

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



Zitting 2004-2005

7 juni 2005

ONTWERP VAN DECREET

**houdende aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap
voor het begrotingsjaar 2005**

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door mevrouw Annick De Ridder en de heer Pieter Huybrechts
aan de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden:

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

de heren Jos De Meyer, Frans Peeters, Johan Sauwens, Etienne Schouppe;

mevrouw Annick De Ridder, de heren Hugo Philtjens, Marc van den Abeelen;

de heren Flor Koninckx, Herman Lauwers, Bart Martens.

Plaatsvervangers:

de dames Katleen Martens, Marleen Van den Eynde, de heren Christian Verougstraete, Rob Verreycken, Frans Wymeersch;

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Jan Verfaillie;

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

de heren Gilbert Bossuyt, Herman Reynders, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Eloi Glorieux;

de heer Jan Peumans.

*Zie ook:***12** (2004)

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

17-A (2004-2005)

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

18-A (2004-2005)

- Nr. 1: Ontwerp van decreet

20-A (2004-2005)

- Nr. 1: Verslag van het Rekenhof

*Zie:***19-A** (2004-2005)

- Nr. 1: Ontwerp van decreet + Bijlagen
- Nrs. 2 tot 4: Amendementen
- Nr. 5-A: Verslag namens de Commissie voor Binnelandse Aangelegenheden, Bestuurszaken, Institutionele en Bestuurlijke Hervorming en Decreetsevaluatie
- Nr. 5-B: Verslag namens de Commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand
- Nr. 5-C: Verslag namens de Commissie voor Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Internationale Samenwerking en Toerisme
- Nr. 5-D: Verslag namens de Commissie voor Cultuur, Jeugd, Sport en Media
- Nr. 5-E: Verslag namens de Commissie voor Economie, Werk en Sociale Economie
- Nr. 5-F: Verslag namens de Subcommissie voor Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid
- Nr. 5-G: Verslag namens de Commissie voor Leefmilieu en Natuur, Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid en Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed
- Nr. 5-H: Verslag namens de Commissie voor Onderwijs, Vorming, Wetenschap en Innovatie

INHOUD

	Blz.
I. BEGROTINGSAANPASSING OPENBARE WERKEN, ENERGIE EN NATUURLIJKE RIJKDOMMEN	4
I.1. ALGEMENE TOELICHTING DOOR MINISTER KRIS PEETERS	4
I.2. ALGEMENE BESPREKING	5
A. Eerste vragenronde: vragen en opmerkingen van de leden	5
B. Tweede ronde: antwoorden van de minister en replieken van de leden	6
II. BEGROTINGSAANPASSING MOBILITEIT	8
II.1. ALGEMENE TOELICHTING DOOR MINISTER KATHLEEN VAN BREMPT ..	8
II.2. ALGEMENE BESPREKING	10
A. Eerste vragenronde: vragen en opmerkingen van de leden	10
B. Tweede ronde: antwoorden van de minister en replieken van de leden.....	12
III. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN	13
IV. INