bepaald naar aanleiding van de motie van de West-Vlaamse Provincieraad hierover.

De Vlaamse overheid schenkt reeds geruime tijd aandacht aan de ontsluitingsproblematiek van de haven van Brugge-Zeebrugge. Gemeten aan de hoeveelheid studiemateriaal is het ongetwijfeld geen eenvoudige problematiek.

De maatschappelijke impactstudie die in opdracht van zijn voorganger door de Vlaamse administratie uitgevoerd werd, gaf voor het eerst een inzicht en een eerste vergelijkbare indicatie van de maatschappelijke mogelijkheden en beperkingen voor diverse modi. Dit echter nog steeds louter op basis van de actueel denkbare ontsluitingsmogelijkheden vanuit het havengebied naar het hinterland en zonder het spoor.

De verwachtingen aan de aanbodzijde, zowel qua omvang als aard, bleven zeer sterk uiteenlopen. Zonder onderbouwde inzichten in het te verwachten aanbod en de aard van goederenstromen die de komende decennia zullen gegenereerd worden in het havengebied van Brugge-Zeebrugge lijkt het onmogelijk duurzame beleidskeuzes voor de ontsluitingsproblematiek te maken. Mede omwille van dit feit staat de passus over strategische planning in de havengebieden ingeschreven in het Vlaams regeerakkoord. De minister hoopt dat het strategisch plan voor het havengebied Brugge-Zeebrugge hiervoor een meerwaarde zal betekenen. Hij verzekert dat in diverse fora van het strategisch planingsproces met alle relevante betrokkenen, onder deskundige leiding van de West-Vlaamse Provinciegouverneur en met de constructieve inbreng van het havenbedrijf, hard gewerkt wordt om deze doelstelling te realiseren.

De problematiek van de hinterlandontsluiting raakt uiteraard ook andere maatschappelijke functies binnen en buiten het havengebied Brugge-Zeebrugge. Hij heeft vastgesteld dat vandaag voornamelijk de impact op de ecologische functies ter discussie staat. Ook hiervoor verwijst de minister naar de strategische planning voor het havengebied Brugge-Zeebrugge, waarin Provinciegouverneur Breyne tracht de behartigers van diverse maatschappelijke functies tot een evenwichtige afstemming van het geheel te bewegen.

Zijn kabinet bevestigt dat er gedurende het planproces al een belangrijk traject werd afgelegd om verzuchtingen van de behartigers van de ecologische functie en van de havengebonden functie beter op elkaar af te stemmen. Hij hoopt dat dit bestendigd zal worden in het belang van beide maatschappelijk belangrijke functies.

Hij denkt dat we het hoge gehalte ro-ro gehalte van de trafieken die specifiek de haven van Brugge-Zeebrugge kenmerken zeker ook niet uit het oog mogen verliezen. Dit haventechnische gegeven versterkt per definitie het wegvervoer. Onverminderd beleidsintenties om het potentieel van andere modi dan het wegtransport te optimaliseren, is dit

een economische realiteit, eigen aan deze zeehavens, die in hoge mate bepalend is voor de modalshift die de haven genereert.

Hij verwijst in dit verband naar het meerjarenprogramma waarin een reeks wegenwerken opgenomen zijn voor de ombouw van de N31 en de omvorming van de N49 tot autosnelweg. De ombouw van de N49 nadert zijn voltooiing op het grondgebied van de provincie Oost-Vlaanderen waarna de werken op het grondgebied van de provincie West-Vlaanderen volgen. Aansluitend zal ook de zuidelijke havenrandweg Ax als verbinding tussen de N31 en de N49 aangelegd worden. De streefbeeldstudie voor de zuidelijke havenrandweg Ax richting N49 is lopende.

Een aandachtige lezing van het meerjaren investeringsprogramma van de NMBS leert dat er heel wat middelen voorzien zijn voor de verdere uitbouw van de spoorontsluiting van de haven van Zeebrugge. Onder meer de "Bocht van Ter Doest", de aanleg van een derde en vierde spoor tussen Brugge en Gent en de aanleg van een derde spoor tussen Brugge en Zeebrugge zijn opgenomen, evenals een rangeerstation in de haven. Het Vlaams Gewest heeft sterk geijverd voor opname van deze projecten in het meerjarenprogramma van de NMBS naar aanleiding van de onderhandelingen rond het samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de gewesten.

De heer Verfaillie vroeg samen met de heer Caluwé naar de stand van zaken in de optimalisatie van de maritieme toegang naar de haven van Zeebrugge.

De verdiepingsbaggerwerken in de Pas van het Zand zijn technisch en politiek onlosmakelijk verbonden met de uitvoering van het verruimingsprogramma voor de vaart naar Antwerpen ingevolge het verdrag van 1995. Men mag niet uit het oog verliezen dat de verruimingsbaggerwerken op de Schelde geen nut hebben zonder verdiepingsbaggerwerken op zee, meer bepaald in de westelijke vaarpas. Technisch werd het als logisch beschouwd om naadloos aansluitend op deze miljardeninvestering, voor een relatief beperkte investering van circa 11 miljoen Euro, de maritieme toegankelijkheid van de haven van Zeebrugge te optimaliseren.

De markante oproep van de Antwerpse havenschepen Delwaide tijdens de hoorzittingen in deze commissie over de Lange Termijn Visie Schelde-estuarium, om nu de baggerwerken voor de verruiming van de Schelde voltooid zijn ook de verdie-

ping van de Pas van het Zand te realiseren, is de minister bijgebleven. De bevoegde diensten hebben het dossier dat jarenlang in de lade was blijven liggen, geactualiseerd. De minister heeft het gunningdossier aan de Vlaamse regering voorgelegd en die heeft het vorige vrijdag goedgekeurd.

Hij gaat er wel van uit dat deze optimalisatie van de maritieme toegang een opportuniteit is die aantoonbare positieve effecten moet hebben op de bedrijfsresultaten van het havenbedrijf in Zeebrugge. De creatie van maatschappelijke meerwaarden door het havenbedrijven op basis van de geoptimaliseerde maritieme toegankelijkheid is hét belangrijkste element ter verantwoording van infrastructurele meervragen vanwege de havenbedrijven. In een havenlandschap met hoge subsidiariteit en met autonome geresponsabiliseerde havenbedrijven is dit een kernopdracht.

Op de vraag van de heer Ludwig Caluwé licht de minister de actuele situatie van de schadeclaims in het Deurganckdokdossier Fase 1 en 2 toe.

Reeds van bij de schorsing van de bouwvergunning op 7 maart 2001, werd vastgesteld dat de stillegging zware financiële consequenties zou kunnen inhouden. De mogelijke schadeclaims zijn van diverse aard. Een eerste schade is de contractuele schade. Het betreft schadevergoedingen op diverse gronden te betalen aan de aannemers belast met de werken aan het Deurganckdok. Een tweede schade is de economische schade.

Op datum van de schorsing werd de stillegperiode geschat op 8 maanden. Een raming van de financiële gevolgen van de stillegging van de werken bedroeg 45,6 miljoen euro (1.840 miljoen frank). Voor elke bijkomende maand stillegging zou een bedrag van 2,5 miljoen euro (103 miljoen frank) extra voorzien moeten worden. Dit betekent dat voor een stillegperiode van 13 maanden een raming van 58,4 miljoen euro (of 2.355 miljoen frank) werd vooropgesteld.

Op heden werden nog geen schade-eisen ontvangen met betrekking tot de economische schade.

Voor de contractuele schade, te betalen aan de aannemers belast met de werken aan het Deurganckdok, werden reeds een aantal schadeclaims ingediend.

Daarvan werden volgende schadeclaims en bijkomende werken wegens stillegging, goedgekeurd en betaald door de Vlaamse overheid :

Stillegkosten materieel	289.308.612 BEF	7.171.773,16 EUR
Rendementsverliezen bij uitvoering van bewarende maatregelen	271.491.953 BEF	6.730.109,72 EUR
Algemene onkosten en winst van de aannemer	253.323.264 BEF	6.279.719,68 EUR
Bijkomende werken ten gevolge van de stillegging	129.405.993 BEF	3.207.890,77 EUR

Er zijn momenteel nog schadeclaimdossiers en een dossier ingevolge bijkomende werken voor heropstart van de werf aan het Deurganckdok in administratieve voorbereiding. Zodra ze afgewerkt zijn, zal de minister ze ter goedkeuring aan de Vlaamse regering voorleggen. De budgettaire impact wordt als volgt aangekondigd.

Heropstartkosten	188.034.014 BEF	4.661.241 EUR
Claims van onderaannemers en leveranciers	262.293.534 BEF	6.502.086,87 EUR
Bijkomende werken voor heropstart	87.063.696 BEF	2.158.252,64 EUR

Over de onderdelen van de schadeclaims, die momenteel nog verder worden onderzocht met behulp van een bedrijfsrevisor, zal nog verder worden onderhandeld met de aannemers.

Alle betrokken publieke overheden, zowel de Vlaamse administratie als het gemeentelijke havenbedrijf, stellen van bij aanvang alles in het werk om de schadeclaims zo beperkt als mogelijk te houden. De bestaande overlegstructuur en de bijstand van de bedrijfsrevisor tonen het nut en het resultaat.

De heer Caluwé had de indruk dat de begroting voor de havensector voor 2003 onderraamd is en zocht een verklaring voor een kredietvermindering op basisallocatie 7321 in de begroting 2003.

Bij het maken van een vergelijking tussen de begroting van 2002 en die van 2003 moet met diverse elementen rekening gehouden worden om een volledig en correct beeld te verkrijgen. Dit gegeven was ook vorig jaar reeds ten dele aanwezig. Naast de effecten van het FFEU werden een aantal maatregelen doorgevoerd. Indien louter de begroting 2001 vergeleken wordt met die van 2002 daalden de kredieten voor de havens.

In de begrotingscontrole 2002 werd echter aan de begroting van de administratie Waterwegen en Zeewezen een krediet voor de havens toegewezen uit het FFEU. Dit krediet was niet terug te vinden in de initiële begroting, maar maakt deel uit van de totale dotatie uit het FFEU ten behoeve van het beleidsdomein mobiliteit. Daarnaast werden de kredieten in 2002 eenmalig opgetrokken met mid-delen afkomstig uit het onbelast saldo van het VIF. Dit liet toe de schadeclaims van onder meer Deurganckdok en Zeebouw Zeezand te betalen en om aan budgettaire gevolgen van de implementatie van het Havendecreet tegemoet te komen.

Bij de opmaak van de begroting 2003 werd uitgegaan van de toegewezen kredieten voor 2002 na budgetcontrole verminderd met deze eenmalig verkregen uit het onbelast saldo van het VIF, en vermeerderd met het bedrag van 12,5 miljoen euro dat ook voor 2003 extra voorzien werd voor de implementatie van het Havendecreet. Zodoende wordt voor de begroting 2003 op basisallocatie 7321 gestart met een krediet van 66.231 duizend euro.

Om de transparantie van de begroting na de invoering van het Havendecreet te verhogen, werd het investeringsartikel van de havens op het VIF (364F7321) opgesplitst in een aantal artikels. Meer bepaald :

364F3127 : Compensatievergoeding aan de havenbedrijven voor onderhoud en exploitatie zeesluizen

364F3128 : Toelage aan de havenbedrijven voor het onderhoud en de exploitatie van de maritieme toegangswegen

364F1201 : Werkingskosten m.b.t. Uitwerking Langtermijnvisie

364F7324 : Investerings en buitengewoon onderhoud kustjachthavens

364F7321 : Investerings en buitengewoon onderhoud havens

waarbij de benodigde kredieten voor de verschillende nieuwe basisallocaties becijferd werden, en vervolgens ingeschreven werden op deze artikels. De rest werd ingeschreven op artikel 364F7321.

Rekening houdend met alle aspecten zijn de relevante basisallocaties bij de begrotingsopmaak 2003 in orde van grootte vergelijkbaar met 2002.

Bij de begrotingscontrole zal er bovendien, net als in 2002, nog een krediet beschikbaar komen vanuit het FFEU, in functie van de noodwendigheden zoals ze op dat ogenblik gekend zullen zijn. Hierover werden reeds garanties bekomen binnen de Vlaamse regering.

De heer Johan Malcorps vroeg een reactie op de persberichten die aangeven dat Mediterranean Shipping Company (MSC) zou afzien van de behandeling van haar containertrafieken op Deurganckdok.

De minister hoopt dat men zal begrijpen dat een antwoord op deze vraag voor elke Vlaamse minister bijzonder delicaat is. Conform het Havendecreet is hij in Vlaanderen bijzonder slecht geplaatst om over deze aangelegenheid uitspraken te doen. Het betreft immers een havenbestuurlijke bevoegdheid bij uitstek die buiten kijf staat. Het zijn immers de bestuursorganen van het Autonoom Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen die bevoegd zijn om concessieovereenkomsten te sluiten met economische actoren in het private havenlandschap. De minister kan en mag zich bijgevolg niet inlaten met de contractuele relaties die zij hebben met goederenbehandelaars en reders.

Dit verklaart mede waarom de minister zich voor het antwoord op de vraag moet baseren op persberichten en niet op primaire bronnen hetgeen een bijkomende moeilijkheid schept.

Indien conform de persberichten de Antwerpse havenactiviteiten achter de sluizen op de rechteroever, in het bijzonder aan het Delwaidedok, zouden geoptimaliseerd worden door de verwerking van een aanzienlijke bijkomende trafiek op bestaande infrastructuur, dan is dit gemeten aan de bepalingen over zuinig ruimtegebruik in het Vlaams regeerakkoord een positief element. Dit kan het betrokken havenbedrijf tevens toelaten nieuwe trafieken aan te trekken op de site in Deurganckdok, hetgeen hem op het eerste zicht ook in het belang van de goederenbehandelaar lijkt.

In de pers, Gazet van Antwerpen van 13 november jongstleden, leest de minister immers "Hesse Noord Natie krijgt getijdendok heus wel vol" in een citaat van de algemeen directeur van deze onderneming en stelt de afgevaardigd bestuurder van het havenbedrijf : "Dit opent perspectieven".

Indien de verklaringen in de pers van deze topmensen van enerzijds een privaat en anderzijds een gemeentelijk havenbedrijf gefundeerd zijn, lijkt de

historische vergelijking die gemaakt werd met het Doeldok weinig waarschijnlijk.

Voor de bouw van de kaaimeuren voor de derde fase van het Deurganckdok is het havenbedrijf Antwerpen exclusief bouwheer. Het havenbedrijf vraagt medefinanciering, conform de bepalingen van het Havendecreet en het "besluit van de Vlaamse regering tot toekenning, wijziging en intrekking van projectgebonden subsidies, alsmede betreffende de subsidiepercentages". Betreffende de realisatie van Deurganckdok is het Vlaams regeerakkoord klaar en duidelijk.

De effectieve medefinanciering gebeurt gefaseerd afhankelijk van de goedkeuring van deelcontracten. Het laatste deelcontract van de 1^{ste} fase betrof een kaaimeurlengte van circa 400 meter, de benodigde lengte voor de ligplaats van één containerschip. Indien het door het lid gevreesde scenario zich ingevolge macro-economische wereldconjunctuur zou voordoen is afstemming met dit instrument eventueel denkbaar.

De minister geeft er echter de voorkeur aan om samen met de havenbedrijven en met de Vlaamse sociaal-economische krachten zich maximaal in te spannen om ondernemingen op wereldschaal zoals MSC, niettegenstaande alle juridische incidenten, die tijd en geldroevend zijn, te tonen dat we in Vlaanderen de gewekte verwachting toch kunnen realiseren. Hij is ervan overtuigd dat dergelijk signaal voor een open economie als de onze essentieel is om niet in een negativistische spiraal verzeild te raken.

De heer Robert Voorhamme vroeg naar diverse effecten van de verruiming van de Schelde op basis van het verdrag 1995.

In uitvoering van het verdiepingsverdrag heeft Nederland het zogenaamde MOVE -programma opgezet waarbij gemeten wordt wat de effecten zijn van de verdieping op de ecologie en morfologie van de Schelde. Tot op heden konden hiermee nog geen concrete grote wijzigingen in het algemeen morfologische patroon vastgesteld worden. Het monitoringprogramma wordt verder gezet.

Onze Vlaamse vertegenwoordigers in de Technische Scheldec commissie volgen uiteraard ook Nederlandse programma's, zoals MOVE, op. De Vlaamse co-voorzitter van de technische Scheldec commissie heeft echter geen weet van een evaluatierapport betreffende de effecten van de Scheldeverruiming in uitvoering van het verdrag van 1995.

De uitvoering onderhoudsbaggerwerken werd recent bijgestuurd. Dit werd onder meer ingegeven door de problematiek van de Nederlandse vergunning voor onderhoudsbaggerwerken. De onderhoudsbaggervolumes zijn beperkter dan aanvankelijk vooropgesteld. De effecten hiervan worden op de voet gevolgd. De vaargeulen worden uiteraard op breedte onderhouden.

Minder volume baggerwerk betekent spijtig genoeg niet automatisch een lagere kostprijs. De beschikbare stortplaatsen liggen nu verder naar afwaarts toe, waardoor de transportkosten verhogen. Eén en ander wordt bijgehouden in statistieken. Zijn administratie werkt aan een publiceerbare vorm van deze statistieken.

Om elk misverstand te vermijden, wenst de minister te benadrukken dat de Nederlandse overheid uiterst correct de vergunning voor de onderhoudsbaggerwerken in de Schelde behandelt en afgeleverd heeft. De bevoegde Vlaamse administratie heeft naar aanleiding de informatieverstrekking en het flankerend beleid bij eventuele calamiteiten in overleg met Nederlandse overheden, ook de Zeeuwse, geactualiseerd. Ondanks dit alles betwisten Nederlandse private rechtspersonen langs juridische weg de door de Nederlandse overheid verstrekte vergunningen.

Deze Nederlandse situatie zal de commissie bekend overkomen gezien recente gelijkaardige situaties in Vlaanderen.

De heer Marc Cordeel verklaart dat in de beleidsbrief vermeld wordt dat er studies worden uitgevoerd in samenwerking met de Nederlandse overheid met betrekking tot de bouw van een nieuwe sluis te Terneuzen. Deze sluis is belangrijk voor de toegankelijkheid van enkele belangrijke bedrijven in het Gentse havengebied. Het gaat nu eenmaal om de bouw van een zogenaamde "compatibele" sluis die maakt dat er grotere schepen tot in Gent kunnen varen.

Vandaar wenst het lid volgende vragen te formuleren :

- Hoe ver staat dit dossier ?
- Zit men nog steeds in een studiefase ?
- Is er al een definitieve beslissing over het project genomen ?
- Komt dergelijke sluis er ? Zo ja, wanneer ?

De minister antwoordt dat de maritieme toegankelijkheid van de Gentse haven, meer bepaald het

sluizencomplex in Terneuzen, in toenemende mate een draaischijf voor logistieke verkeersstromen is waardoor de maritieme toegankelijkheid en de hinterlandontsluiting belangrijke aandachtspunten zijn.

Voor de hinterlandontsluiting kwam een cruciaal project recent in operationele uitvoeringsfase. Op 6 juni jongstleden gaf de minister de eerste spade-steek voor de bouw van een tweede sluis in Evergem. Voor de binnenvaart, zeker vanuit de Gentse haven, is dit van groot belang.

Aan het ander uiteinde van het kanaal in Terneuzen is het dossier van de Bascullebruggen in voorbereiding. Omwille van de lokale knelpuntsituatie, vooral voor het lokaalverkeer en de veiligheid in Terneuzen zelf, is dit het meest prioritaire project in de maritieme toegang naar de haven van Gent. Zodra de administratieve voorbereiding van die dossier is afgerond, zal de minister het dossier op de agenda van de Vlaamse regering plaatsen.

De bouw van een nieuwe zeesluis is een belangrijk project van een enigszins andere orde. Om vele redenen moet dit met de nodige omzichtigheid aangepakt worden. Recent werden enkel deelstudies over de impact ervan in de kanaalzone zelf voorgesteld. Ze dragen zeker bij tot een beter situering van het project.

Een nieuwe zeesluis kan echter maar gerealiseerd worden als alle noodzakelijke overwegingen gemaakt worden, ook over de landsgrenzen heen. Bij gebrek hieraan zal het voorbereidend dossiertraject gestremd worden of, nog erger, zal de uitvoeringsfase van het project gekenmerkt worden door tijd- en geldroerende incidenten.

De minister wenst dat het huiswerk grondig gemaakt wordt. Het moet getoetst worden aan een diverse externe factoren :

1. Het moet passen in het strategisch plan van de haven van Gent en het strategisch havenbeleidsplan, dat op niveau van het Vlaams Gewest uitgewerkt wordt.
2. Het project vereist overeenstemming met Nederland om tot de aanleg te kunnen overgaan.
3. Het project moet haalbaar zijn en de adviezen van de Vlaamse Havencommissie en de MiNa-Raad kunnen hiervoor indicatief zijn.

Voor de verdere begeleiding van het project meent de minister dat best gedacht kan worden aan een

gemeenschappelijke Vlaams-Nederlandse aanpak, gelijkaardig aan deze opgezet ter gelegenheid van de "Langetermijnvisie voor het Schelde-estuarium", onder de supervisie van de Technische Schelde Commissie. De Technische Scheldecommissie is overigens bezig nieuwe voorstellen te formuleren voor nauwere, toekomstige Vlaams-Nederlandse samenwerking.

Het project werd reeds op de laatste vergadering van de Technische Scheldecommissie van 13 september voorgesteld. Tegen de volgende vergadering van deze commissie zal een stappenplan worden opgemaakt in verband met het te volgen traject. Onder meer is het duidelijk dat dergelijk omvangrijk project voor advies aan de Vlaamse Havencommissie en aan de MiNa-Raad zal moeten worden voorgelegd.

Het voorbereidende werk in de oorspronkelijke studie van de beleidsanalyse van de modernisering van de maritieme toegang tot de havens van Gent en Terneuzen en in de daaropvolgende drie aanvullende studies waren de noodzakelijke eerste stappen om het project nader te omschrijven. Thans is het ogenblik aangebroken om in een nauwer Vlaams-Nederlands samenwerkingsverband het project verder uit te diepen.

12. Replieken

De heer Ludwig Caluwé verklaart dat het antwoord m.b.t. de havenkredieten hem niet helemaal duidelijk is : de kredieten zouden uit het FFEU komen en vorig jaar was dat ook zo ? Maar dat zou impliceren dat dit bedrag niet zou ingeschreven zijn in de begroting. Spreker verwijst naar het specifieke karakter van het FFEU : het FFEU wordt gespijsd met andere kredieten die niet uitgegeven worden. Welke kredieten zijn niet uitgegeven en zullen dan wel overgeheveld naar havenkredieten ? Welke garantie is er dat dit volgend jaar ook zou zal verlopen ? Het gaat tenslotte over 44 miljoen kredieten euro minder op deze begroting. De minister heeft verklaard dat dit tot geen aanleiding zal geven tot een vermindering van de uitgaven omdat dit wordt rechtgetrokken door kredieten uit het FFEU. Dit fonds is echter zo ondoorzichtig : er wordt nergens gesproken van havenkredieten ? Hij vraagt een duidelijk overzicht van de cijfers. Bovendien wenst de heer Ludwig Caluwé ook te vernemen op welke begroting (2002, 2003, FFEU ?) de vastlegging van de derde fase van het Deurganckdok zal gebeuren ?

De minister antwoordt dat de derde fase van het Deurganckdok begin 2003 zal aanvangen. I.v.m. de cijfers van de havenkredieten moet men de juiste zaken vergelijken. De minister bevestigt formeel dat hij politieke toezeggingen van de Vlaamse regering heeft dat hij beroep kan doen op middelen vanuit het FFEU.

Het FFEU wordt gespijsd met middelen die niet besteed werden : een begroting wordt nooit voor 100% uitgevoerd. In het allerslechtste scenario zitten er in het FFEU voldoende middelen om al de engagementen naar de havens uit te voeren en het Deurganckdok zo snel als realistisch af te werken.

De heer Johan Malcorps herinnert aan zijn eerste tussenkomst tijdens deze begrotingsbesprekingen m.b.t. de 14,5 miljard BEF die vanuit het FFEU – de globale pot bedraagt 27,3 miljard BEF – aan minister Stevaert werden toegewezen. In welke mate worden deze middelen effectief besteed ? Of vloeien die terug naar het FFEU ?

De minister repliceert dat de techniek van het FFEU duidelijk is : middelen die overschieten en in het FFEU terechtkomen en dan worden toegewezen, zijn niet recupereerbaar.

Op de opmerking van de heer Carl Decaluwe naar wat nu exact vastgelegd is, antwoordt de minister dat alles vastgelegd is maar dat dit niet betekent dat alles uitgevoerd is. Maar alles wat vastgelegd is, kan niet meer worden gewijzigd. De minister vermeldt dat het bedrag van 14,5 miljard BEF over 2 jaren loopt.

De heer Johan Malcorps noteert dat alles vastgelegd is, maar vraagt wat er concreet uitgevoerd werd en in welk tempo ? Hij vraagt naar een planning van uitvoeringstermijnen.

De heer Carl Decaluwe vermeldt dat vele zaken vastgelegd worden maar dat de uitvoering soms omwille van externe factoren op zich laat wachten : exemplarisch daarvoor is het dossier van de Leie in Kortrijk. Hij wil weten of men ten eeuwigden dagen iets kan vastleggen ? Men kan toch een volgende minister niet opzadelen met de betaling van al die vastleggingen ?

De minister antwoordt dat vroeger al de middelen die onderbenut werden, naar de schuldafbouw vloeiden. Thans is deze strategie minder aangewezen omdat de huidige Vlaamse regering de schuld gehalveerd heeft. Nu komen deze middelen in het FFEU terecht. Hij begrijpt dat het parlement de zekerheid wil hebben dat deze middelen vastge-

legd worden en ook daarvoor besteed worden. De minister engageert zich daarvoor maar verduidelijkt dat hij niet kan beloven dat deze middelen dat jaar zelf nog worden uitgegeven omdat hij afhankelijk is van externe factoren.

De heer Carl Decaluwe verklaart dat de bekommernis van zijn fractie ook ingegeven is door de eis van transparantie van de begroting. Naar vastleggingen voorziet men in het FFEU een bedrag van 370.000 euro aan vastleggingen voor "fietspaden 2001" ? Maar de parlementaire controle wordt quasi onmogelijk door de verschillende mogelijkheden (gewoon investeringsprogramma, FFEU, ...). Hij kreeg graag een duidelijk overzicht van het tracé van de verschillende projecten. Over hoeveel middelen gaat het : vastleggings- en ordonanceringskredieten, ... ? Er is bovendien nog de derde aanpassing 2002 die de transparantie nog moeilijker maakt.

De heer Johan Malcorps sluit zich aan bij de basisopmerking van de heer Carl Decaluwe. Het is uiterst moeilijk om een opvolging te maken van het meerjarenprogramma. Hij is ook vragende partij om een overzicht te krijgen van welke projecten afgewerkt zijn, welke projecten in uitvoering zijn en welke projecten gepland zijn ?

De minister engageert zich om het parlement transparantie te geven maar hij verklaart dat hij deze transparantie niet kan geven tot op het niveau van elk concreet dossier.

De heer Carl Decaluwe benadrukt dat hij zijn parlementaire controle niet ernstig kan uitvoeren : hij krijgt geen overzicht omtrent de opvolging van de projecten. Zo weet hij exemplarisch niet hoeveel kilometer aan fietspaden er bijgelegd is. De minister engageert zich om globale cijfers aan de commissie te verstrekken. De heer Carl Decaluwe begrijpt niet dat de administratie niet georganiseerd is om via informaticatools statistische gegevens up to date te houden (aanbesteding / in uitvoering / uitgevoerd...). Om een degelijk mobiliteitsbeleid te voeren, is er trouwens sowieso nood aan deze basisgegevens. Het lid houdt een pleidooi voor het hanteren van statistische gegevens als analyse-instrument. De minister beaamt deze visie ; hij wil inderdaad basisgegevens ter beschikking stellen zonder detailgegevens te verstrekken.

De heer Johan Malcorps herhaalt dat de minister naar goede gewoonte op het einde van de begrotingsbesprekingen het indicatief driejarenprogramma aan deze commissie ter beschikking stelt. Hij pleit ervoor dat het ook logisch zou zijn dat men

een overzicht krijgt van wat er de voorbije drie jaar gerealiseerd werd. Hij heeft begrip dat dit vandaag niet haalbaar is, maar hij dringt aan dat in die richting wordt gewerkt. De heer Carl Decaluwe sluit zich aan bij die visie van de heer Johan Malcorps. Uit een analyse van wat er al dan niet werd gerealiseerd van de uitvoeringsprogramma's, kan men conclusies en lessen trekken. Hij benadrukt dat deze opmerkingen ook gelden voor het convenantenbeleid en de opmerkingen van het Rekenhof. De doelstelling moet zijn dat men op een meer efficiënte manier moet leren omgaan om bij te sturen. Vandaar de vraag om elk jaar een analyse te maken omtrent de uitvoering van de uitvoeringsprogramma's.

De heer Carl Decaluwe herhaalt zijn vraag naar duidelijkheid omtrent het dossier van de projecten die van het programma 2002 naar het programma 2003 werden overgeheveld en tesamen met 2003 integraal moeten worden uitgevoerd. Deze opdracht staat haaks op de investeringsmogelijkheden.

De minister repliceert dat hij daaromrent duidelijkheid verschaft. De middelen zijn wel voorhanden om deze opdracht (projecten 2002 en 2003) uit te voeren en te financieren. De minister herhaalt dat hij door beroep te doen op het FFEU geen financiële problemen heeft om de engagementen na te komen. Er kunnen zich weliswaar procedurele problemen stellen waardoor de uitvoering in het gedrang komt.

De heer Carl Decaluwe repliceert dat in de toelichting van de Vlaamse regering vermeld wordt dat de middelen van het VIF weliswaar dalen maar dat er voldoende reserves werden opgebouwd, maar hij vraagt zich af hoe dat zit met het FFEU. Hij ziet geen verschil tussen een fietspad dat via het VIF of het FFEU wordt gefinancierd : waarom zou een fietspad sneller via het FFEU kunnen gerealiseerd worden ? Hetzelfde lid begrijpt niet waarom men naast de enorme reserves van het VIF, werkt met reserves vanuit het FFEU.

De minister repliceert dat er in het FFEU geen sprake is van reserves. Het gaat over vastleggingen. Op de opmerking van de heer Carl Decaluwe dat men in het VIF toch ook werkt met vastleggingen, stelt de minister dat in het VIF middelen zitten die geïmmobiliseerd zitten.

De heer Robert Voorhamme verklaart dat hij de bijkomende informatie waarnaar de heer Decaluwe vraagt, overbodig vindt. Hij is van oordeel dat de parlementsleden dan veel te veel informatie

krijgen die ze niet verwerken kunnen. De informatie die de heer Carl Decaluwe wenst, met name wat de oorzaken zijn dat bepaalde infrastructuurwerken niet zo snel vorderen als men zou wensen, kan niet uit de informatie die de heer Decaluwe aan de minister vraagt, gepuurd worden. Daarvoor is andere informatie nodig. De oorzaken dat bv. het fietsplan sneller of trager gaat dan verwacht, kan men niet afleiden uit cijfergegevens. Een parlements lid moet zich niet bezighouden met details over bepaalde fietspaden in een bepaalde gemeente maar vanuit een globale visie controle uitvoeren op een uitgestippeld beleid.

De heer Carl Decaluwe is het niet eens met deze visie van de heer Robert Voorhamme. Hij stelt vast dat deze minister voortdurend in de pers van alles aankondigt. Dan is het de taak van een parlements lid te controleren of wat aangekondigd wordt, ook uitgevoerd wordt. Daartoe heeft men echter basisinformatie nodig. Hij verwijst naar de werking van de VHM waarvan hij elf jaar bestuurder was. Door daar systematisch vragen te stellen en gedetailleerde info op te vragen, werd een meerwaarde gerealiseerd.

Er ontspint zich een discussie omtrent de besteding van de reserves van het VIF waarbij enerzijds de heer Carl Decaluwe vraagt hoe deze enorme reserves (30 miljard BEF) belegd worden (op welke rekening, op welke manier belegd ?) en anderzijds de heer Robert Voorhamme die repliceert dat de heer Carl Decaluwe dergelijke vragen moet stellen aan de minister van Financiën in de Commissie voor Financiën.

De heer Carl Decaluwe herhaalt zijn vraag naar de besteding van deze 30 miljard BEF.

De minister verklaart dat de administratie Financieel Management dag na dag die reserves beheert als een goede huisvader en zich ook laat bijstaan door Petercam.

Wat het VIF betreft, verklaart de minister dat op dit ogenblik er een kasreserve bestaat binnen het VIF voor de verplichtingen die ooit moeten betaald worden. De aanwending van deze middelen verloopt normaliter niet onmiddellijk. De reserve bedraagt op dit ogenblik ongeveer anderhalve keer de hoogte van de dotatie. Voor zover de ter beschikking stelling van deze kasreserve binnen veilige marges gebeurt, is er geen enkel gevaar voor de betaalbaarheid van aangegane verbintenissen uit het verleden en de verbintenissen van de toekomst. Eind 2003 zal er nog altijd een geraamde kasreserve zijn van 628 miljoen euro (25 miljard BEF).

Inzake de instructies voor het opmaken van het meerjarenprogramma 2003-2005 deelt de minister mee dat de projecten van 2002 die niet aanbesteed geraakten automatisch hernomen worden in 2003. Dit lijkt de minister volstrekt logisch. Het programma 2003 blijft hierdoor wel uitvoerbaar : programma 2002 wordt opgenomen in het meerjarenprogramma en vormt immers de reservelijst waaruit geput kan worden ter compensatie van projecten die in 2002 niet rondgeraken. In 2003 komen er niet alleen uitgestelde projecten bij maar gaan er projecten van de lijst af die versneld uitgevoerd werden. Het gaat over projecten structureel onderhoud omdat deze aanbesteding inhoudelijk en procedureel het gemakkelijkst verwezenlijkbaar zijn.

De heer Carl Decaluwe herhaalt zijn verzoek om in de lijn van de vraag van de heer Johan Malcorps informatie te krijgen omtrent de stand van zaken van de uitvoering van de projecten. Daarnaast blijft de hele problematiek van de objectieve behoefteanalyse.

De minister repliceert dat hij een uitgebreid antwoord zal voorbereiden voor de commissie met een stappenplan.

De heer Jan Verfaillie herinnert aan zijn gestelde vragen i.v.m. de ronde punten op de N8 en de fietstunnels.

De minister verklaart dat er een rechtstreeks antwoord aan betrokkene verstrekt wordt i.v.m. de N8. De minister engageert zich om de problematiek van de fietstunnels nog eens te onderzoeken.

III. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

1. Toelichting bij de artikelen van het uitgavendecreet 2003

De minister verstrekt volgende toelichting bij de artikelen van het uitgavendecreet.

Artikel 14 is een algemene bepaling die de nodige decretale grondslag levert voor de toekenning van facultatieve subsidies, dus voor alle subsidies die niet uitgekeerd worden in uitvoering van een andere organieke decretale regel.

De Vlaamse Vervoermaatschappij kan naast de investeringen die rechtstreeks door het Vlaams Gewest ter beschikking worden gesteld, onder de vorm van kapitaalsubsidies, eigen investeringen doen. Vermits het eigen vermogen van de VVM

hiervoor niet volstaat, kan zij dit doen door inbreng van middelen van derden. Deze mogelijkheid is voorzien in het oprichtingsdecreet. Artikel 32 machtigt in die zin expliciet De Lijn om leningen aan te gaan mét gewestwaarborg voor de vernieuwing en de uitbreiding van haar voertuigenpark én, voor het jaar 2003 ook voor de aankoop van een nieuw gebouw voor de huisvesting van de centrale diensten.

De totale leningsmachtiging wordt beperkt tot een bedrag van 52,5 miljoen euro.

Artikel 45 laat toe om de betalingen aan Nederland, in het kader van de Langetermijnvisie Schelde-estuarium te betalen met geldvoorschotten. Hiermee wordt een vlotte betaling gegarandeerd, dewelke moeten toelaten dat de bilaterale betrekkingen niet worden vertroebeld door laattijdige betalingen omwille van procedureregels.

Artikel 91 is de basis voor het bouwheerschap verleend aan de Dienst voor de Scheepvaart en de NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen, verbonden aan het beheer van de waterwegen en aanhorigheden binnen de hen door het decreet toegekende bevoegdheden.

Voor de VOI's wordt het hierdoor mogelijk gemaakt voor de verbetering, herbouw, vernieuwing, uitbreiding, structurele herstelling, onderhoud en buitengewoon onderhoud de nodige aankopen, onteigeningen en allerhande uitgaven te verrichten lastens de voorziene posten van de algemene begroting en de begroting van het VIF.

Ingevolge het verdrag met Nederland houdende de verruiming van de Westerschelde, dient het Vlaams Gewest de kosten voor de herstelling van de oevers ingevolge versnelde inscharing door de baggerwerken en de uitvoering van het verdiepingsprogramma, gedeeltelijk ten laste te nemen en deze kosten terug te betalen aan Nederland.

Artikel 92 verleent de toelating tot aanrekening en vereffening van de kosten op het bedoelde artikel van de begroting.

Bij de gunning van het verdiepingscontract voor de Westerschelde werd door het Rekenhof de opmerking gemaakt dat krachtens de wetten op de rijkscomptabiliteit en mede gelet op de annaliteit van de begroting, dit contract volledig en éénmalig diende vastgelegd, aangezien dit anders de begrotingen van de volgende jaren zou belasten. Gelet op de omvang van dit contract (18 miljard BEF), is dit budgettair onmogelijk. Dit zou trouwens bedui-

den dat in het jaar dat het contract vastgelegd wordt er in feite beslag gelegd wordt op het grootste deel van de bijkomende begrotingsruimte voor het aangaan van nieuwe impulsen. Het gevolg zou dan ook zijn dat voor andere sectoren er geen enkele mogelijkheid gecreëerd wordt in dat jaar tot het verwezenlijken van initiatieven in het kader van het regeerakkoord. De volgende jaren zou dit dan weer tot een verhoging van de mogelijkheden aanleiding geven gelet op het feit dat het contract niet dient gegund te worden. Teneinde enige continuïteit in de mogelijkheden te scheppen en mede met het oog op het vermijden van grote fluctuaties in de bestedingsmogelijkheden voor andere sectoren, wordt artikel 93 jaarlijks voorgesteld. De jaarlijkse effectieve opdracht tot het uitvoeren van een deel van de werken gebeurt bij dienstbevelen en moet passen binnen de jaarlijkse budgettaire mogelijkheden.

Artikel 94 laat toe om investeringen te doen in havens of op gronden die eigendom zijn of beheerd worden door lagere openbare besturen.

Tussen Nederland en Vlaanderen bestaat een overeenkomst betreffende de regeling van de loodsdienst voor en op de Westerschelde en het kanaal Gent-Terneuzen. Deze overeenkomst bepaalt o.a. de verdeling van de loodsgelden (de zgn. 27.5 / 72.5 regeling). In de praktijk blijkt dat de ontvangsten gerealiseerd door de Vlaamse overheid soms groter zijn dan de toekomstige 72.5 percent. Vandaar dat het noodzakelijk is aan Nederland een deel terug te kunnen betalen. Artikel 95 maakt het mogelijk de te veel ontvangen loodsgelden aan Nederland terug te betalen.

Artikel 97 laat toe om de investeringssubsidies die het Vlaamse Gewest uitkeert aan de VVM om te zetten in deelname in kapitaal.

Artikelen 101, 102, 104, 115, 118 en 120 houden de goedkeuring in van de begroting van respectievelijk de Diensten met Afzonderlijk Beheer Luchthaven Antwerpen, Luchthaven Oostende, het Vlaams Infrastructuurfonds, Linkerscheldeoever, Loodswenzen en de Vloot.

Deze bepalingen omvatten de ontvangsten en uitgaven, de eventuele ontvangsten en uitgaven voor orde, de eventuele vastleggingsmachtiging die aan de desbetreffende DAB toegekend wordt en eventueel nadere regels met betrekking tot de aanwending van het reservefonds, de overdracht van saldi, de betaling van uitgaven voor voorgaande jaren, enz.

2. Bespreking van de artikelen van het uitgavende-creet 2003

Op een aantal artikelen van de algemene uitgavenbegroting werden een aantal amendementen (amendementen 29 en 39) ingediend door de regering. Die zijn opgenomen in *Parl. St. VI. Parl., 2002-2003, nr. 15/5*. In de hiernavolgende artikelsgewijze bespreking wordt voor de leesbaarheid van het verslag enkel nog verwezen naar het amendementnummer.

Artikel 14

Het artikel 15 wordt zonder opmerkingen met 8 stemmen tegen 3, bij 1 onthouding aangenomen.

Artikel 32

Het artikel 32 wordt zonder opmerkingen met 8 stemmen tegen 3, bij 1 onthouding aangenomen.

Artikel 45

Het artikel 45 wordt zonder opmerkingen met 8 stemmen tegen 3, bij 1 onthouding aangenomen.

Artikelen 91 tot en met 95

Deze artikelen worden zonder opmerkingen met 8 stemmen tegen 3, bij 1 onthouding aangenomen.

Artikel 97

Het artikel 97 wordt zonder opmerkingen met 8 stemmen tegen 3, bij 1 onthouding aangenomen.

Artikelen 101 en 102

Deze artikelen worden zonder opmerkingen met 8 stemmen tegen 3, bij 1 onthouding aangenomen.

Artikel 104

Dit artikel wordt zonder opmerkingen met 8 stemmen tegen 3, bij 1 onthouding aangenomen.

Artikel 115

Dit artikel wordt zonder opmerkingen met 8 stemmen tegen 3, bij 1 onthouding aangenomen.

Artikel 118

Een amendement nr. 29 strekt ertoe de begroting van de DAB Loodswezen aan te passen.

Dit amendement en het geamendeerde artikel worden met 8 stemmen bij 4 onthoudingen aangenomen.

Artikel 120

Dit artikel wordt zonder opmerkingen met 8 stemmen bij 4 onthoudingen aangenomen.

Begrotingstabel

De begrotingstabel wordt zonder opmerkingen met 8 stemmen tegen 3 bij 1 onthouding aangenomen.

AFDELING III

Diensten met afzonderlijk beheer

De begrotingen van de DAB's Luchthaven Antwerpen, Luchthaven Oostende, Vlaams Infrastructuurfonds, Linkerscheldeover, DAB Loodswezen en DAB Loodswezen werden met 8 stemmen, tegen 3 bij 1 onthouding aangenomen.

Het amendement nr 38 m.b.t. de begroting DAB Loodswezen werd met 8 stemmen bij 4 onthoudingen aangenomen.

IV. EINDSTEMMING

Het ontwerp van uitgavendecreet wordt voor wat de bevoegdheden van de commissie Openbare Werken, Mobiliteit en Energie betreft, met 8 stemmen tegen 3, bij 1 onthouding aangenomen.

De verslaggever,

De voorzitter,

Eloi
GLORIEUX

Wivina
DEMEESTER-DE MEYER

BIJLAGE 1

Lijst prioritaire doortochten

Lijst met prioritaire doortochten Limburg

N715	Houthalen-Helchteren		afhankelijk aanleg Noord-Zuid verbinding
N2	Hasselt		1° deel uitgevoerd, 2° deel 2002
N78	Dilsen-Stokkem	2005	
R71	Tongeren	2004	
N2d	Herk de Stad	2003	
N29	Beringen	2004	
N73	Kinrooi	2003	
N73	Hechtel-Eksel	2005	
N141	Ham		afhankelijk aanleg Beverlo- A13
N712	Neerpelt		afhankelijk van aanleg Noordelijke omlegging
N719	Heusden-Zolder		In uitvoering
N730	Hoeselt	2005	
N748	Hamont-Achel		uitgevoerd
N757	Maaseik		aanbesteed als schoolomgeving 2002
N762	Maaseik		uitgevoerd

Lijst met Prioritaire fietspaden Limburg

N74	Hasselt & Zonhoven	2003- 2005	
N76	Diepenbeek	2004-2005	1° faze 2002
N79	Tongeren	2003-2004	
N2	Herk de Stad & Hasselt		heringericht met vrijliggende fietspaden
N2	Bilzen		heringericht met vrijliggende fietspaden
N3	Sint-Truiden		heringericht met fietsstroken
N20	Hasselt	2005	
N72	Beringen		heringericht met aanliggende fietspaden
N79	Sint-Truiden		heringericht met vrijliggende fietspaden
N79	Tongeren		heringericht met aanliggende fietspaden
N79	Tongeren		afhankelijk Z.O. omlegging te Tongeren
N722	Hasselt & Alken	2003	
N722	Sint-Truiden		heringericht met aanliggende fietspaden
N72	Zonhoven		heringericht als doortocht
N75	Hasselt	2003	
N80	Sint-Truiden	2004	
N712	Neerpelt & Hamont-Achel		afhankelijk van aanleg noordelijke omlegging te Neerpelt
N716	Sint-Truiden & Nieuwerkerken		vrijliggend dubbelrichtings fietspad
N723	Genk & As		heringericht met vrijliggende fietspaden
N730	Tongeren		heringericht met aanliggende fietspaden

Lijst met 10 meest prioritaire doortochten Vlaams-Brabant

N251000	Heverlee	na 2005	Volgens planning afgesproken met de stad Leuven: na 2005
N003000	Boutersem		Doortocht heringericht in 1996
N019000	Aarschot		Na de voltooiing van de R25 wordt dit wegvak, conform de module 2, grotendeels overgedragen aan de stad.
N010000	Aarschot	2003	Na de beëindiging van de recente fase van de R25 wordt dit wegvak, conform de module 2, deels overgedragen aan de stad. Het vak buiten de R25 wordt in 2003 aangepakt samen met de aanleg van fietspaden tot aan Begijnendijk
N006000	Halle	na 2005	Op uitdrukkelijke vraag van de stad Halle na 2005
N001000	Vilvoorde	2005	Het centrale deel van deze doortocht werd al in 1999 uitgevoerd
N227000	Sterrebeek	2003	Volgende fase capaciteitsuitbreiding R0 na vak Wemmel - Zellik (streefbeeld in opmaak)
N003000	Tienen		Tienen heeft nog doortocht N3 op programma 2003 staan en mobiliteitsplan nog niet afgewerkt.
N212000	Averbode	na 2005	Op uitdrukkelijke vraag van de gemeente Scherpenheuvel-Zichem zijn de doortocht Averbode en de doortocht Zichem geswitched
N211000	Vilvoorde		Het centrale deel van deze doortocht werd al in 1999 uitgevoerd

Lijst met 10 meest prioritaire fietspaden Vlaams-Brabant

R023000	Leuven		Dit valt in de stationsomgeving R23, die vorig jaar is opengesteld
N251000	Heverlee	na 2005	Valt in doortocht N251 - Heverlee. Volgens planning afgesproken met de stad Leuven: na 2005
N251000	Heverlee	na 2005	Valt in doortocht N251 - Heverlee. Volgens planning afgesproken met de stad Leuven: na 2006
N003000	Heverlee	na 2005	Valt in doortocht N3 - Heverlee. Volgens planning afgesproken met de stad Leuven: na 2005
R022902	Machelen		Geen gewestweg - overgedragen aan gemeente Machelen
R022902	Machelen		Geen gewestweg - overgedragen aan gemeente Machelen
N009000	Hekelgem	2004	
N006000	Sint-Pieters-Leeuw	na 2005	Valt in doortocht N6 - Sint-Pieters-Leeuw (na 2005)
N002000	Zaventem	2005	
N004000	Overijse		Valt volledig in de doortocht van Overijse die recent werd vernieuwd.
N002000	Zaventem	2005	
N009000	Asse		Valt volledig in de doortocht van Asse die reeds werd heringericht werd.

Lijst met 10 meest prioritaire doortochten Antwerpen

N014	Hoogstraten		Gemeente liet enkele jaren geleden kruispunten herinrichten en wil verder geen herinrichting, dit ook wegens geklasseerd dorpszicht (Vrijheid)
N018	Mol	2003	
N019	Kasterlee		Er zal een omleiding aangelegd worden (reeds gedeeltelijk gerealiseerd)
N114	Ekeren		Overdracht naar gemeente gevraagd
N012	Malle West		Vervangen door doortocht Malle-Oost (prioriteit 7°) betreffende N12 en N14 (Prioriteit 7°) omdat in die doortocht 2 gevaarlijke punten zitten voor fietsers en een gevaarlijk punt. Gemeente is geen vragende partij voor doortochtproject.
N001	Mortsel	2002 en later	Zit gedeeltelijk opgenomen in project van 2002 (Masterplan) en zit gedeeltelijk in doortrekking tram naar Kontich (2003)
N014	Malle	2003-2005	Zie pt 5
N116	Ranst		Wordt gedekt door een vraag van de gemeente voor afsluiten van module 13
N012	Schilde		Gemeente is geen vragende partij voor doortochtproject.
N124	Hoogstraten		Gedeeltelijk reeds heringericht rond toegang school Spijker

Lijst met 10 meest prioritaire fietspaden Antwerpen

Nr Weg	Gemeente	Voorzien	Niet voorzien en reden
N1b	Mechelen	2003	
R012	Mechelen	via module 13	
N11	Brasschaat	via Aquafin project van 2002	
R12	Mechelen	Niet voorzien	Wachten op mobiliteitsplan Mechelen
R11	Mortsel		uitgevoerd uitgezonderd fietserstunnel ter hoogte rond punt Wommelgem (in uitvoering)
R11	Mortsel	voorzien in 2003 en 2004	Gedeelte met kruispunt R11 al aanbesteed in 2002
R12	Mechelen		Veilig fietsverkeer mogelijk via verkeersluwe ventwegen
N13	Lier	via module 13	
N1	Mechelen	rest zit in project 2003	Reeds uitgevoerd tussen 16,7 en 17,5
N227	Mechelen	aanbesteed in 2002	

Lijst met 10 meest prioritaire doortochten Oost-Vlaanderen

N70	Beveren		uitgevoerd
N70	Melsele	2003	
N70	Zwijndrecht		Uitgevoerd
N436	Assenede	Na 2006	Uitgesteld in de planning omwille van het ontbreken van het mobiliteitsplan. Dit plan is recent goedgekeurd
N9	Melle	2003	
N9	Eeklo	2003	

N47	St. Gillis - Dendermon de		Uitgevoerd
N43	Zulte		Uitgevoerd
N466a	Deinze	via module 10	
N406	Oudegem		Afhankelijk van aanleg omleiding Dendermonde : mobiliteitsplan dient uitspraak hierover te doen

Lijst met 10 meest prioritaire fietspaden Oost-Vlaanderen

N411	Aalst		2002 via module 13
N8	Ninove		Aanbesteed in 2002
N456	Evergem		Aanbesteed in 2002
N8	Lierde	2003	
N48	Brakel	2003	
N419	Kruikeke	2003	
N437	Nevele	2003	
N446	Dendermon de	2003	
N461	Zomergem	2003	
N462	Massemen		2002 via module 13

Lijst met 10 meest prioritaire doortochten West-Vlaanderen

R36	Kortrijk		Kortrijk acht haar medefinanciering momenteel onhaalbaar
N327	Tielt	Vanaf 2005	RUP dient eerst opgemaakt te zijn
N367	Brugge		Reeds veiligheidsmaatregelen uitgevoerd
N8	Wevelgem	2004	
N8	Kortrijk	2005	
N318	Middelkerke	2004	
N8	Avelgem	2004	
N357	Izegem	2003	
N43	Kortrijk	2005	
N367	Gistel	2003	

Lijst met 10 meest prioritaire fietspaden West-Vlaanderen

N50	Spiere- Helkijn	2005	
N382	Anzegem	2003	
N437	Waregem	2004	
N8	Ieper	2004	
N308	Vlamertinge	2005	
N331	Ieper	2005	
N337	Oedelem	2004	
N365	Wijtschote	2004	
N35	Veurne	2004	
N36	Staden	2003	

BIJLAGE 2

Lijst bijakten bij de mobiliteitsconvenants

infrastructurele bijakten West-Vlaanderen.xls

Anzegem	module	datum	voorwerp bijakte
Ardoie	3	10/09/1996	N8g- Zuidstraat en Grote Markt
Ardoie	3	14/10/1996	N9 - stedelijke invalsweg, Langestraat
Blankenberge	3	30/10/1996	N8 -doortocht Bissegem
Blankenberge	3	19/12/1996	N35 - doortocht, Koolskamp
Bredene	3	26/05/1997	N34 - doortocht Oostduinkerke-Bad
Bredene	3	16/06/1997	N382 - doortocht centrum
Brugge	3	12/09/1997	N317 - doortocht Bredene-aan-Zee
Brugge	3	28/10/1997	N333 - Gasthuis- en Casselstraat
Brugge	11	12/12/1997	N333 - vrijliggende fietspaden
Brugge	13	12/12/1997	N396 - fietspad
Damme	3	15/12/1997	N35 - Pannestraat, Noordstraat, Ooststraat, Brugsesteenweg
gemeente/stad	3	19/12/1997	N334 - Vindicvelaan
Gistel	11	27/02/1998	N327 - vrijliggende fietspaden
Gistel	11	12/03/1998	N368 - fietspaden
Gistel	14	22/04/1998	onsluitingsinfrastructuur bedrijventerrein Bissegem - Heule
Gistel	2	19/05/1998	N382 - rondweg, vak Leie - Stationsstraat
Harelbeke	12	1/09/1998	N50 - deel 3 van de fietsroute B te Kortrijk
Ichtegem	13	1/09/1998	R36 - aanliggend fietspad
leper	4	23/10/1998	N35 - verlichting doortocht Ardoie
leper	11	3/12/1998	N368 - fietspaden
leper	3	7/12/1998	N8 - doortocht Menen
leper	11	15/12/1998	N367 - fietspaden, vak Sluizencomplex tot Sint-Joris
leper	2	16/12/1998	N36 - weggedeelte N50 tot Bavikhooftsestraat
leper	11	16/12/1998	N333 - fietspaden
leper	2	13/04/1999	R35 - ring van Waregem, vak Oude Vijvestraat - Zultseweg
Izegem	2	13/04/1999	N382 - rondweg, vak Stationsstraat tot Ridder de Ghellinckstraat
Izegem	17	2/07/1999	N37 - verlichting ring rond Ruiselede, verlichting 3 kruispunten
Izegem	11	2/07/1999	N327 - fietspaden
Izegem	4	2/07/1999	N317 - verlichting doortocht Bredene-aan-Zee
Jabbeke	6	2/07/1999	R31
Koksijde	11	14/12/1999	N368 - fietspaden
Koksijde	2	16/12/1999	R34 - eerste fase, N32 - Keibergstraat
Koksijde	3	17/12/1999	N364 - doortocht Lo
Koksijde	18	7/02/2000	N36 - herinrichting als rotonde kruispunt N36 (Diksmuidesteenweg) - N313
Koksijde	3	6/03/2000	N34 - doortocht Koksijde - Bad

Koksijde	3	12/04/2000	N37b - zuiderring te Ieper, vak tussen N8 en N336
Koksijde	3	11/05/2000	N36 - doortocht Sint-Jansstraat en Statiesstraat
Kortemark	3	12/05/2000	doortocht Sijsele, Dorpstraat
Kortemark	6	27/07/2000	N393/N512/N50 netheid
Kortemark	3	7/08/2000	N327 - doortocht Wingene
Kortrijk	4	13/09/2000	N34 - verlichting
Kortrijk	3	14/09/2000	N368 - doortocht Eernegem
Kortrijk	13	14/12/2000	N 396 - dubbelrichtingsfietspadsubsidies à 80%
Kortrijk	11	10/01/2001	N36 - aanleg van vrijliggende verbindende fietspaden langs de N36
Lichtervelde	16	10/01/2001	N36 - herinrichting N36, wegvak buiten bebouwde kom
Lichtervelde	11	10/01/2001	N36 - aanleg van vrijliggende fietspaden langs de N36
Lo-Reninge	16	10/01/2001	N36 - herinrichting wegvak buiten bebouwde kom
Menen	3	7/03/2001	N370 & N370C - herinrichting doortocht Lichtervelde
Menen	4	7/03/2001	N370 & N370C, verlichting doortocht Lichtervelde
Middelkerke	4	7/03/2001	N367 - verlichting doortocht Zevenkote
Middelkerke	3	7/03/2001	N367 - herinrichting doortocht Zevenkote
Middelkerke	6	4/04/2001	N8/ N37/ N37b - delen netheid/N331/N379
Nieuwpoort	3	9/05/2001	N9 - Ezelstraat
Nieuwpoort	16	21/06/2001	N34 - herinrichting N34 buiten bebouwde kom
Oostende	11	13/08/2001	N308 - aanleg van een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad
Oostende	3	21/08/2001	N367 - herinrichting doortocht Brugsebaan te Gistel
Oostkamp	4	21/08/2001	N367 -verlichting doortocht
Oostkamp	16	6/09/2001	R30- herinrichting wegvak kanaaleiland aan de Katelijnepoort
Oostkamp	13	23/11/2001	N8 - vrijliggende fietspaden zonder onteigeningen, subsidies à 80%
Poperinge	4	4/12/2001	N327/ N370 - verlichting doortocht Wingene
Poperinge	4	4/12/2001	N370b - verlichting doortocht Zwevezele
Poperinge	4	6/12/2001	N8 - verlichting doortocht Menen
Ruiselede	13	11/12/2001	N330 - fietspaden met beperkte onteigeningen, subsidies à 80%
Spiere-Helkijn	10	12/12/2001	N35 - herinrichting schoolomgeving Vrije Basisschool, Kronevoordestraat te Handzame
Staden	11	13/12/2001	N371 - dubbelrichtingsfietspad, langs de N371 te Brugge en Blankenberge
Staden	11	13/12/2001	N371- dubbelrichtings-fietspad langs de N371 te Brugge en Blankenberge
Staden	17+ 18	13/12/2001	N331 - aanleg van verlichting rotonde N331 - Kruispunt Kemmelseweg, Ruusschaertstraat
Staden	4	13/12/2001	N333 - verlichting Steentjesmolenstraat te Elverdinge
Tielt	3	13/12/2001	N336 - herinrichting van de Rijselstraat te Ieper
Torhout	4	13/12/2001	N336 - verlichting van de Rijselstraat te Ieper
Veurne	3	13/12/2001	N336 - herinrichting doortocht Permekelaan en Stationsstraat te Jabbeke

infrastructurele bijakten West-Vlaanderen.xls

Veurne	3	13/03/2002	N34 - herinrichting van de Albert I-laan, derde fase, te Nieuwpoort-Bad
Waregem	17	12/04/2002	N36 - wegverlichting van kruispunt N36 te Izegem met Burg. Van Den Bogaerdelaan en Meensesteenweg en met Kortrijksestraat en Ondankstraat
Wielsbeke	18	12/04/2002	N36 - herinrichting van kruispunt N36 te Izegem met Burg. Van Den Bogaerdelaan en Meensesteenweg en met Kortrijksestraat en Ondankstraat
Wielsbeke	3	30/04/2002	N357 - herinrichting doortocht, Roeselarestraat en Gentsestraat
Wingene	4	30/04/2002	N357 - verlichting doortocht, Roeselarestraat en Gentsestraat
Wingene	11		N369 - aanleg van een fietspad
Wingene	6	26/08/2002	N34/N34c/N371 netheid
Wingene	13	21/10/2002	N325 dubbelrichtingsfietspad met onteigeningen, subsidies à 80%

gemeente/stad	module	datum	voorwerp bijakte
Leuven	3	5/02/1997	R23 - stedelijke verdelweg, Naamsepoort
Leuven	3	5/02/1997	N3 - stedelijke invalsweg, Tiensesteenweg
Scherpenheuvel-Zichem	3	22/09/1997	N212 - stedelijke verdelweg
Grimbergen	3	10/12/1997	N202 - doortocht Sint-Annalaan
Leuven	3	12/12/1997	R 23 - herinrichting wijde stationsomgeving
Tienen	3	12/12/1997	N3 - doortocht Hakendover
Zemst	3	12/03/1998	N227 - doortocht Hofstade
Vilvoorde	3	25/03/1998	N1 - doortocht Nowélei-Heidenplein
Zemst	5	8/04/1998	A1 - geluidsschermen
Zemst	3	18/05/1998	N267 - doortocht Weerde
Aarschot	2	26/06/1998	R25 - rondweg, vak Liersesteenweg - Herseltsesteenweg
Tienen	5	22/09/1998	A3 - geluidwerende schermen
Hoegaarden	18	10/12/1998	rotonde N29- N221 - Sint-Niklaasstraat
Diest	3	16/12/1998	R26 - stedelijke verdelweg
Zoutleeuw	3	16/12/1998	N3 - doortocht Halle -Booienhoven
Diest	12	2/07/1999	N29 - fietspad als verbinding N29 - N174
Aarschot	11	7/10/1999	N10 - vrijliggend fietspad
Tienen	18	13/12/1999	R27- rotonde R27 - N29
Zemst	5	14/12/1999	A1 - geluidwerend scherm oostzijde
Scherpenheuvel-Zichem	11	14/12/1999	N212 - fietspaden
Beginendijk	18	16/12/1999	N10 - herinrichting kruispunt N10, Liersesteenweg - Mechelbaan
Bertem	11	16/12/1999	N3 - fietspaden
Haacht	3	16/12/1999	N21 - doortocht
Zemst	3	16/12/1999	N1 - doortocht
Galmaarden	6	17/12/1999	N249/ N255/ N272/N495 netheid
Affligem	5	30/03/2000	A10 - geluidwerend scherm, wijken Bellekouter, Bremt-, Potaarde- en Petterstraat
Dilbeek, Lennik, Roosdaal en Ninove	19	6/06/2000	N8 - weggedeelte Brussel-Ninove, strategische planningsactiviteiten
Aarschot/Scherpenheuvel	11	7/08/2000	N10 - fietspad aan de zuidzijde
Bertem	17	7/08/2000	N3 - Tervuursesteenweg - wegverlichting
Bierbeek	5	16/08/2000	A3 - geluidwerend scherm noordzijde
Herent	13	14/12/2000	N286 - subsidiëring fietspaden met onteigeningen, subsidies à 80%
Zaventem	18	4/04/2001	N2 - N227 - kruispuntherinrichting N2 te Nossegem
Zemst	13	4/04/2001	N1 - subsidiëring fietspaden met onteigeningen, subsidies à 100%
Zemst	13	4/04/2001	N227, fietspaden zonder onteigeningen , subsidies à 100%

infrastructurele bijakten Vlaams-Brabant.xls

Halle	18	11/05/2001	N6 - kruispunt met N7 te Halle (Bevrijdingsplein) Heraanleg als rotonde
Galmaarden	13	21/05/2001	N272, fietspaden met partiële onteigeningen, subsidies à 100%
Vilvoorde	18	25/07/2001	N1 - herinrichting als wegvak buiten bebouwde kom
Vilvoorde	17	25/07/2001	N1 - verlichting rotonde N1/R22
Steenokkerzeel	4	30/07/2001	N227 - verlichting doortocht Perk
Steenokkerzeel	3	30/07/2001	N227 - herinrichting doortocht Perk
Zaventem	14	4/12/2001	A201- ontsluiting kantorenzone en bedrijventerrein "Airport Gardens - The Coporate Village"
Machelen	18	12/12/2001	N21 - herinrichting van het kruispunt van de gewestweg N21 met de Watertorenlaan
Dilbeek	5	13/12/2001	A10 - geluidwerende schermen langs de autosnelweg A10
Kortenbergh	8	13/12/2001	N2 - aanleg van een vrijliggende busbaan, in rijrichting Brussel
Kortenbergh	11	13/12/2001	N2 - aanleg vrijliggende fietspaden
Kortenbergh	17	13/12/2001	N2-aangepaste verlichting van onderstaande rotonde
Kortenbergh	18	13/12/2001	N2 - herinrichting kruispunt N2 met de Zavel- en de Wijnegemhofstraat als een rotonde
Rotselaar	13	13/12/2001	N21 - fietspaden, aanliggend verhoogd met gedeeltelijke onteigeningen, subsidies à 80%
Kampenhout	16	28/03/2002	N26 - Aanleg twee rotondes en een nieuwe brug te Kampenhout-Sas
Vilvoorde	16	28/03/2002	N1 - heraanleg Brusselsesteenweg, tss kruispunt met de Kluitingstraat tot station Eppegem,
Vilvoorde	17	28/03/2002	N1 - verlichting rotonde N1 te Vilvoorde
Vilvoorde	18	28/03/2002	N1 - herinrichting kruispunt met de Kluitingenstraat door aanleg rotonde
Zemst	16	28/03/2002	N1 - heraanleg Brusselsesteenweg, tss kruispunt met de Kluitingenstraat tot station Eppegem,
Zemst	17	28/03/2002	N1 - verlichting rotonde te Zemst
Zemst	18	28/03/2002	N1, herinrichting kruispunt met de Kluitingenstraat door aanleg rotonde te Zemst
Diest	4	30/04/2002	R26 - verlichting doortocht/ N 2 - verlichting doortocht
Zoutleeuw	4	30/04/2002	N3 - verlichting doortochten Dormaal en Halle - Booienhoven
Scherpenheuvel-Zichem	4	5/07/2002	N212 - verlichting van de doortocht te Scherpenheuvel
Tienen	4	9/07/2002	N3 - verlichting van de doortocht te Hakendover
Haacht	4	26/09/2002	N21 - verlichting doortocht Haacht
Zemst	4		N227 - verlichting doortocht Hofstade

gemeente/stad	module	datum	wegnummer	voorzakten
Beveren	3	19/12/1996	N70	N70 - doortocht
Eeklo	3	13/02/1997	N9	N9 - doortocht Markt
Dendermonde	3	6/06/1997	N47	N47 - doortocht Sint-Gillis-Dendermonde
Evergem	3	8/12/1997	N456	N456 - doortocht Sleidinge
Maldegem	3	18/05/1998	N9d	N9d - herinrichting doortocht gewestweg
Eeklo	11	16/07/1998	N455	N455 - vrijliggend fietspad N9 tot Rommelsweg te Eeklo
Sint-Laureins	11	16/07/1998	N455	N455- vrijliggend fietspad N9 tot Rommelsweg te Sint-Laureins
Deinze	18	23/03/1999	N42	N42 - kruispunt met de Molenstraat
Zulte	11	2/07/1999	N459	N459 - fietspaden
Eeklo	2	3/08/1999	R43	R43 - weggedeelte vanaf de N49 tot de N9
Zottegem	18	29/11/1999	N462	N462 - rotonde knooppunt Heldenlaan - Graaf Van Egmont- en Noordstraat
Geraardsbergen	18	13/12/1999	N495	rotonde op het knooppunt N495 Zonnebloemstraat - Voldersstraat -Weverijstraat
Gent	11	30/03/2000	N424	N424 -fietspaden Koopvaardijlaan te Gent
Berlare	11	7/04/2000	N467	N467 - fietspaden Berlare - Overmere, Donklaan
Gavere	3	12/04/2000	N439	N439 - doortocht Gavere, Stationsstraat
Eeklo	3	11/05/2000	N434	N434 - Peperstraat
Eeklo	16	11/05/2000	N434	N434 - Peperstraat
Geraardsbergen	3	6/07/2000	N8	N 8 - doortocht Ophasselt
Zottegem	13	14/12/2000	N462	N462 - subsidiëring fietspaden met onteigeningen, subsidies à 80%
Deinze	4	15/12/2000	N466a	N466a - verlichting rotonde Kongoplein te Deinze
Deinze	18	15/12/2000	N466a	N466a - herinrichting Kongoplein als een rotonde
Zulte	3	12/07/2001	N43	N43 - herinrichting doortocht Zulte
Zulte	4	12/07/2001	N43	N43 - verlichting doortocht Zulte
Oudenaarde	18	21/08/2001	N60	N60 - rotonde op het kruispunt N60 Westerring - N8 Leupegemstraat en Berchemweg
Kruishoutem	13	4/12/2001	N437	N437 - subsidiëring aanleg dubbelrichtingsfietspad met onteigeningen, subsidies à 80%
Eeklo	4	6/12/2001	N434	N434 - verlichting Peperstraat als doortocht
Brakel	13	13/12/2001	N493	N493 -aanliggend verhoogde fietspaden met partiële onteigeningen, subsidies à 100%
Zottegem	4	13/12/2001	N462	verlichting doortocht Zottegem
Zulte	13	13/12/2001	N43	N43- verbindende fietspaden, deels aanliggend verhoogd, deels vrijliggend zonder onteigeningen, subsidies à 80%
Oosterzele	11	30/04/2002	N415	N415 - Aanleg nieuwe verbindende fietspaden
Oosterzele	16	30/04/2002	N415	N415 - herinrichting gewestweg
Oosterzele	17	30/04/2002	N415	N415 - wegverlichting

infrastructurele bijakten Limburg.xls

gemeente/stad	module	datum	voorwerp bijakte
Maasmechelen	12	11/12/1996	N763 - fietspad Oude Baan en Koning Albertlaan
Hasselt	3	16/12/1996	N20 - stedelijke invalsweg, Luikersteenweg
Hasselt	3	16/12/1996	R70 - stedelijke verdeelweg, Kleine Ring
Hasselt	3	16/12/1996	N80 - stedelijke invalsweg, Sint-Truidersteenweg
Gingelom	3	6/03/1997	N789 - doortocht Jeuk
Hamont-Achel	3	15/12/1997	N748 - doortocht Achel
Neerpelt	6	17/06/1998	N712/N748 netheid
Bocholt	6	16/07/1998	N73/N76/N747 netheid
Gingelom	4	16/07/1998	N789 - verlichting doortocht Jeuk, mp. 6.670 tot mp. 8.760, verlichting
Maaseik	11	24/07/1998	N762 - vrijliggende fietspaden
Gingelom	6	1/09/1998	N80/N80b/N755/N765/N789 netheid
Zutendaal	6	1/09/1998	N77/ N730/ N744/N750 netheid
Heusden-Zolder	6	6/11/1998	N72/N719/N729/N729a netheid
Tessenderlo	18	14/12/1998	N174 - rotonde op het knooppunt met de Engsbergseweg
Bilzen	3	15/12/1998	N2 - stedelijke invalsweg Sint-Lambertuslaan
Tongeren	3	15/12/1998	N758 - doortocht 's Herenelderen,
Hasselt	3	16/12/1998	R70 - vierde fase, Kolonel Dussartplein
Maaseik	3	21/01/1999	N771 - doortocht Opoeteren
Opglabbeek	11	7/05/1999	N730 - fietspaden
Zutendaal	16	2/07/1999	N77 - Vijftien Augustusstraat
Hechtel-Eksel	11	2/07/1999	N747 - fietspaden
Hasselt	11	2/07/1999	N729 - fietspaden
Bilzen	4	2/07/1999	N2 - verlichting
As	3	2/07/1999	N723a/N730 - doortocht As
Meeuwen-Gruitrode	11	14/12/1999	N730 - fietspaden
Beringen	11	16/12/1999	N717 - fietspaden
Maasmechelen	14	16/12/1999	N78 - toegangsweg naar de oude mijnsite Eisdien
Heusden-Zolder	18	25/02/2000	N72 - herinrichting 4 kruispunten : Belikstraat, Heikant, Bieststraat en Elversekiezel
Maaseik	11	7/04/2000	N773 - fietspaden
Kortessem	17	11/05/2000	N20 - Hasseltseseenweg - wegverlichting
Genk	3	18/07/2000	N75 - doortocht Europalaan
Bilzen	3	16/08/2000	N2 - Hasseltsepoort
Ham	11	14/09/2000	N141 - fietspaden
Maaseik	4	14/09/2000	N771 - verlichting, doortocht Opoeteren
Lummen	11	8/12/2000	N717 - fietspaden,

Tongeren	6	14/12/2000	R72 - netheid	
Zutendaal	13	14/12/2000	N730 - subsidiëring fietspaden	
Heusden-Zolder	16	14/12/2000	N729 - herinrichting wegvak	
Hasselt	16	14/12/2000	N80 - herinrichting N80 als wegvak buiten bebouwde kom	
Hamont - Achel	4	14/12/2000	N748 - verlichting doortocht Achel	
Hasselt	3 + 10	15/12/2000	N2 - doortocht te Kermt + schoolomgevingen	
Genk	18	15/12/2000	N75 - herinrichting kruispunt N75 - N750 als een rotonde	
Herk-de-Stad	18	10/01/2001	N2 - herinrichting kruispunten N2/N2d, N2/N717 en aanleg rotonde N2d - Doelstraat	
Neerpelt	18	10/01/2001	N748 - aanleg van een rotonde op het kruispunt van de N748 met de Dorp-, Oude Brug- en Jos Verlindenstraat	
Tongeren	4	10/01/2001	N758 - verlichting N758 in de doortocht van 's Herenelderen, mp. 2.950 tot mp. 3.950	
Tessenderlo	14	4/04/2001	N724 - ontsluiting industrieterrein "Schoonhees" te Tessenderlo via insteekweg naar N724	
Heusden-Zolder	3	24/04/2001	N719 - herinrichting Brugstraat	
Bree	13 + 18	9/05/2001	N73 - vrijliggende fietspaden met onteigeningen, subsidies à 100% + rotonde op kruispunt N 73 - N76	
Blizen	18	21/05/2001	N730 - aanleg van een rotonde op het kruispunt N730 - Taunusweg	
Maaseik	3	20/06/2001	N773 - herinrichting doortocht Maaseik	
Heusden-Zolder	18	25/07/2001	N72 - herinrichting kruispunt N72-N719 als een rotonde	
Tessenderlo	11	13/08/2001	N141 - N 725 - aanleg van vrijliggende fietspaden	
Borgloon	11	17/10/2001	N79 - aanleg van nieuwe fietspaden	
Tongeren	11	17/10/2001	N79 - aanleg van nieuwe fietspaden	
Blizen	13	4/12/2001	N2 - fietspaden met partiële onteigeningen, subsidies à 80%	
Boholt	13	4/12/2001	N76 - dubbelrichtingsfietspad (grens Hamont-Achel), met onteigeningen, subsidies à 80%	
Hamont-Achel	13	4/12/2001	N748 - vrijliggende fietspaden met zeer beperkte onteigeningen, subsidies à 80%	
Neerpelt	13	4/12/2001	N748 - vrijliggende fietspaden met partiële onteigeningen, subsidies à 80%	
Hamont-Achel	13	7/12/2001	N76 - dubbelrichtingsfietspad met onteigeningen, subsidies à 80%	
Hasselt	13	13/12/2001	N739 - vrijliggende fietspaden met onteigeningen, subsidies à 100%	
Hasselt	13	13/12/2001	N725 - vrijliggende fietspaden met partiële onteigeningen, subsidies à 100%	
Lommel	11	13/12/2001	N74 - aanleg dubbelrichtingsfietspad, vanaf kruispunt N74 - N715 tot aan de Nederlandse grens	
Maasmechelen	18	13/12/2001	N78 - heraanleg van het toegangsweg N78 - E314 Noord / aanleg van een rotonde	
Herk-de-Stad	10	21/02/2002	N2d tot N716a - N754 herinrichting schoolomgeving	
Maaseik	10	21/02/2002	N773 - N757 herinrichting schoolomgeving	
Herk-de-Stad	18	13/03/2002	N2d - N716a - N754 - herinrichting van 4 kruispunten op de centrumlus te Herk-de-Stad	
Heusden-Zolder	4	5/07/2002	N729 - verlichting van het wegvak te Zolder (Bolderberg)	
Maaseik	17	10/07/2002	N773 - verlichting van de kruispunten met de N 721 en de Gremelsloweg	
Hamont-Achel	13	16/07/2002	N748 - fietspaden zonder onteigeningen, subsidies à 80%	
As	4	1/08/2002	N723a - verlichting doortocht N723a	
Meeuwen-Gruitrode	4	1/08/2002	N730 - verlichting doortocht Meeuwen-Gruitrode	

infrastructurele bijakten Limburg.xls

Diepenbeek & Hasselt	19	26/08/2002	N702 - strategische planningsactiviteiten N702
Genk	19	26/08/2002	N75 - strategische planningsactiviteiten N702/ N750/enN75
Diepenbeek	11	26/08/2002	N76 - aanleg van een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad
Bilzen	13	26/09/2002	N2 - fietspaden met beperkte onteigeningen, subsidies à 100%
Bilzen	13	26/09/2002	N2 fietspaden met onteigeningen, subsidies à 100%
Bilzen	13	26/09/2002	N2 - nieuwe fietspaden met onteigeningen, subsidies à 100%
Hasselt en Zonhoven	19	26/09/2002	N74 - strategische planningsactiviteiten N74 tot E314
Heusden-Zolder	4	26/09/2002	N719 - verlichting doortocht Heusden
Tongeren	19	5/11/2002	N20 - strategische planningsactiviteiten N79 - R72 Tongerse ontsluitings-infrastructuur
Meeuwen-Gruitrode	19	14/11/2002	N76 - strategische planningsactiviteiten N76
Kortesseem	17		N20 - verlichting N20 Tongersesteenweg
Lommel	19		N746 - N769 - strategische planningsactiviteiten - omleiding Kattenbos
Maaseik	4		N773 - verlichting Bospoort en kruispunt met de Bosmolenlaan - Stationsstraat
Herk-de-Stad	4		N2d - N716a - N754 - verlichting van 4 kruispunten op de centrumlus te Herk-de-Stad

nr.	gemeente/stad	module	volgnummer	datum	voorstel
17	Antwerpen	13	13a	13-jun-97	N177 - fietspad Jan Van Rijswijcklaan
309	Antwerpen	3	module 3	14-mei-02	N1 - N113 - A12a - Herinrichting van de Leien, vanaf de Bolivarplaats tot de Maria Theresialei te Antwerpen
310	Antwerpen	4	module 4	14-mei-02	N1 - N113 - A12a - aanbrengen van een aangepaste openbare verlichting langs de vernieuwde Leien te Antwerpen
311	Antwerpen	8	module 8	14-mei-02	N1 - N113 - A12a - aanleg van een vrijliggende tram- en busbaan in de as van de vernieuwde Leien, vak Bolivarplaats tot de Maria Theresialei
47	Arendonk	6	bijakte nr. 6A	17-jun-98	N139 - mp. 6.370 tot mp. 7.693, netheid
167	Arendonk	13	module 13	08-dec-00	N118 - subsidiëring fietspad, mp. 17.000 tot mp. 18.540
256	Arendonk	13	module 13B	13-dec-01	N139- subsidiëring van een dubbelrichtingsfietspad, mp. 7.700 tot mp. 10.133, met onteigeningen, subsidies à 80%
257	Arendonk	13	module 13C	13-dec-01	N118 - subsidiëring van een dubbelrichtingsfietspad, mp. 20.200 tot mp. 25.500, met onteigeningen, subsidies à 80%
101	Balen	3	bijakte nr. 3A	02-jul-99	N18 - doortocht Balen, mp. 23.400 tot mp. 25.230/N136 - doortocht Balen, mp. 0.000 tot mp. 0.980
155	Balen	4	bijakte nr. 4A	14-sep-00	N18 - verlichting, mp. 23.400 tot 25.230/ N136 - verlichting, mp. 0.000 tot mp. 0.980
108	Beerse	3	bijakte nr. 3A	13-dec-99	N132 - doortocht Beerse, mp. 5.720 tot mp. 6.900
222	Beerse	4	module nr. 4A	08-aug-01	N132 - verlichting doortocht Beerse, mp. 5.860 tot mp. 6.300
258	Bornem	18	module 18A	13-dec-01	N16 - herinrichting van het kruispunt N16 - Hingeneesteenweg met fietserstunnel
84	Borsbeek	11	bijakte nr. 11A	07-mei-99	R11 - fietspaden, mp. 1.500 tot mp. 3.800
147	Borsbeek	17	bijakte nr. 17A	07-aug-00	N116 - mp. 3.365 tot mp. 4.680 , wegverlichting
286	Borsbeek	6	module 6	14-feb-02	R11 - vanaf mp. 2.5 tot mp. 4.5 / N116 - vanaf mp. 3.4 tot mp. 4.8, netheid
51	Brasschaat	6	bijakte nr. 6A	16-jul-98	N1 - mp. 48.900 tot mp. 57.100/ N11 - mp. 0.000 tot mp. 2.150/ N117 - mp. 3.000 tot mp. 4.450/ N121 - mp. 0.000 tot mp. 0.750, netheid
20	Brecht	13	13A	28-aug-97	N133 - aanliggende fietspaden Venus- en Vaartstraat, mp. 5.650 tot mp. 7.573

203 Brecht	13	module 13A	04-apr-01	N133 - subsidiëring fietspaden, mp. 3.860 tot mp. 5.355, zonder onteigeningen, subsidies à 100%
234 Brecht	13	module 13B	23-nov-01	N115 - subsidiëring vrijliggende fietspaden, mp. 10.672 tot mp. 16.300, met onteigeningen, subsidies à 80%
33 Edegem	16	bijakte nr. 16A	16-dec-97	N173 - Prins Boudewijnlaan, mp. 1.900 tot mp. 3.500
125 Edegem	16	bijakte nr. 16B	17-dec-99	N173 - herinrichting wegvak buiten bebouwde kom, Prins Boudewijnlaan, tweede fase mp. 3.500 tot mp. 6.000
19 Essen	11	11A	01-jul-97	N122- vrijliggend fietspad, mp. 13.680 tot mp. 14.380
259 Essen	13	module 13A	13-dec-01	N122 - subsidiëring van een dubbelrichtingsfietspad vanaf mp. 11.400 tot mp. 15.300, met onteigeningen, subsidies à 80%
260 Essen	13	module 13D	13-dec-01	N133 - subsidiëring van een dubbelrichtingsfietspad, mp. 22.800 tot mp. 25.600, grotendeels met onteigeningen, subsidies à 80%
313 Essen	13	module 13B	05-jul-02	N117 - subsidiëring van een enkelzijdig dubbelrichtingsfietspad, mp. 18.100 tot mp. 19.500, met onteigeningen, subsidies à 80%
314 Essen	13	module 13C	05-jul-02	N117 - subsidiëring van een enkelzijdig dubbelrichtingsfietspad, mp. 15.000 tot mp. 15.500, met onteigeningen, subsidies à 80%
319 Essen	13	module 13E	10-jul-02	N125 - subsidiëring van een enkelzijdig dubbelrichtingsfietspad, mp. 2.400 tot mp. 4.500, met onteigeningen, subsidies à 80%
157 Geel	13	module 13	06-nov-00	N126 - subsidiëring fietspaden, mp. 1.309 tot mp. 2.700
320 Geel	13	module 13B	10-jul-02	N174 - subsidiëring van vrijliggende fietspaden, mp. 0.000 tot mp. 1.950, met onteigeningen, subsidies à 80%
321 Geel	13	module 13D	10-jul-02	N174 - subsidiëring van nieuwe vrijliggende fietspaden mp. 1.950 tot 3.630 (grens Laakdal), met onteigeningen, subsidies à 80%
327 Geel	5	module 5A	24-jul-02	A13 - geluidwerend scherm aan de zuidzijde van de autosnelweg A13, mp. 40.550 tot mp. 41.030
212 Grobbendonk	13	module 13A	21-mei-01	N13 - subsidiëring vrijliggende fietspaden, mp. 11.080 tot mp. 17.140, met onteigeningen, subsidies à 100%
106 Herentals	6	bijakte nr. 6A	29-nov-99	N13 - mp. 17.140 tot mp. 22.682/N123 - mp. 1.250 tot mp. 4.175/N152 - mp. 0.000 tot mp. 1.431/N153 - mp. 0.000 tot mp. 4.920, netheid
209 Herentals	13	module 13A	21-mei-01	N13 - subsidiëring fietspaden, mp. 17.140 tot mp. 19.060, met onteigeningen, subsidies à 100%
332 Herselt	6	module nr. 6	26-aug-02	N19 - vanaf mp. 29.847 tot mp. 39.539 - N152 - vanaf mp. 11.103 tot mp. 13.423 - N212 - vanaf mp. 0.000 tot mp. 5.645
10 Hoogstraten	11	11a	21-jan-97	N14 - fietspaden Strijbeekseweg

29 Hoogstraten	11	11B	12-dec-97	N124 - vrijliggend fietspad, mp. 13.270 tot mp. 14.073	
129 Hoogstraten	11	bijakte nr. 11D	30-mrt-00	N146 - fietspaden, mp. 3.710 tot mp. 5.970	
163 Hoogstraten	13	module 13A	08-nov-00	N124 - subsidiëring fietspad, mp. 9.581 tot mp. 12.450, zuidzijde, met onteigeningen, subsidies à 80%	
235 Hoogstraten	13	module 13C	23-nov-01	N115 - subsidiëring vrijliggende fietspaden, mp. 25.090 tot mp. 28.395, met onteigeningen, subsidies à 80%	
236 Hoogstraten	13	module 13D	23-nov-01	N144 - subsidiëring vrijliggende fietspaden, mp. 0.000 tot mp. 3.007, met onteigeningen, subsidies à 80%	
290 Hoogstraten	6	module 6	13-mrt-02	N14 - N115 - N124 - N128 - N138 - N144 - N146, delen, netheid	
158 Kalmthout	13	module 13A	08-nov-00	N122 - subsidiëring fietspaden, mp. 9.300 tot mp. 10.300, met onteigeningen, subsidies à 80%	
159 Kalmthout	13	module 13B	08-nov-00	N117 - subsidiëring fietspaden, mp. 13.100 tot mp. 15.000, met onteigeningen, subsidies à 80%	
160 Kalmthout	13	module 13C	08-nov-00	N111 - subsidiëring fietspaden, mp. 12.500 tot mp. 13.900, met onteigeningen, subsidies à 80%	
161 Kalmthout	13	module 13D	08-nov-00	N133 - subsidiëring fietspaden, mp. 19.000 tot mp. 21.100 en vanaf mp. 21.300 tot mp. 22.750, met onteigeningen, subsidies à 80%	
230 Kalmthout	3	bijakte 3A	06-sep-01	N117 - doortocht Achterbroek, mp. 10.830 tot mp. 12.200	
261 Kalmthout	13	module 13E	13-dec-01	N117 - subsidiëring van een dubbelrichtingsfietspad, mp. 7.800 tot mp. 8.250, met onteigeningen subsidies à 80%	
165 Kasterlee	13	module 13A	08-dec-00	N123 - subsidiëring fietspad, mp. 12.645 tot mp. 12.940	
37 Laakdal	11	bijakte nr. 11A	11-mrt-98	N126 - fietspaden, mp. 8.700 tot mp. 10.600	
69 Laakdal	18	bijakte nr. 18A	15-dec-98	rotonde op het knooppunt met de Nijverheidsweg	
237 Laakdal	13	module 13A	23-nov-01	N141 - subsidiëring vrijliggende fietspaden, mp. 6.800 tot mp. 7.900, met beperkte onteigeningen, subsidies à 80%	
326 Laakdal	5	module 5A	24-jul-02	A13 - geluidwerend scherm aan de zuidzijde van de autosnelweg A13, mp. 41.030 tot mp. 42.050	
114 Lier	16	bijakte nr. 16A	16-dec-99	N10 - weggedeelte te Koningshooikt en Berlaar, mp. 13.450 tot mp. 18.450	
238 Lier	13	module 13A	23-nov-01	N13 - subsidiëring aanleg fietspaden, mp. 0.350 tot mp. 2.050, zonder onteigeningen, subsidies à 100%	

196 Lille	11	bijakte nr. 11A	07-mrt-01	N140 - vrijliggende fietspaden, mp. 5.250 tot mp. 6.260	
171 Malle	13	module 13A	14-dec-00	N133 - subsidiëring fietspad, mp. 0.000 tot mp. 3.100	
179 Malle	13	module 13A	14-dec-00	N14 - subsidiëring fietspaden, mp. 23.300 tot mp. 25.700	
67 Mechelen	3	bijakte nr. 3A	14-dec-98	N1 - doortocht Walem, mp. 21.850 tot mp. 23.350	
83 Mechelen	14	bijakte nr. 14A	22-apr-99	Ontsluiting industrieterrein Mechelen Zuid en Technopolis	
287 Merksplas	10	module 10A, B en C	21-feb-02	N131 - vanaf mp. 13.438 tot mp. 13.880 N124 - vanaf mp. 6.073 tot mp. 5.673 en N 5.436 tot mp. 5.674	
317 Merksplas	13	module 13A	09-jul-02	N124 - subsidiëring van een fietspad aan de zuidkant van de gewestweg, tussen mp. 6.450 en mp. 9.581, met onteigeningen, subsidies à 80%	
94 Mortsel	6	bijakte nr. 6A	02-jul-99	N1 - mp. 33.800 tot mp. 36.000 / R11 - mp. 6.350 tot mp. 7.880 (oude spoorwegberm), netheid	
226 Olen	6	module 6A	13-aug-01	N13 - mp. 22.862 tot mp. 27.376 - N152 - mp. 1.431 tot mp. 4.041, netheid	
132 Ranst	16	bijakte nr. 16A	05-apr-00	N14 - weggedeelte Ranst - Emblem mp. 17.000 tot mp. 18.500	
322 Ranst	17	module 17A	10-jul-02	N14 - verlichting van het wegvak Liersesteenweg te Emblem, mp. 17.000 tot mp. 18.600	
80 Ravels	16	bijakte nr. 16A	13-apr-99	N12 - wegvak buiten de bebouwde kom, mp. 44.680 tot mp. 45.410	
103 Ravels	17	bijakte nr. 17A	13-sep-99	N12 - verlichting wegvak buiten bebouwde kom, mp. 44.680 tot mp. 45.400	
180 Ravels	13	modules 13A & B	14-dec-00	N12 - subsidiëring dubbelrichtingsfietspad, mp. 55.500 tot mp. 56.500 en vanaf mp. 45.400 tot mp. 46.400	
239 Ravels	13	module 13C	23-nov-01	N119 - subsidiëring vrijliggende fietspaden, mp. 6.200 tot mp. 7.300, met onteigeningen, subsidies à 80%	
323 Ravels	13	module 13D	10-jul-02	N118 - subsidiëring van een enkelzijdig dubbelrichtingsfietspad, mp. 25.400 tot mp. 29.100, met onteigeningen, subsidies à 80%	
38 Retie	11	bijakte nr. 11A	11-mrt-98	N123 - vrijliggend fietspad, vanaf de Laarstraat tot Hodonk	
162 Retie	13	module 13B	08-nov-00	N123 - subsidiëring fietspaden, mp. 23.570 tot mp. 25.900	
164 Retie	6	bijakte 6A	09-nov-00	N118 - mp. 7.300 tot mp. 13.000 en mp. 13.300 tot mp. 16.380/ N123 - mp. 17.360 tot mp. 26.000, netheid	

166 Retie	13	module 13A	08-dec-00	N118 - subsidiëring fietspad, mp. 13.300 tot mp. 17.000, oostzijde
262 Rijkvorsch	13	module 13	13-dec-01	N14 - subsidiëring fietspaden, mp. 40.570 tot mp. 43.300 met onteigeningen, subsidies à 80%
353 Rijkvorsch	3	module 3a		N14 - herinrichting doortocht, Hoek en Oostmalsesteenweg, tussen mp. 44.133 en 43.260
354 Rijkvorsch	4	module 4a		N118 - verlichting doortocht, Hoek en Oostmalsesteenweg, tussen mp. 44.133 en 43.260
48 Rumst	13	bijakte nr. 13A	17-jun-98	N1 - aanliggende fietspaden, mp. 24.800 tot mp. 26.400
123 Rumst	11	bijakte nr. 11B	17-dec-99	N1 - fietspaden N1, mp. 23.350 tot mp. 24.800
178 Schilde	13	module 13A	14-dec-00	N121 - subsidiëring aanleg dubbelrichtingsfietspad mp. 7.650 tot mp. 8.450
206 Schoten	11	bijakte nr. 11A	09-mei-01	N121 - vrijliggend fietspad, mp. 3.100 tot mp. 2.130 en vanaf mp. 1.772 tot mp. 1.444
242 Stabroek	13	module 13A	04-dec-01	N111 - subsidiëring aanleg vrijliggende fietspaden, mp. 0.600 tot mp. 4.480, met onteigeningen, subsidies à 100%
87 Wommelgem	17	bijakte nr. 17A	02-jul-99	N116 - verlichting, mp. 4.700 tot mp. 7.800 (eerste fase)/mp. 3.400 tot mp. 4.700 (tweede fase)
100 Wommelgem	13	bijakte nr. 13a	02-jul-99	R11 - fietspaden, mp. 1.500 tot mp. 3.800
197 Wommelgem	6	modules 6A & 6B	04-apr-01	R11 - mp. 0.700 tot mp. 2.600/ N116 - mp. 3.000 tot mp. 4.700 en mp. 4.700 tot mp. 7.600
263 Wommelgem	11	module 11A	13-dec-01	bouwen van fietsonderdoorgangen onder de R11 t.h.v. meterpunt 1.800
86 Wuustwezel	6	bijakte nr. 6A	02-jul-99	N1 - mp. 59.400 tot mp. 61.300/mp. 64.350 tot mp. 66.140/N111 - mp. 17.950 tot mp. 19.030/N133 - mp. 12.200 tot mp. 15.770/N144 - mp. 8.380 tot mp. 10.300, netheid
264 Wuustwezel	13	modules 13A/13B/13C	13-dec-01	N144 - subsidiëring aanleg fietspaden - mp. 10.300 tot mp. 11.400 (zuidzijde) - mp. 10.300 tot mp. 11.100 (noordzijde) - mp. 3.000 tot mp. 8.400, aan weerszijden, met onteigeningen, subsidies à 80%
265 Wuustwezel	13	module 13D	13-dec-01	N133 - subsidiëring vrijliggende fietspaden, mp. 15.700 tot mp. 18.900, met onteigeningen, subsidies à 80%
34 Zwijndrecht	3	bijakte nr. 3	19-dec-97	N70 - doortocht Zwijndrecht, mp. 46.200 tot mp. 48.500
223 Zwijndrecht	4	bijakte nr. 4A	13-aug-01	N70 - verlichting doortocht Zwijndrecht, mp. 46.200 tot mp. 48.500

AWV AFDELING PERSONENVERVOER EN LUCHTHAVENS
GOEDGEKEURDE BIJAKTEN

Allerhande uitgaven i.v.m. de voorbereiding, de planning, de studie en de uitvoering van mobiliteitsconvenanten m.i.v. de dekking van de extra exploitatiekosten geleden door de VVM

Antwerpen

Nr.	GEMEENTE/STAD	TYPE BIJAKTE	DATUM ONDERTEKENING	VOORWERP BIJAKTE
MO5040-1 11001	AARTSELAAR	9	17/12/1998	Project Rupel Aartselaar
MO 11001	AARTSELAAR	7	05/07/2000	Project Rupelgemeenten + Aartselaar
MO1795-2 11002	ANTWERPEN	9b	23/01/1997	Antwerpen-Laataavondbediening-weekend-en nachtvervoer-goedkeuring bijakte 9b
MO1796-2 11002	ANTWERPEN	9a	23/01/1997	Antwerpen-Zuiden-Goedkeuring bijakte 9a
MO1884 11002	ANTWERPEN	7a	13/10/1998	Antwerpen-Informatieverschaffing – Goedkeuring bijakte 7
MO5038-1 11002	ANTWERPEN	9	18/12/1998	Project Buitenring Antwerpen-Antwerpen
MO1877 13001	ARENDONK	15	27/11/1997	Arendonk-Halteinfrastructuur – Goedkeuring bijakte 15
MO5041-1 13003	BALEN	9	18/12/1998	Balen Belbusproject
MO5054 13003	BALEN	7	02/07/1999	Balen informatieververschaffing
MO5040-2 11005	BOOM	9	17/12/1998	Project Rupel Boom
MO 11005	BOOM	7	05/07/2000	Project Rupelgemeenten en Aartselaar
MO5038-2 11008	BRASSCHAAT	9	18/12/1998	Project Buitenring Antwerpen Brasschaat

MO5071-1 11008	BRASSCHAAT	7	16/12/1999	Brasschaat Buitenring Antwerpen
MO2252 11009	BRECHT	15	07/05/1998	Brecht-Halteinfrastructuur-goedkeuring bijakte 15
MO5040-3 11018	HEMIKSEM	9	17/12/1998	Project Rupel Hemiksem
MO 11018	HEMIKSEM	7	05/07/2000	Project Rupelgemeenten+Aartselaar
MO5038-3 11023	KAPELLEN	9	18/12/1998	Project Buitenring Antwerpen Kapellen
MO2253 13019	LILLE	15	07/05/1998	Lille-Halteinfrastructuur-Goedkeuring bijakte 15
MO1776-2 12025	MECHELEN	9	23/01/1997	Mechelen-Goedkeuring bijakte 9
MO5050-1 12025	MECHELEN	10	16/02/1999	Mechelen TOV Project
MO5040-4 11030	NIEL	9	17/12/1998	Project Rupel Niel
MO 11030	NIEL	7	05/07/2000	Project Rupelgemeenten + Aartselaar
MO5040-5 11037	RUMST	9	17/12/1998	Project Rupel Rumst
MO 11037	RUMST	7	05/07/2000	Project Rupelgemeenten + Aartselaar
MO5040-6 11038	SCHELLE	9	17/12/1998	Project Rupel Schelle
MO 11038	SCHELLE	7	05/07/2000	Project Rupelgemeenten + Aartselaar
MO 11038	SCHELLE	15	25/03/1998	Schelle-goedkeuring bijakte 15
MO5038-4 11040	SCHOTEN	9	18/12/1998	Project Buitenring Antwerpen Schoten

MO5071-2 11040	SCHOTEN	7	16/12/1999	Schoten Buitenring Antwerpen
MO5038-5 11044	STABROEK	9	18/12/1998	Project Buitenring Antwerpen Stabroek
MO5071-3 11044	STABROEK	7	16/12/1999	Stabroek Buitenring Antwerpen
MO5038-6 11050	WIJNEGEM	9	18/12/1998	Project Buitenring Antwerpen Wijnegem
MO5071-4 11050	WIJNEGEM	7	16/12/1999	Wijnegem Buitenring Antwerpen
Mo11056-0	ZWIJNDRECHT	project bijakte 7+9	30/11/2001	projectbijakte 1 met module 7 en 9 Project Zwijndrecht - Waasland

Totaal : 7 = 13
9 = 17

AWV AFDELING PERSONENVERVOER EN LUCHTHAVENS
GOEDGEKEURDE BIJAKTEN

Allerhande uitgaven i.v.m. de voorbereiding, de planning, de studie en de uitvoering van mobiliteitsconvenanten m.i.v. de dekking van de extra exploitatiekosten geleden door de VVM

West-Vlaanderen

Nr.	GEMEENTE/STAD	TYPE BIJAKTE	DATUM ONDERTEKENING	VOORWERP BIJAKTE
MO1777-2 38002	ALVERINGEM	9	23/01/1997	Alveringem-Belbus Veurne-Diksmuide-Goedkeuring bijakte 9
MO1800-2 31003	BEERNEM	9	23/01/1997	Beernem-Goedkeuring bijakte 9
MO5014 31003	BEERNEM	15	16/07/1998	Beernem-Goedkeuring bijakte 15
MO5068 31003	BEERNEM	7	02/07/1999	Beernem-Informatie verschaffing nieuwe lijn Sijsele-Beernem-Wingene
MO5020 35002	BREDENE	10	22/09/1998	Oostende-Avondlijn-Goedkeuring bijakte 9
MO1793-2 31005	BRUGGE	7	23/01/1997	Brugge-Informatieverschaffing-Goedkeuring bijakte 7
MO1793-3 31005	BRUGGE	9a	23/01/1997	Brugge-Stadsnet-Goedkeuring bijakte 9a
MO1793-4 31005	BRUGGE	9b	23/01/1997	Brugge-Voorstad-Goedkeuring bijakte 9b
MO 31005	BRUGGE	Project bijakte 7 + 9	05/06/2002	Projectbijakte C met module 7 en 9 project Brugge 2002
MO1800-3 31006	DAMME	9	23/01/1997	Damme-Goedkeuring bijakte 9
MO5019 38008	DE PANNE	7	13/10/1998	De Panne-Doortrekking tramlijn De Panne-Adinkerke+frequentieaanpassing-goedkeuring bijakte 7
MO1777-3 32003	DIKSMUIDE	9	23/01/1997	Diksmuide-Belbus Veurne-Goedkeuring bijakte 9

MO5003	35005	GISTEL	7	17-06/1998	Gistel-Voorstadsbediening Oostende-goedkeuring bijakte 7
MO5055-1	35005	GISTEL	9	24/03/1999	Mobiliteitsconvenant Oostende Voorstad
MO5024	34013	HARELBEKE	7	22/09/1998	Harelbeke-goedkeuring bijakte 7
MO5049	33039	HEUVELLAND	9	18/12/1998	Heuveland Belbusproject Ieper-Poperinge
MO5008	33011	IEPER	7	23/10/1998	Ieper-Belbus Ieper-Poperinge-goedkeuring bijakte 7
MO5051	33011	IEPER	9	18/12/1998	Belbusproject Ieper Poperinge
MO	33011	IEPER	9	21/03/2000	Project Ieper-Flanders Language Valley
MO1985	31012	JABBEKE	9	01/07/1997	Jabbeke-voorstadsbediening Brugge-goedkeuring bijakte 9
MO5027-1	34022	KORTRIJK	9	07/12/1998	Kortrijk Stadsnet
MO5028	34022	KORTRIJK	7	21/01/1999	Kortrijk Stadsnet
MO5031-1	34022	KORTRIJK	9	07/12/1998	Project Voorstadsbediening Kortrijk-Zwevegem
MO1777-4	32030	LO-RENINGE	9	23/01/1997	Lo-Reninge-Belbus Veurne-Diksmuide-Goedkeuring bijakte 9
MO5011	33016	MESEN	7	23/10/1998	Mesen-Belbus Ieper-Poperinge-Goedkeuring bijakte 7
MO5046	33016	MESEN	9	18/12/1998	Mesen-belbusproject Ieper-Poperinge
MO5055-2	35011	MIDDEKERKE	9	24/03/1999	Mobiliteitsconvenant Oostende Voorstad
MO1792-2	35013	OOSTENDE	7	23/01/1997	Oostende-Informatieverschaffing-goedkeuring bijakte 7

MO1792-3	35013	OOSTENDE	9a	23/01/1997	Oostende-Laatavondbediening-goedkeuring bijakte 9a
MO	35013	OOSTENDE	9	23/03/2000	Oostende-Centrumbus
MO1792-4	35013	OOSTENDE	9b	23/01/1998	Oostende-avondlijn-Goedkeuring bijakte 9b
MO1792-5	35013	OOSTENDE	10	23/01/1997	Oostende-Financiële tussenkomst lokale overheid-Goedkeuring bijakte 10
MO2251	35013	OOSTENDE	10b	22/04/1998	Oostende-Financiële tussenkomst lokale overheid(Tov-biljet)-Goedkeuring bijakte 10b
MO5001	35013	OOSTENDE	7b	17/06/1998	Oostende-Voorstadsbediening-Goedkeuring bijakte 7b
MO5002	35013	OOSTENDE	7c	17/06/1998	Oostende-Doortrekking tramlijn De Panne-Adinkerke+frequentieaanpassing-Goedkeuring bijakte 7c
MO5069 537pvs/v		OOSTENDE	9	24/03/1999	Oostende-Verantwoording voorstadsbediening Oostende
MO2105	31022	OOSTKAMP	7	23/10/1998	Oostkamp-Informatieverschaffing-goedkeuring bijakte 7
MO5055-3	35014	OUDENBURG	9	24/03/1999	Mobiliteitsconvenant Oostende Voorstad
MO5017	35014	OUDENBURG	7	22/09/1998	Oudenburg-voorstadsbediening Oostende-goedkeuring bijakte 7
MO5010	33021	POPERINGE	7	23/10/1998	Poperinge-Belbus Ieper-Poperinge-Goedkeuring bijakte 7
MO5047	33021	POPERINGE	9	18/12/1998	Poperinge Belbusproject Ieper-Poperinge
MO1777-5	38025	VEURNE	9	23/01/1997	Veurne-Belbus Veurne-Diskuide-goedkeuring bijakte 9
MO5004	38025	VEURNE	7	23/10/1998	Veurne-Goedkeuring bijakte 7
MO5048	33041	VLETEREN	9	18/12/1998	Vleteren Belbusproject Ieper-Poperinge

MO1800-4	37018	WINGENE	9	23/01/1997	Wingene-Goedkeuring bijakte 9
MO1800-5	37018	WINGENE	7	23/01/1997	Wingene-Informatieverschaffing-Goedkeuring bijakte 7
MO5033	34042	ZWEVEGEM	7	16/02/1999	Zwevegem Voorstad Kortrijk

Totaal : 7 = 18
9 = 26

**AWV AFDELING PERSONENVERVOER EN LUCHTHAVENS
GOEDGEKEURDE BIJAKTEN**

Allerhande uitgaven i.v.m. de voorbereiding, de planning, de studie en de uitvoering van mobiliteitsconvenanten m.i.v. de dekking van de extra exploitatiekosten geleden door de VVM

Vlaams-Brabant

Nr.	GEMEENTE/STAD	TYPE BIJAKTE	DATUM ONDERTEKENING	VOORWERP BIJAKTE
23002	ASSE	7+8+9	11/12/2000	Asse
MO5044-1 23016	DILBEEK	9	16/12/1998	Dilbeek
MO1821-2 23025	GRIMBERGEN	9	25/11/1997	Grimbergen-goedkeuring bijakte 9
MO2116 23025	GRIMBERGEN	7	06/11/1998	Grimbergen-Informatieverschaffing-Goedkeuring bijakte 7
23027	HALLE	9	02/07/1999	Halle
MO1926 24038	HERENT	15	27/11/1997	Herent-Halteinfrastructuur-Goedkeuring bijakte 15
MO2178 24043	HOLSBEEK	15	17/02/1998	Holsbeek-Halteinfrastructuur-Goedkeuring bijakte 15
MO5030-2 24054	KORTENAKEN	9	14/12/1998	Kortenaken Project Hageland
MO5067 24054	KORTENAKEN	7	07/10/1999	Kortenaken Informatieverschaffing over het openbaar vervoer Landelijke bussen Hageland
MO 24055	KORTENBERG	Project bijakte 7+9	11/12/2001	Projectbijakte met module 7 en 9 Project GEN Brussel-Kortenber-Leuven
MO1791-2 24062	LEUVEN	9	23/01/1997	Leuven-Goedkeuring bijakte 9
MO2179 24062	LEUVEN	15	20/02/1998	Leuven-Halteinfrastructuur-Goedkeuring bijakte 15

MO2180	24133	LINTER	15	28/04/1998	Linter-Halteinfrastructuur-Goedkeuring bijakte 15
MO5030-4	24133	LINTER	9	14/12/1998	Linter Project Hageland
MO2181	24094	ROTSELAAR	15	17/06/1998	Rotselaar-Halteinfrastructuur-Goedkeuring bijakte 15
MO5005	24107	TIENEN	15	17/06/1998	Tienen-Goedkeuring bijakte 15
MO1821-3	23088	VILVOORDE	9	25/11/1997	Vilvoorde-Goedkeuring bijakte 9
MO2115	23088	VILVOORDE	7	18/11/1997	Vilvoorde-Informatieverschaffing-Goedkeuring bijakte 7
MO1821-4	23094	ZAVENTEM	9	25/11/1997	Zaventem-Goedkeuring bijakte 9
MO2001	23094	ZAVENTEM	7	28/08/1997	Zaventem-Informatieverschaffing-Goedkeuring bijakte 7
MO	23094	ZAVENTEM	9	05/12/2001	Projectbijakte met module 9 Project Keilberg
MO5030-3	24130	ZOUTLEEUEW	9	14/12/1998	Zoutleeuw-Project Hageland
MO5066	24130	ZOUTLEEUEW	7	02/07/1999	Zoutleeuw-Landelijke bussen Hageland Infromatieverschaffing over het openbaar vervoer

Totaal : 7 = 8
9 = 13

AWV AFDELING PERSONENVERVOER EN LUCHTHAVENS
GOEDGEKEURDE BIJAKTEN

Allerhande uitgaven i.v.m. de voorbereiding, de planning, de studie en de uitvoering van mobiliteitsconvenanten m.i.v. de dekking van de extra exploitatiekosten geleden door de VVM

Oost-Vlaanderen

Nr.	GEMEENTE/STAD	TYPE BIJAKTE	DATUM ONDERTEKENING	VOORWERP BIJAKTE
MO1885-2 43002	ASSENEDE	9	26/05/1997	Assenede – Goedkeuring bijakte 9
MO1886-2 43002	ASSENEDE	7	01/07/1997	Assenede-Informatieverschaffing-Goedkeuring bijakte 7
MO1906 43002	ASSENEDE	15	09/12/1997	Assenede-Halteinfrastructuur-Goedkeuring bijakte 15
MO1881 43005	EEKLO	15	09/12/1997	Eeklo-Halteinfrastructuur-Goedkeuring bijakte 15
MO1885-3 43005	EEKLO	9	26/05/1997	Eeklo-Goedkeuring bijakte 9
MO1886-3 43005	EEKLO	7	01/07/1997	Eeklo-Informatieverschaffing-Goedkeuring bijakte 7
MO5034 44021	GENT	10	02/12/1998	Gent TOV
MO5045-1 44021	GENT	7bis	16/02/1999	TOV Gent
MO 44021	GENT	9	06/03/2001	Gent-Project tramverlenging Zwijnaarde
MO 44021	GENT	Projectbij akte 7+9	19/11/2002	Gent - Laatavondvervoer
MO1885-4 43007	KAPRIJKE	9	26/05/1997	Kaprijke-Goedkeuring bijakte 9
MO1886-4 43007	KAPRIJKE	7	01/07/1997	Kaprijke-Informatieverschaffing-Goedkeuring bijakte 7

MO1885-5 43014	ST.LAUREINS	9	26/05/1997	St.Laureins-Goedkeuring bijakte 9
MO1886-5 43014	ST.LAUREINS	7	01/07/1997	St.Laureins-Informatieverschaffing-Goedkeuring bijakte 7

Totaal : 7 = 6
9 = 6

AWV AFDELING PERSONENVERVOER EN LUCHTHAVENS

GOEDGEKEURDE BIJAKTEN

Allerhande uitgaven i.v.m. de voorbereiding, de planning, de studie en de uitvoering van mobiliteitsconvenanten m.i.v. de dekking van de extra exploitatiekosten geleden door de VVM

Limburg

Nr.	GEMEENTE/STAD	TYPE BIJAKTE	DATUM ONDERTEKENING	VOORWERP BIJAKTE
MO2162-3 73006	BILZEN	9	18/12/1998	Bilzen Belbusproject
MO5037-6 73006	BILZEN	9	18/12/1998	Bilzen Project Maasland ZO Limburg
MO5037-3 72041	DILSEN-STOKKEM	9	16/03/1999	Dilsen-Stokkem Maasland ZO Limburg
71016	GENK	9	05/06/2000	Genk-Project Genk
MO2145 71017	GINGELOM	15	09/12/1997	Gingelom-Halteïnfrastructuur-Goedkeuring bijakte 15
MO1784-2 71022	HASSELT	9	23/01/1997	Hasselt-Goedkeuring bijakte 9
MO1983 71022	HASSELT	10	26/06/1997	Hasselt-tegemootkoming stad in de exploitatiekosten openbaar vervoer-Goedkeuring bijakte 10
MO5037-1 73032	HOESELT	9	18/12/1998	Hoeselt Maasland en ZO Limburg
MO2177 72039	HOUTHALEN-HELCHTEREN	15	17/02/1998	Houthalen-Helchteren-Halteïnfrastructuur-Goedkeuring bijakte 15
MO5037-5 73042	LANAKEN	9	18/12/1998	Lanaken Maasland en ZO Limburg
MO5075 72020	LOMMEL	9	17/12/1999	Lommel Hasselt Snelle Busverbinding
MO1879 71037	LUMMEN	15	03/12/1997	Lummen-Halteïnfrastructuur-Goedkeuring bijakte 15

MO5070	72021	MAASEIK	9	02/07/1999	Maaseik Maasland ZO Limburg	
MO5037-4	73107	MAASMECHELEN	9	18/12/1998	Maasmechelen Maasland en ZO Limburg	
MO1923	72045	NIEUWERKERKEN	15	17/02/1998	Nieuwerkerken-Halteïnfrastructuur-Goedkeuring bijakte 15	
MO2264-2	73066	RIEMST	9	18/12/1998	Riemst-Belbus-Goedkeuring bijakte 9	
MO5037-2	73066	RIEMST	9	18/12/1998	Riemst Maasland en ZO Limburg	
MO2161-2	71057	TESSENDERLO	9	18/12/1998	Tessenderlo-Belbusproject-goedkeuring bijakte 9	

Totaal : 7 = 0
9 = 13

BIJLAGE 3

Projecten zeewering en dijken

Budgettair overzicht zeedijken, zandsuppleties en badstrandverhogingen

(Alle bedragen incl. BTW, en uitgedrukt in duizend Euro
Werken met aanvangsdatum vanaf 01.01.1997)

Zeedijken

a) Injecties met cementspecie van holtes onder de gloopingsbekleding

Uitgevoerd

Zeedijk te Oostende	2.085
Spinoladijk te Oostende	239

In uitvoering

Spinoladijk te Oostende	255
--------------------------------	------------

Totaal

2.579 duizend Euro of 104 miljoen BEF

b) herbouwen van de zeedijkvlooiingen

Uitgevoerd

Zeedijkvlooiingen Oostende: vak 2, 3 en 6	2.668
Zeedijkvlooiingen Middelkerke: vak 4-5	1.833

In uitvoering

Zeedijkvlooiingen Middelkerke vak 7-8	1.161
--	--------------

Aanbesteed

Zeedijkvlooiingen Knokke-1^e fase	807
Zeedijkvlooiingen Middelkerke-vak 9	530

Wordt eerstdaags aanbesteed

Zeedijkvlooiingen Oostende-vak 10	1.000
--	--------------

Totaal

7.999 duizend Euro of 323 miljoen BEF

c) renovatie dijkwandelwegenUitgevoerd

Knokke	273
Blankenberge 2^e-5^e fase	2.402
Wenduine	298
Middelkerke 1^e-7^e fase	3.143
Oostende 2^e-4^e fase	3.593
Westende 1^e-3^e fase	921
Zeebrugge-1^e en 2^e fase	1.514

In uitvoering

Oostende	3.264
Middelkerke-8^e fase	990
Westende-4^e fase	511

Wordt eerstdaags aanbesteed

Oostende	1.192
Middelkerke-9^e fase	1.399
Westende-vak 5	880

Totaal

20.380 duizend Euro of 822 miljoen BEF

d) LeuningenUitgevoerd

Leuningen	142
------------------	------------

Totaal

142 duizend Euro of 5 miljoen BEF

Zandsuppleties

(Alle bedragen incl. BTW, en uitgedrukt in duizend Euro
Aanvangsbevelen vanaf 01.01.98)

Uitgevoerd

De Haan	1.555
Blankenberge	4.419
Knokke	5.167

Vastgelegd

Oostende-centrum	2.998
Strandhervoeeding Mariakerke	2.826

Totaal

16.965 duizend Euro of 420 miljoen BEF

Jaarlijkse badstrandverhogingen

Gemiddeld 1.360 duizend € per jaar

BIJLAGE 4

Schriftelijke procedure :

Vragen van de heer Carl Decaluwe en antwoorden van de minister

SCHRIFTELIJKE PROCEDURE

1. Vragen van de heer Carl Decaluwe

64.10

Een fundamentele vraag die misschien toch eens gesteld kan worden (ik ken de voorgeschiedenis daar niet zo goed van): waarom zijn er drie Vlaamse wegbeheerders (NV Zeekanaal, Dienst voor de Scheepvaart, AWZ zelf)? Werken zij allen even efficiënt? Is er nooit aan gedacht om die drie te integreren tot één? Zouden de middelen in dat scenario niet optimaler gebruikt kunnen worden?

Daling van 14.05 (veerdiensten) eenvoudig te verklaren door volledige overheveling van de veerdiensten naar DAB Vloot. Waarvoor dient het resterende bedrag nog? Restanten uit het verleden?

Bij 14.06 (onderhoud waterwegen) kan mogelijk stil gestaan worden bij het probleem van het baggeren van rivieren. Het is bekend dat schepen op bepaalde plaatsen niet vol geladen kunnen worden omdat er onvoldoende diepgang is door onvoldoende onderhoudsbaggerwerken. Eén van de grote problemen is het slib-afval en de verwerking daarvan. Zijn hiervoor ondertussen structurele oplossingen (in toelichting staat dat thans de problemen in “grote mate zijn opgelost”)? Kan de diepgang reeds gegarandeerd worden op het Vlaams vaarwegennet? Waar nog niet? Wanneer wel? Etc.

De stijging van de dotatie aan NV Zeekanaal (31.02) met 700 duizend Euro wordt niet duidelijk verklaard. Het is nochtans een aanzienlijke stijging??

Reeds jaren (zeker sinds 1998) wordt een basisallocatie voorzien (31.03) voor een dotatie aan NV Zeekanaal voor de uitvoering van een af te sluiten beheersovereenkomst (zoals dat het geval is voor Dienst voor de Scheepvaart, 31.05). Blijkbaar laat die geplande beheersovereenkomst op zich wachten. Verklaring???

In toelichting (p. 867) bij 31.04, dotatie Dienst voor de Scheepvaart, staat dat de middelen ertoe nopen om de uitgavenkredieten te beperken en dat vooral op het vlak van personeelskredieten een tekort blijft bestaan. Hoe moeten we dit interpreteren? Moet het personeelsbestand ingekrompen worden? Is dit haalbaar, gezien het toenemend gebruik van de waterwegen?

Anderzijds staat op p. 876-877 dat er een onderbezetting is van de personeelsformatie (slechts 481 van de 507 eenheden ingevuld). Deze onderbezetting leidt tot uitstel van onderhoud aan de installaties. Hoe kunnen deze twee toelichtingen met elkaar gerijmd worden??

54.01 terugbetalingen aan Nederland voor investeringen op Schelde-Rijnverbinding. Opvallend is dat de middelen in 2001 NIET werden aangewend, er wordt zéér summier vermeld dat de aanwending afhankelijk is van declaraties van Nederland. Dat is logisch, maar vermits deze kredieten voorzien werden, werden toch kosten verwacht. Moeten deze dan later nog betaald worden?

64.2

Bij de strategische doelstellingen (p. 878) staat te lezen: “In de rand wordt verwezen naar de strategische doelstelling die stelt dat het aandeel van de kustvaart in het totaal van het goederenvervoer betekenisvol moet stijgen.” Dit wordt al enkele jaren gesteld. Bestaan hierover cijfers? Stijgt het aandeel kustvaart? Hoe wordt deze doelstelling aangepakt? Welke concrete maatregelen werden en worden hiertoe genomen?

Extreem lage uitvoeringspercentages bij 31.22 voor het realiseren en het huisvesten van het secretariaat Deurgankdok. Verklaring??

64.3

Op p. 885 staat: “Dit programma omvat quasi uitsluitend de onderhoudswerken voor de bestaande constructies voor waterbeheersing, dijken en zeewering. Omdat de introductie van een nieuwe visie een langetermijnproject is, dat thans nog wordt bestudeerd en later systematisch zal worden ingevoerd, is en blijft het onderhoud van de bestaande constructies een belangrijke kerntaak voor AWZ.” Uiteraard is een goed onderhoud van de bestaande constructies zeer belangrijk, maar eigenlijk zegt deze alinea dat er momenteel NIET wordt gewerkt aan een hogere beschermingsgraad tegen overstromingen. Verschillende overstromingen de jongste jaren tonen nochtans aan dat er snel werk van gemaakt moet worden.

64.4

Wat is de stand van zaken m.b.t. de verzelfstandiging van het Waterbouwkundig Laboratorium (Eigen Vermogen Flanders Hydraulics)?

64.5

Op p. 893 (onderaan) staat te lezen “Voor het beloodsen, redden en slepen op zee beschikt de administratie over een eigen vloot met eigen bemanning. Deze activiteiten zullen per 1 januari 2003 worden uitgevoerd door de intern verzelfstandigde DAB Vloot.” Wat hogerop lezen we “De activiteiten van het loodsen werden in 2002 intern verzelfstandigd in de Dienst met Afzonderlijk Beheer Loodswezen.” Hoe staan beide DAB's tegenover elkaar? Hoe verhouden zij zich tot elkaar? Etc. (misschien is dit een domme vraag, ik ken de geschiedenis van de Loodsen enzo niet zo goed...)

Meer algemeen zou er misschien eens gevraagd kunnen worden naar een algemene uitleg over de reorganisatie van het Zeewezen, een reorganisatie die nu toch al enkele jaren bezig is en nog niet is afgelopen. Wat is precies de bedoeling, waar wil men uitkomen, wat was er fout in het verleden, ...? Zonder de hele reorganisatie in vraag te stellen, gewoon informatief...

34.05 Schadevergoedingen aan derden: het gaat over een klein bedrag, maar een daling van 12.000 Euro (constant sinds '98) naar 3.000 Euro kan men moeilijk “het krediet constant houden” noemen, zoals wordt gezegd op p. 897. Algemener valt het op dat de toelichting bijna een kopie is van vorig jaar en dat men bij sommige posten enkel een zinnetje heeft toegevoegd over wijzigingen 2002-2003.

64.6

constant beleid, niet onmiddellijk vragen bij

66.1

constant beleid, niet onmiddellijk vragen bij

69.9

12.20 is een nieuwe post (397.000 Euro) waarmee Stevaert mediaruimte mag kopen “ten behoeve van belangrijke sensibilisatieacties en het creëren van een draagvlak bij de bevolking”. Het gaat dan om de Week van de Zachte Weggebruiker en voor de Car Free Day. Tot op heden werden hiervoor toch ook reeds mediacampagnes rond gevoerd? Wat komt daar extra bij? Wat moet dit opleveren? Waar werden de vroegere campagnes aangerekend? Best informatief vragen, niet aanvallend, CD&V heeft in het verleden ook meer inspanningen gevraagd naar sensibilisering toe, en beide acties beantwoorden aan het STOP-principe.

12.29 BAM : hoe de lage uitvoeringspercentages in 2000 en 2001 verklaren (27%)

DAB VIF

63 AWV

Eén van de operationele doelstellingen is: “het terugdringen van de verkeersoverlast door geluidshinder op de Vlaamse gewestwegen met 20% tegen 2005.” Wat is de stand van zaken m.b.t. deze doelstelling? Hoe wordt dit gemeten?

Het zwarte punten-project werd reeds opgestart bij de begrotingscontrole 2002 met het voorzien van middelen voor studie & onderzoek. Dit wordt verder gezet in 2003. D.w.z. dat het programma om alle zwarte punten weg te werken pas in 2004 opgestart wordt, dus de zwarte punten wegewerken tegen 2009 (i.p.v. het eerder gecommuniceerde 2008) ?

Kan de minister het toenemend aantal schadevergoedingen (zoals vermeld op p. 934) verklaren? Heeft het personeelsgebrek hier iets mee te maken?

Het verschil tussen vastleggingskredieten en ordonnanceringskredieten voor F6301 (investeringsubsidies modules 10 & 13, hoofdzakelijk fietspaden) neemt toe: kunnen we hieruit concluderen dat het aantal vastleggingen wel constant gehouden wordt, maar dat het aantal betalingen (en dus realisaties) afneemt?

Krediet voor co- & prefinanciering NMBS (F7343) wordt met 5 miljoen Euro verminderd. Bij de begrotingscontrole 2002 werd ruim 5,5 miljoen ingeschreven. Werden hier reeds middelen van benut? Aan wat? Hoe? Werd hiervoor een protocol of iets dergelijks met NMBS afgesloten? Zelfde vragen voor het budget van 2003 (ruim een half miljoen Euro).

64 AWZ

Tekst “Strategische doelstellingen” voor de havens op p. 942 is letterlijke kopie van p. 878 Evolutietabel p. 940: Tabellen voor 2000 en 2001 lijken niet te kloppen. Allereerst worden de niet-gesplitste kredieten “vergeten” (?), en daarnaast zijn er kleine afwijkingen voor GVK en GOK voor 2000 en wat grotere afwijkingen voor 2001. Wanneer we de kredieten uit het hoofdstuk toelichting per basisallocatie optellen, krijgen we (in duizend Euro):

2000: NGK 1.117 GVK 279.171 (ipv 279.170) GOK 300.707 (ipv 300.705)

2001: NGK 9.212 GVK 297.044 (ipv 277.584) GOK 314.745 (ipv 289.706)

Slordigheid? Verklaring?

Nieuwe Functie 1201 voor uitwerking van de Langetermijnvisie (50 duizend Euro), op korte termijn voor opmaak van een MER en een MKBA. Wat is de stand van zaken m.b.t. dit Vlaams-Nederlands project?

De (haven)functies F3123 (€ 8,9 miljoen), F3127 (€ 17,6 miljoen) en F3128 (€18,3 miljoen) – allen middelen die aan de havenbedrijven worden uitgekeerd - worden slechts voor 75% van de ramingen ingevuld omwille van het ontbreken van een analytische boekhouding bij de havenbedrijven. In totaal gaat het dus over ruim 45,4 miljoen Euro, terwijl de ramingen uit zouden komen op bijna 60,6 miljoen Euro. Indien de ramingen – ondanks het gebrek aan analytische boekhouding – zouden kloppen, derven de havenbedrijven dus ruim 15,1 miljoen Euro. Kan dit – indien na afrekening de ramingen blijken te kloppen – alsnog gecompenseerd worden?

F3445, schadevergoedingen aan derden, vooral claims i.v.m. Deurganckdok. Kan minister overzicht geven van de reeds toegekende schadevergoedingen, van de nog lopende schadeclaims én van de nog verwachte uit te keren schadevergoedingen?

F4310 voorziet middelen voor de organisatie van subregionale overlegorganen in de diverse havengebieden. Wat is de stand van zaken m.b.t. deze overlegorganen?

F7321 zéér drastische daling (- 90 miljoen Euro) die slechts voor een goeie 50 miljoen Euro wordt verklaard door verschuivingen naar andere functies. Daarbij “vergeet” men een verschuiving van 3,5 miljoen Euro GVK en 3,7 GOK van F7110 naar F7321, zodat eigenlijk slechts 46,6 miljoen Euro, of goed de helft van de daling verklaard kan worden. Er blijft dus

nog een daling over van 44,4 miljoen Euro, waarvoor géén toelichting wordt gegeven.

Verklaring???

F7323 (waterbeheersing): Wat is “Delta 2001”? Net als in de administratieve begroting (programma 63.3), worden veel middelen besteed aan studies en plannen, de effectieve uitvoering en realisaties (o.a. urgentieprogramma) lijken op een laag pitje te staan.

Er worden twee nieuwe posten gecreëerd (aankoop van containers voor vervoer afval via waterwegen en voor sanering Forges de Clabecq-terreinen te Vilvoorde), maar er worden geen middelen voorzien “wegens gebrek aan middelen”. Dit is wel een “vreemde” manier van begroting opstellen... Enerzijds het probleem erkennen en een oplossing voorzien, en anderzijds er geen middelen voor reserveren. De beide projecten moeten dus rekenen op overschotten op andere functies binnen het VIF???

69 Secretariaat-Generaal

Nogmaals een detail dat de slordigheid aantoont: op p. 966 van de toelichting wordt gesteld dat het bedrag voor F0101 “belast ordonnanceringskrediet” (voor encours, overdraagbaar) het saldo is op 31/12/2001...

Op p. 967 een stukje dat de personeelsproblematiek bevestigt: *“Daarnaast komt de garantie en de kwaliteit van de instroom van nieuw personeel in het gedrang wegens een krimpend aanbod op de overbevraagde arbeidsmarkt in het hoger geschoold segment en hoofdzakelijk wat ingenieurs betreft.”*

De stijging van de ordonnanceringskredieten op F0101 tonen aan dat de realisaties achter blijven. F0101 wordt immers gespijsd met het saldo, het overschot op het einde van het jaar ervoor. Deze overschotten ontstaan doordat er begrote zaken niet gerealiseerd werden. Ook de kredieten op F0103 betreffen overschotten van het saldo bij afsluiten van het jaar (onbelaste kredieten, sinds vorig jaar).

De stijging van F1215 (werkingskosten VIF) met 800.000 Euro worden verklaard door de aanpassing van DELTA naar DELTA 2001. Waarover gaat dit?

Evolutietabel p. 966: lijkt weerom niet te kloppen. Wanneer we de kredieten uit het hoofdstuk toelichting per basisallocatie optellen, krijgen we (in duizend Euro):

2000: GOK 486.662 (ipv 486.600)

2001: NGK 2.219 (ipv 2.132)

2002: GOK 567.063 (ipv 647.026)

Slordigheid? Verklaring?

2. Antwoorden van de minister op de schriftelijk overhandigde vragen van de heer Decaluwé

63.40

Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA). Budget 2001; stand van zaken; behoefte 2002

Budget 2001

Algemeen

In afwachting van een definitieve regeling door middel van een uitvoeringsbesluit op het decreet van 02/04/2001, werd de Mobiliteitscel aangeduid als administratieve eenheid voor het budgetbeheer ter voorbereiding van het opstarten van de MORA. Reginald Keygnaert is de verantwoordelijke ambtenaar voor dit dossier. Hij kreeg de opdracht om in overleg met de SERV alle nodige acties te ondernemen om de huisvesting en eerste uitrusting voor de MORA operationeel te maken tegen eind 2002.

Op de begroting van 2001 werd op PR 63.40 BA 41.05 de dotatie van € 743.680,57 vastgelegd onder de vorm van een dotatiebesluit. De Inspecteur van Financiën gaf hiervoor gunstig advies op 29 november 2001.

Dit steunde op een kostenraming van de SERV, verhoogd met de raming voor de levering van meubelen door de afdeling logistiek van MVG-LIN, en een raming voor de informatica-uitrusting door MVG-SBS.

- Eerste inrichting:
- Nog te voorzien:
- Telefonie
- Huurkost
- Gemeenschappelijke kosten
- Levering meubelen
- Informatica-uitrusting (SBS)

Uitgevoerde betalingen: toestand eind juni 2001

Zoals voorzien in art. 2 van het dotatiebesluit worden de uitbetalingen aan de SERV verricht na ontvangst van de verantwoordingsstukken met betrekking tot de uitgaven (gedetailleerde schuldvorderingen). Deze worden nagezien door de verantwoordelijke ambtenaar, geïnviseerd en voor betaling overgemaakt aan de boekhouding. Voor wat de uitgaven door het MVG betreft (meubelen en informatica-uitrusting) worden de facturen door de Mobiliteitscel verzameld, een ordonnancering aan de SERV wordt uitgevoerd en de SERV betaalt de facturen aan de leverancier. Elke uitbetaling is onderworpen aan het visum van het Rekenhof (art. 4 van het dotatiebesluit).

Er werden reeds betalingen verricht voor de installatiekosten, meubilair en huur voor een totaalbedrag van € 724.353.

Budget 2002

Op de begroting 2002 werd op hetzelfde programma, onder hetzelfde artikelnummer zoals in 2001 een bedrag voorzien als dotatie voor de MORA: € 744.000,-. Om dit budget te kunnen activeren is een nieuw dotatiebesluit nodig.

De dotatie 2002 moet dienen voor:

- informatica-uitrusting door MVG-SBS
- Bijkomend meubilair en informatica-uitrusting
- Vaste jaarkosten:
 - Huur lokalen
 - Provisie algemene (onderhouds)kosten
 - Onroerende voorheffing en bankwaarborg
- Werkingskosten
 - voor 2002 worden slechts 2 maanden werking voorzien, rekening houdend met goedkeuring van uitvoeringsbesluiten op het decreet

Het dotatiebesluit 2002 werd op die basis beperkt tot 455.000,00 EUR, met gunstig advies van de Inspecteur van Financiën en door de minister ondertekend op 21/10/2002 en vastgelegd op 29/10/2002.

Begin 2003 kan onmiddellijk gestart worden bij de goedkeuring van het uitvoeringsbesluit. Het volledig bedrag voor de werkingskosten 2003 op de begroting is bijgevolg gerechtvaardigd.

De aanwezigheid van drie waterwegbeheerders in Vlaanderen is een situatie die historisch gegroeid is.

Bij deze 3 waterwegbeheerders zijn er twee VOI's (NV Zeekanaal en Dienst voor de Scheepvaart) en één administratie (Administratie Waterwegen en Zeewezen).

De huidige Dienst voor de Scheepvaart werd opgericht in 1977 en is ontstaan uit de federale Dienst der scheepvaart en de Office de la navigation welke reeds in 1928 werd opgericht. De NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen werd in 1994 opgericht en is ontstaan uit de federale Dienst Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel welke werd opgericht in 1895.

Er kan vastgesteld worden dat de commerciële slagkracht van de VOI's niet kan gerealiseerd worden binnen de administratie wegens de al te beperkte operationele autonomie van deze laatste. Voor het voeren van een commercieel beleid is de VOI beter gewapend. De administratie daarentegen is meer geschikt voor de beleidsvoorbereiding en de voorbereiding van regelgeving.

In het kader van het project Beter Bestuurlijk Beleid wordt een optimalisatie voorgesteld waarbij het beheer en de exploitatie van de waterwegen van het Vlaams gewest zal gebeuren door 2 waterwegbeheerders, één voor het westelijk deel en één voor het oostelijk deel van Vlaanderen.

Het Vlaams Waterwegennet valt immers op het terrein uiteen in twee grote blokken. Enerzijds is er in het westen het bekken van de Maas, samen met de verbinding tussen de Maas en de Schelde, nl. het Albertkanaal en de kanalen ten noorden ervan. Dit is in hoofdzaak een netwerk van kunstmatig gegraven kanalen waarin de scheepvaartfunctie sterk primeert. Het beheer ervan wordt hierdoor dan ook sterk geconditioneerd. Het vormt reeds vele jaren een hechte entiteit. Het verzorgt de verbinding tussen enerzijds de haven van Antwerpen en Nederland en anderzijds Limburg, het Luikse en het Maasbekken. Het is een relatief jonge waterweg.

Langs de andere kant zijn er aan de westzijde de bekkens van Schelde en IJzer. Deze bekkens zijn door de eeuwen heen opgebouwd rond rivieren en bezitten dan ook een dubbele functie, nl. een waterafvoerende en een scheepvaartfunctie. Beide zijn op diverse wijzen geïntegreerd in elkaar. Waar mogelijk werden de rivieren geschikt gemaakt voor de scheepvaart. Op andere plaatsen werd parallel met de rivier een kanaal gegraven. Deze waterwegen zijn erg oud en vormen een determinerend element in het landschap. Het spanningsveld tussen deze waterwegen als scheepvaartroute en de andere functies is dan ook sterk aanwezig en heeft belangrijke effecten op de ontwikkeling van de waterweg en zijn omgeving. Het netwerk verzorgt de verbinding van de Vlaamse havens (Antwerpen, Gent, Zeebrugge) met het zuiden, inzonderheid Frankrijk. Het geheel is een minder hecht blok waarvan het beheer in de laatste jaren vaak onderhevig is aan reorganisatie. Samengevat kan men stellen dat in dit netwerk de scheepvaartfunctie naast de watervoerende functie moet leven en dat beide sterk rekening moeten houden met de multifunctionaliteit van de waterweg.

Het omvormen van de huidige situatie met drie waterwegbeheerders naar een beheer door twee waterwegbeheerders zal ongetwijfeld leiden tot een optimalisatie.

Gelet op de eigenheid van deze twee gebieden is het niet aangewezen het aantal waterwegbeheerders verder te reduceren.

Een aantal veerdiensten worden door de afdeling Vloot uitgebaat in eigen beheer. Hiertoe zijn de nodige kredieten aan deze afdeling overgedragen.

Een aantal andere veerdiensten op de binnenwateren, zoals ondermeer op de Rupel te Schelle en Boom, op de Schelde te Sint-Amands, Mariekerke, enz..., zijn uitbesteed aan aannemers. De uitbesteede veren worden zoals in het verleden verder uitgevoerd op de daartoe geëigende basisallocatie 14.05 van het programma 64.10 - waterwegen en binnenvaart van de administratieve begroting en worden beheerd door de afdeling binnen wiens ambtsgebied het veer gelegen is.

14.06 – Onderhoud Waterwegen

De recente ontwikkelingen in het bekomen van locaties voor het bergen van baggerspecie laten toe om in het bekken van de Leie en de Bovenschelde de noodzakelijke baggerwerken uit te voeren om de normale diepgang op de rivieren te herstellen.

Structureel blijft er op middellange termijn nog een tekort aan bergings- en verwerkingscapaciteit. De cijfers opgenomen in de knelpuntennota van het VIWC, waarin een bergingstekort van 4,750 miljoen m³ werd vooropgesteld, blijven actueel.

De specie afkomstig uit de Leie is geborgen op een locatie te Wervik. Momenteel is de capaciteit van deze locatie volledig benut.

De specie afkomstig uit de ringvaart is geborgen op een bergingslocatie die door een private maatschappij wordt ter beschikking gesteld, het zogenaamde project Fasiver.

Voor de specie die nog moet worden geruimd in het IJzerbekken wordt een oplossing gezocht met de uitwerking van een locatie te Ieper.

Hiertoe zijn besprekingen met het gemeentebestuur gestart en worden de nodige vergunningen voorbereid.

Het jaar 2003 is een overgangsjaar omdat verwacht wordt dat de bergingslocatie Kallemoeievijver te Nazareth, die een oplossing moet geven op middellange termijn voor het Leiebekken, pas operationeel zal zijn in 2004.

Binnen het strategisch plan bagger- en ruimingspecie dat door mijn collega Vera Dua wordt opgemaakt, zal een structurele oplossing op lange termijn voor deze problematiek moeten worden aangereikt. Hierbij zal naast preventie en hergebruik van baggerspecie, ook voorzien worden in definitieve bergingsplaatsen voor de komende 10 jaar.

De oplossingen die in dit strategisch plan zullen worden aangereikt, zullen uitvoerig rekening houden met de regelgeving hieromtrent in Vlarem en Vlarea.

Samenvattend kan gesteld worden dat momenteel op de bevaarbare waterwegen van het Vlaams gewest nagenoeg nergens nog een reële diepgangbeperking van kracht is, uitgezonderd misschien nog op enkele singuliere plaatsen. In functie van de wasdebieten en het transport van het vast debiet kan dit snel ongunstig evolueren. In ieder geval wordt dit door de

waterwegbeheerders nauwlettend in het oog gehouden.

De stijging van € 700.000 bij de dotatie van de NV Zeekanaal dient enerzijds om de vroeger afgesloten CAO-verplichtingen zoals uitstapregeling enz... te regelen en anderzijds voor de interne informatisie van de vennootschap ten behoeven van de integrale kwaliteitszorg en dergelijke.

Door de NV Zeekanaal werd wel degelijk reeds een beheersovereenkomst opgemaakt en voorgelegd, maar gelet op de op til zijnde reorganisatie in het kader van Beter Bestuurlijk Beleid (BBB), werd het niet meer opportuun geacht deze beheersovereenkomst voor een beperkte termijn nog van toepassing te maken. In het kader van BBB zal voor het opstellen van beheersovereenkomsten immers een algemene reglementering worden uitgevaardigd waaraan deze overeenkomsten zullen moeten voldoen.

Vermits dit zeer spoedig verwacht wordt, werd voor de NV Zeekanaal in afwachting hiervan reeds een post pro memorie opgenomen in de begroting.

Meer nog dan bij de andere waterwegbeheerders (AWZ en NV Zeekanaal), kent de trafiek op de door de Dienst voor de Scheepvaart beheerde waterwegen een uitzonderlijke toename. Gedurende de laatste 10 jaren (periode 1993-2002) steeg de overslag met 55 % in vervoerde tonnage en 80 % in tonkilometer. Hieruit volgt een groeiende behoefte aan bedienings- en toezichtspersoneel, vooral op de Kempense kanalen waar vooralsnog gewerkt wordt met mobiele ploegen om de sluizen en bruggen te bedienen. Bovendien werden de bedieningsuren uitgebreid, zowel op het Albertkanaal als op de kleinere kanalen.

Om de personeelstekorten bij het bedieningspersoneel, die daaruit volgen, op te vangen wordt supplementair regiepersoneel ingezet voor het bedienen van de sluizen. Hierdoor vermindert evenwel hun beschikbaarheid voor de noodzakelijke onderhoudswerken.

Bij de Dienst voor de Scheepvaart bestaat ook sinds jaren een stijgende behoefte aan onderhoud van het beheerde patrimonium. Deze behoefte is deels te verklaren door de trafiekstijging, waardoor de installaties een versnelde slijtage kennen en de oevers meer eroderen, maar vooral ook door de veroudering van het patrimonium. Alhoewel de Dienst beschikt over een gespecialiseerde en efficiënt werkende regie, moet door de beperking van personeel en middelen, het onderhoud beperkt worden tot curatieve ingrepen en kan weinig preventief gewerkt worden. Nochtans is een degelijk onderhoud van het patrimonium van wezenlijk belang voor het verzekeren van de operationaliteit en de veiligheid van de installaties. Daarom werden gedurende de laatste jaren aan de Dienst bijkomende kredieten voor vernieuwings- en onderhoudsinvesteringen door aannemers toegewezen vanuit het Vlaams Infrastructuurfonds.

Tenslotte moet gewezen worden op de stijgende personeelskost ten gevolge van de sectorale akkoorden, die gelet op de algemene begrotingsnorm niet volledig kan doorgerekend worden in een gelijkwaardige toename van de dotatie aan de Dienst voor de Scheepvaart. De groei van de

personeels-kredieten kan daardoor in onvoldoende mate omgezet worden in supplementaire ruimte voor aanwervingen.

54.01 - terugbetalingen aan Nederland

Voor deze uitgaven is de Vlaamse overheid verdragsrechterlijk verplicht tussen te komen in investeringen in de Schelde-Rijnverbinding.

In 2001 zijn er geen investeringswerken uitgevoerd zodat er ook geen uitgaven moeten worden verwacht.

Op deze basisallocatie wordt wel ieder jaar een krediet voorzien om desgevallend Nederland te kunnen terugbetalen. Het is bij de opmaak van de begroting niet te voorzien welke werken er eventueel op Nederlands grondgebied gaan uitgevoerd worden.

Ik vestig er de aandacht op dat het in het kader van investeringen een vrij bescheiden bedrag is dat jaarlijks wordt voorzien.

Ik wil vermijden dat bij het niet voorzien van dit krediet terugbetalingen voor kleine investeringen aan Nederland niet zouden kunnen gebeuren, waardoor ook andere, meer belangrijker dossiers met Nederland zouden gehypothekeerd worden.

64.20

Het aandeel van de kustvaart (SSS), uitgedrukt in tonnage en in procentueel aandeel van de totale tonnage, evolueerde tussen 2000 en 2001 als volgt:

	2000		2001	
Antwerpen	130.530.626	58.701.027 (45,0 %)	130.050.000	58.798.800 (45,2 %)
Zeebrugge	35.474.593	24.428.817 (68,9 %)	32.080.072	25.513.290 (79,5 %)
Gent	24.039.017	9.129.512 (38,0 %)	23.375.493	8.809.055 (37,7 %)
Oostende	4.307.026	4.307.026 (100,0 %)	4.826.796	4.796.050 (99,4 %)

Voor de kustvaart vormt het loodsgeld een groot aandeel in de aanloopkosten van een haven. Hiertoe werden in 2002 de loodsgelden voor de kleinere schepen, waarbinnen de kustvaart zich hoofdzakelijk situeert, slechts in beperkte mate aangepast. Voor 2003 wordt overigens een daling van de loodsgelden met 1% voor alle categorieën van schepen voorgesteld. Vanaf 1 oktober 2002 werd de loodsplicht ingevoerd, maar tegelijkertijd werd een vrijstelling van loodsplicht ingevoerd voor schepen tot 80 meter lengte en werd een brevet tot vrijstelling van loodsplicht ingevoerd voor kapiteins van schepen die regelmatig een Vlaamse haven aanlopen. Naar de toekomst toe wordt werk gemaakt van een systeem van ontheffingen van de loodsplicht waarbij het aantal aanlopen naast de kwaliteit van schip en bemanning een voorname rol zal spelen. Deze maatregelen komen hoofdzakelijk de kustvaart ten goede.

31.22 - realiseren en huisvesten secretariaat Deurganckdok

Op de basisallocatie 31.22 wordt conform het Sociaal begeleidingsplan Doel, dat werd goedgekeurd en beslist door de Vlaamse regering op 24 juli 1998, in aansluiting op de

regeringsbeslissing van 20 januari 1998 inzake Deurganckdok, telkens een bedrag voorzien voor het realiseren en huisvesten van een secretariaat op te richten door de Maatschappij voor Grond- en Industrialisatiebeleid die van het Linkerscheldeoevergebied. Aangezien voornoemde Maatschappij tot op heden nog geen secretariaat heeft opgericht, blijft uiteraard elke overeenkomst desbetreffend uit, en als gevolg ook elke betaling. Voornoemde Maatschappij heeft trouwens tot op heden nog geen enkel personeelslid, ook niet voor haar reguliere taken.

De Raad van Bestuur heeft op 14 november 2002 een beslissing genomen heeft met betrekking tot de aanstelling van een *stafmedewerker*, een *medewerker patrimoniumbeheer*, en een *directiesecretaris*. Van zodra deze personeelsleden aangeworven zijn en ingeschakeld worden in het bedoeld secretariaat van de Maatschappij, kan op vraag van de Maatschappij een overeenkomst opgemaakt en afgesloten worden. Alsdan zullen uitgaven op de basisallocatie 31.22 voorkomen.

Het feit dat de Vlaamse regering telkens een bedrag heeft voorbehouden op haar begroting getuigt van haar voorzienigheid door te voorzien in de nodige budgettaire ruimte op de begroting mocht de Maatschappij overgaan tot het oprichten van dit secretariaat.

64.30

Zoals gesteld omvat dit programma quasi uitsluitend onderhoudswerken. De werken voor een hogere beschermingsgraad van de bevolking tegen overstromingen zijn investeringswerken en worden enerzijds aangerekend op het programma 64.60 integraal waterbeheer en anderzijds op het Vlaams Infrastructuurfonds art. 364F7323. Er wordt dus wel degelijk hard gewerkt aan een hogere beschermingsgraad tegen overstromingen.

64.40

Het decreet voor de oprichting van het Eigen Vermogen Flanders Hydraulics ligt momenteel persklaar om voorgelegd te worden aan het Vlaams parlement.

64.50

De DAB Vloot en de DAB Loodswezen staan in een leverancier/klant relatie. In de praktijk betekent dit dat de afdeling Vloot een gedeelte van haar schepen noodzakelijk voor het aan en van boord brengen en afhalen van de loodsen, ten dienste stelt van de DAB Loodswezen. Daarnaast verzorgt de DAB Vloot ook daaraan gekoppelde diensten zoals voeding en logies.

De DAB Loodswezen staat in voor het loodsen van schepen van en naar de Vlaamse havens. De DAB Vloot is belast met de logistieke ondersteuning van de DAB Loodswezen, voor het bemannen en afhalen van loodsen door middel van vaartuigen. De DAB Loodswezen en de DAB Vloot vallen onder dezelfde rechtspersoon, namelijk het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap en de samenwerking tussen beide diensten verloopt vlot.

De reorganisatie van het Zeewezen is inderdaad reeds enkele jaren bezig en nog steeds in volle uitvoering.

Reeds in 1996 toen de eerste beslissing is genomen door de Vlaamse regering in verband met het loodsen van zeeschepen naar de Vlaamse zeehavens is gesteld dat de optimalisatie zou gebeuren in verschillende fases.

Volgende belangrijke fases kunnen onderscheiden worden.

- Het functioneel werken van de afdelingen van het Zeewezen.

In de vroegere structuur was er een territoriale verdeling van de opdrachten van het Zeewezen. In het kader van de reorganisatie en optimalisatie werden vanaf mei 1997 territoriaal werkende afdelingen opgericht (afdeling Vloot, afdeling Loodswezen, afdeling Scheepvaartbegeleiding, afdeling Vlaamse Nautische Autoriteit). Op deze manier werd de expertise inzake de verschillende materies gebundeld zodat de beschikbare middelen doelmatiger kunnen ingezet worden en de taken efficiënter uitgevoerd worden.

- Een volgende belangrijke fase had te maken met het loodsen zelf.

In deze fase is de afdeling Loodswezen omgevormd tot een DAB Loodswezen (Dienst Afzonderlijk Beheer Loodswezen). In deze fase zijn ook talrijke beslissingen genomen om een aantal processen in het kader van het loodsen en het beloodsen te optimaliseren (o.a. helibeloodsing, loodsen op afstand, nieuw loodsendecreet, enz...).

- Op dit moment wordt volop gewerkt aan de omvorming van de afdeling Vloot naar een DAB Vloot.

Dit moderniseringsvoorstel heeft tot doel de dienstverlenende aspecten van de afdeling organisatorisch en boekhoudkundig transparant in kaart te brengen en past in het beleidsvoornemen inzake de reorganisatie van de Vlaamse administratie.

Een bedrag van 9000 euro werd voor 2003 voorzien in de begroting van de DAB Vloot. De totale uitgave voor de sector Zeewezen (excl. DAB Loodswezen) blijft aldus op 12.000 euro. Algemeen dient gesteld dat eventuele schadevergoedingen niet kunnen voorzien worden. De ervaring leert een jaarlijks bedrag van 12.000 euro in regel volstaat.

69.90

12.20

Met betrekking tot uw vraag kan ik u mededelen dat de post 12.20 werd gecreëerd om budgetten voor communicatiecampagnes helder in de begroting op te nemen. Ook in 2002 bestaat deze allocatie al. Zij werd in juli ingevuld met een bedrag van 396.630 euro, namelijk met de verdeling per minister van de budgetten voor mediaruimte.

In 2002 kon de mediaruimte voor de Week van de Zachte Weggebruiker (mei 2002) nog niet vastgelegd worden van de post 12.20 omdat de centrale mediakredieten op het tijdstip van de vastlegging nog niet waren verdeeld.

De mediaruimte voor de Week van de Zachte Weggebruiker werd in 2002 en voor de jaren dat de allocatie 12.20 nog niet bestond, vastgelegd binnen het Vlaams Infrastructuurfonds op de allocatie: 369F0102, 'diverse', waarop ook communicatieproducten en –opdrachten worden begroot. De Week van Vervoering werd in 2002 voor het eerst begroot op de basisallocatie 12.20 van programma 69.9

Omdat het budget van 397.000 euro, bestemd voor mobiliteitscampagnes, niet toelaat om (inclusief btw) twee voldoende dragende mediacampagnes rond beide weken te voeren, is bij de begrotingsopmaak voor 2003 voorgesteld om opnieuw 1 van deze campagnes te begroten op de post 'diverse' (369F0102) van het VIF en de (nieuw) voorziene campagne voor promotie van de Car Free Day, die qua budget lichter in omvang zal zijn, samen te nemen met het campagnebudget voor de Week van de Zachte Weggebruiker op de post 12.20. Het feit dat er volgend jaar ook zal geïnvesteerd worden in de Car Free Day, duidt op het belang van deze dag in het kader van o.a. sensibilisatie van de weggebruikers. Het Vlaams Gewest wil dit Europese initiatief verder laten groeien en komt op deze manier ook tegemoet aan een resolutie van het Vlaams parlement waar gevraagd wordt om autoluwe initiatieven te ondersteunen. Voor de Week van de Zachte Weggebruiker is in principe om en bij de 270.000 euro voorzien.

12.29

In 2000 was het uitvoeringspercentage 27.4%, in 2001 was het uitvoeringspercentage 97.93% en dus veel hoger. De oorzaak voor het lage uitvoeringspercentage in 2000 was de lange opstartperiode noodzakelijk voor de opmaak van BAM decreet, en het onderzoek naar financiële haalbaarheid. Hiertoe diende een gespecialiseerd bureau aangesteld te worden via openbare procedure (onderhandelingsprocedure met voorafgaandelijke oproep), waarna de werkzaamheden onmiddellijk gestart werden. Deze werkzaamheden hielden hoofdzakelijk in dat er een financiële haalbaarheidstudie uitgewerkt is en opgeleverd en dat er degelijk voorstel van decreet uitgewerkt werd en opgeleverd is. Deze studie en het decreetsvoorstel is onmiddellijk ingediend bij de Vlaamse Regering na de noodzakelijke afhandelingsstijd bij begroting en de IF. Zodra dit decreetsvoorstel door de Vlaamse Regering op 15.12.2002 goedgekeurd werd is onmiddellijk de procedure gestart om een degelijk begeleidingsbureau aan te stellen dat de pre-design studies Masterplan Antwerpen zou uitwerken. Vandaar dat in 2001 een uitvoeringspercentage van 97.93% kon gehaald worden.

DAB VIF

63 AWW

geluidshinder

De problematiek van de geluidshinder is opgenomen in de rapporten van de Vlaamse Milieumaatschappij. De VMM verzamelt gegevens over het aantal potentieel gehinderden door geluid. Hiervoor doet de VMM beroep op geluidsmodellen, enquêtes en steekproefsgewijze geluidsmetingen. De VMM berekent ook de toewijzing van de geluidshinder aan de verschillende sectoren. Om de evolutie van de geluidshinder op te volgen, wordt er dus beroep

gedaan op de jaarlijkse rapporten van de VMM. Ik verwijs dan ook naar deze rapporten voor de evolutie van de geluidshinder.

De geluidshinder door het wegverkeer wordt veroorzaakt door het aandrijfgeluid van het voertuig en door het rolgeluid van de banden. Bij hogere snelheden is het rolgeluid belangrijker dan het aandrijfgeluid. Binnen het pakket van mijn bevoegdheden kan ik de geluidshinder verminderen door het verminderen van de toegelaten rijsnelheid, door het aanleggen van geluidsarme wegverhardingen, door het beperken van het verkeersvolume en door het plaatsen van geluidsschermen. Wat de verlaging van de rijsnelheden betreft, verwijs ik naar de vermindering van de toegelaten rijsnelheid van 90 naar 70 km/u op de gewestwegen. Inzake wegverharding wordt er nu stelselmatig geopteerd voor geluidsvriendelijke wegverhardingen bij de heraanleg of aanleg van wegen. Wat het verkeersvolume betreft, wordt er vooral gewerkt in de richting van een modal-shift van het wegverkeer naar duurzame verkeersmodi zoals het openbaar vervoer, de binnenvaart en het spoor. Deze beoogde verschuiving vermindert het verkeer en/of zorgt voor een verschuiving naar geluidsvriendelijkere transportmodi zoals de trein en het schip. Tot slot verwijs ik naar module 5 van het mobiliteitsconvenant inzake de plaatsing van geluidsschermen. Tot op heden werd ingegaan op elke vraag vanwege een lokale overheid om geluidsschermen te plaatsen volgens deze regeling.

zwarte punten

Het bijzonder inhaalprogramma voor het wegwerken van de zwarte punten is gelanceerd. Het studieconsortium werd inmiddels aangesteld. De middelen voor de studie worden voortgezet, niet alleen in 2003 maar ook daarna. Het contract met het studieconsortium heeft immers een looptijd van 5 jaar en loopt dus verder na de screening die in een eerste fase uitgevoerd wordt. Het studieconsortium doet niet alleen de screening van de gevaarlijke punten maar werkt ook de voorontwerpen uit en zorgt voor de voorbereiding van de dossiers voor de provinciale verkeerscommissie of de provinciale auditcommissie. Er is dus geen sprake van een vertraging in de opstart van het bijzonder programma gevaarlijke punten.

schadevergoedingen

Het bedrag van de schadevergoedingen aan derden te betalen door AWV (art. 363F3445 op de uitgavenbegroting van het VIF) is gestegen in 2002 maar dit is hoofdzakelijk te wijten aan de te betalen schadevergoedingen tengevolge van uitspraken en vonnissen van gerechtshoven en rechtbanken van schadegevallen daterend uit de jaren '70, '80 en '90 waarin AWV veroordeeld werd. Zo diende AWV in 2002 bv. een schadevergoeding te betalen aan de NV Akzo Nobel Coatings ten gevolge van een vonnis van de Rechtbank van Eerste Aanleg te Brussel in een zaak daterende uit de jaren '90 ten bedrage van 1.690.129,52 euro, wat de forse stijging van de schadevergoedingen grotendeels verklaart in 2002. Het is zeker niet zo dat men mag besluiten dat er een oorzakelijk verband zou bestaan tussen het beschikbare personeel in dienst van AWV en het te betalen bedrag aan schadevergoedingen.

Hier werd bovendien reeds een antwoord op gegeven tijdens de bespreking.

363F6301 vastleggings- en ordonnanceringskredieten

Hier speelt het feit dat AWW zeer sterk afhankelijk is van de lokale overheden (steden en gemeenten) die recht hebben op investeringssubsidies in het kader van de modules 10 & 13 van de mobiliteitsconvenanten. Wanneer de lokale overheden een dossier insturen dat goedgekeurd wordt voor subsidie in het kader van module 10 of 13, zal de benodigde som in één maal volledig worden vastgelegd (GVK), maar de betalingen of ordonnanceringen (GOK) kunnen slechts worden betaald of geordnanceerd per schijf of per vorderingsstaat naargelang de voortgang der werken. Door het feit dat de mobiliteitsconvenanten module 10 & 13 slechts bestaan vanaf het begrotingsjaar 2000, is er inderdaad een groot verschil tussen de vastleggingskredieten (bedrag wordt éénmalig volledig vastgelegd) en de ordonnanceringskredieten (bedragen worden slechts geordnanceerd per schijf of vorderingsstaat), maar éénmaal de dossiers i.v.m. modules 10 & 13 op kruissnelheid zijn gekomen zal er in de komende jaren ongetwijfeld veel meer krediet worden geordnanceerd door de effectieve aanbesteding en uitvoering der werken van dossiers die werden voorgelegd en goedgekeurd in de begrotingsjaren 2000 en 2001.

Co- en préfinanciering NMBS

Hierop werd reeds geantwoord bij de besprekingen

64 AWZ

1. betreffende de strategische doelstellingen voor de havens:

Een aandachtige lezer zal uiteraard merken dat de in tegenstelling tot het beweerde pagina 878 niet letterlijk kopie is van pagina 942, maar dat beide teksten uiteraard gelijkenis hebben. Dit is maar goed ook, want waterbouwkundige constructie realiseren is op zich een aangelegenheid en doelstelling infrastructuur tot stand te brengen die voor sommige onderdelen tot meer dan 100 jaar zal moeten standhouden. Het beleid dient dan ook met deze duurzaamheid rekening te houden. Het is dan niet verwonderlijk dat de invulling van het beleid over meerdere jaren gelijke accenten.

2. In de begroting van het VIF 2003 zijn geen gesplitste kredieten meer opgenomen.

Om deze reden zijn in de overzichtstabel van de evolutie van de kredieten de niet gesplitste kredieten niet meer hernomen.

De tabel van de evolutie van de kredieten vermeldt het werkelijke bedrag, wat een verschil van een of twee eenheden kan geven ten aanzien van de verschillende afrondingen van de bedragen

vermeld in de toelichting per basisallocatie. Dit is het geval voor het GVK 279.171 in plaats van 279.170 en het GOK van 300.707 in plaats van 300.705.

Voor 2001 is er een fout gemaakt bij de optelling van de kredieten in GVK en GOK.

3. "Overeenkomstig het Memorandum van Vlissingen van 4 maart 2002 werd een gemeenschappelijke projectorganisatie, ProSes genaamd, opgericht. Deze organisatie is thans volledig operationeel. Ik verwijs hier naar de antwoorden verstrekt op gelijkaardige vragen van de collega's Voorhamme en Malcorps eerder gesteld tijdens de commissiebespreking van deze begroting.

4. - 364F3123, 364F3127 en 364F3128

Het havendecreet heeft de verantwoordelijkheid van de havenbedrijven en het Vlaams gewest in het Vlaamse landschap herschikt. Het Gewest is verantwoordelijk voor de maritieme toegangen en basisinfrastructuur, de havenbedrijven voor de haveninterne basisinfrastructuur en uitrustingsinfrastructuur.

Dit houdt in dat het Gewest de zogenaamde decreetkosten 'sluizen' en 'kanaaldokken' ten laste neemt. Op gefaseerde wijze worden de subsidies en medefinancieringen van projecten van de havenbedrijven gereduceerd.

Voorheen was het subsidiebesluit van 10 november 1993 van toepassing, thans het subsidiebesluit van 13 juli 2001. Omdat meerdere projecten lopen die, op basis van bestaande juridische verbintenissen, nog aan de oude subsidieregeling onderhevig zijn werd een overgangperiode ingebouwd die loopt van 2001 tot 2004, tijdens de welke enerzijds de subsidieregeling wordt afgebouwd voor de projecten uit de bijlage II van het besluit van 13.7.2002, een anderzijds de decreetkosten worden opgebouwd als volgt:

Jaar	Percentage
2001	25 %
2002	50 %
2003	75 %
2004	100%

Dit heeft tot gevolg dat in 2003 een uitbetaling geschiedt van 75 % van de decreetkosten, vanaf 2004 100%. Met de 4 jarige overgangperiode blijft de implementatie van het decreet voor alle betrokken partijen operationeel beheersbaar en wordt maximale rechtszekerheid geboden. De gefaseerde inwerkingtreding het nieuwe subsidiebesluit en de invoering van de zogenaamde decreetskosten werden hiermee op mekaar afgestemd. Dit blijkt op budgettair vlak uit bijlage II bij het subsidiebesluit van 13 juli 2001 samen met de faseringstabel van de decreetskosten. De kans bestaat dat voor bepaalde projecten de in bijlage 2 vastgestelde bedragen dreigen overschreden te worden op volkomen legitieme basis. De meerkosten van de stilstand in het project Deurganckdok zijn hiervoor een goed voorbeeld.

364F3445 - Schadeclaims Deurganckdok

Deze vraag werd reeds in algemene temen beantwoord.

364F4310 - subregionale overlegorganen in diverse havengebieden.

De Gentse haven beschikt sinds de installatievergadering van 8 november 2002 als eerste over een subregionaal overlegorgaan. Daartoe werd op 30 oktober jl. een aanstellingsbesluit van de leden van het subregionaal overlegorgaan Gent ondertekend.

De oprichting van subregionale overlegorganen is een gevolg van artikel 28 van het Havendecreet van 2 maart 1999 (BS 8 april 1999), en conform het uitvoeringbesluit van 12 januari 2001 (BS 9.2.2001) *houdende de organisatie en werking van de subregionale overlegorganen* welke stelt dat in elk Vlaams havengebied een subregionaal overlegorgaan kan worden opgericht, als hiertoe een verzoek wordt gericht aan de Vlaamse regering door het havenbedrijf en minstens één van de gemeenten wier grondgebied zich uitstrekt op het betrokken havengebied of grenst aan dit havengebied. In de Gentse kanaalzone hebben alle potentiële gemeenten die aan deze voorwaarde voldoen, gezamenlijk hiertoe het initiatief genomen.

In principe kan op grond van artikel 28 van het Havendecreet en het voormelde uitvoeringsbesluit, in elk Vlaams havengebied een subregionaal overlegorgaan worden opgericht. Voorwaarde is wel dat er een verzoek is.

Alle betrokken gemeentelijk havenbedrijven, de MBZ en alle potentieel betrokken gemeentebesturen werden door mij geïnformeerd over deze aangelegenheid.

Het feit dat de Vlaamse regering telkens een bedrag heeft voorbehouden op haar begroting getuigt van haar voorzienigheid te beschikken over de budgettaire ruimte op de begroting indien in de loop van het begrotingsjaar verzocht wordt voor oprichten van een subregionaal overlegorgaan.

Aangezien in de Gentse regio men thans beschikt over een overlegorgaan, en de werking hiervan zal starten in 2003, wordt een overeenkomst 2003 voorbereid welke gedeeltelijke uitgave op de basisallocatie 364F4310 zal inhouden.

364F7321 - begroting havensector

Op deze vraag werd reeds uitvoerig geantwoord tijdens de bespreking.

364F7323 – Waterbeheersing

Delta is een dossieropvolgingssysteem voor de uitvoering van aannemingen. Vanaf de opmaak van de raming van het project, met de omschrijving van de stelposten, tot en met de uitvoering van het project, wordt hiermee de aanneming opgevolgd.

Zo worden maandelijks uitgevoerde hoeveelheden van de werken in delta ingebracht, waarbij de aan de aannemer verschuldigde sommen worden berekend. Vanuit delta wordt dan automatisch de betaalopdracht doorgegeven aan de afdeling Boekhouding en begroting in Orafin.

Inzake waterbeheersing en zeewering is de visie gewijzigd. Terwijl vroeger getracht werd de rivier terug te dringen, binnen haar oevers, wordt nu eerder geopteerd om de rivier terug te geven aan de natuur en de bevolking te beschermen tegen schade. Deze gewijzigde visie noodzaakt dat een aantal studies opgestart worden om een waterpeilvoorspelling te kunnen doen bij verschillende scenario's, ondermeer van zware regenval en/of grote waterafvoerdebieten en bij stormvloeden vanuit zee.

Hiervoor worden digitale terreinmodellen opgemaakt. Deze modellen zijn ook nodig opdat het Vlaams gewest kan voldoen aan de vraag van de Federale overheid omtrent de aanduiding van de reservatiezones in het kader van de verzekeraarbaarheid tegen wateroverlast.

Een gedeelte van de beveiliging tegen overstromingen wordt ook uitgevoerd in het programma 64.60 integraal waterbeheer onder basisallocatie 73.01

2 nieuwe posten voor afvaltransport te water en de sanering van de Forges de Clabecq-terreinen te Vilvoorde

- Aankoop van containers voor vervoer van afval
Momenteel vindt er nog overleg plaats met de minister van Leefmilieu en met Ovam omtrent de voorschriften waaraan de containers voor het vervoer van afval moeten voldoen. Van zo vlug deze voorschriften bekend zijn kan het nodige krediet becijferd worden en dient, via een interne verschuiving van kredieten, de nodige prioriteit aan de uitvoering te worden gegeven.
- Forges de Clabecq
De studie omtrent de sanering van dit terrein is nog lopende en verwacht wordt dat dit op korte termijn kan worden afgerond. In de regering zal nadien moeten overlegd worden vanwaar de nodige kredieten voor deze sanering zullen moeten komen.

69 Secretariaat-Generaal

369F0101: Belast ordonnanceringskrediet

Het weerhouden bedrag is inderdaad het saldo op 31/12/2001 omdat op het moment van de opmaak van de begroting 2003 en ook nog niet op heden het bedrag van 2002 gekend is. Het juiste bedrag van het belast ordonnanceringskrediet (op 31/12/2002) kan slechts ingevuld worden bij de begrotingscontrole 2003.

Stijging 369F1215 (werkingskosten VIF) met 800.000 Euro - aanpassing Delta naar Delta 2001.

Delta 2001 is een opvolgingssysteem van dossiers ivm. overheidsopdrachten.

Begin 2000 werd beslist tot het realiseren van een nieuwe versie van de huidige Delta nl.

Delta2001, een applicatie in Windows-omgeving.

Delta 2001 moet o.a. toelaten:

- De beleidsinformatie te verbeteren door het verwerken van alle dossiers/projecten inzake overheidsopdrachten in Delta 2001;
- Het verbeteren van de beheersinformatie door het maximaliseren van bestaande en het uitbouwen van nieuwe functionaliteiten in Delta 2001; d.w.z. dat in Delta 2001 niet alleen de administratieve afhandeling zal voorzien zijn maar ook alle informatie vanaf het starten van een dossier/project tot de uiteindelijke financiële afhandeling. Zo'n 1500 medewerkers zullen dus kunnen gebruik maken van deze nieuwe versie.
- Het voorzien van maximale integratie met andere applicaties (o.a. Prijzendatabank e.a.);
- De link met de economische boekhouding te realiseren;

Om alle mogelijke dossier- en managementinformatie én -opvolging mogelijk te maken besliste de directieraad van het departement LIN op 22 mei 2001 een project BMIS (Beleids- en Management Informatie Systeem) op te starten met Deltabel 2001 als business-case.

Dit moet mogelijk maken om ALLE informatie uit Delta2001 te halen én in een latere fase - in de loop van 2002 - de informatie uit Delta 2001 én Vlimfin te linken en er over te rapporteren.

Met deze twee initiatieven wordt tegemoet gekomen aan opmerkingen van het Rekenhof o.a. N12-1.678.345 B1 van 25/07/2000 betreffende de audit van de gunning van de overheidsopdrachten ten laste van de begroting van het Vlaams Infrastructuurfonds uitgevoerd door het Rekenhof.

Op dinsdag 5 juni 2001 heeft dit eveneens het voorwerp uitgemaakt van een bespreking in de commissie Openbare Werken van het Vlaams Parlement ter gelegenheid van de bespreking van het verslag van het Rekenhof m.b.t. de uitvoering van de resoluties van het Vlaams Parlement o.a. deze geformuleerd op 10/07/1996 naar aanleiding van de bespreking van het Boek van het Rekenhof van 1995.

Evolutietabel p. 966.

2000: GOK moet inderdaad 486.662 zijn

2001: NGK moet 2.219 zijn

2002: 647.026 is juist, maar in de toelichting per basisallocatie dient het bedrag van 557.277 voor 2002 vervangen te worden door 637.240.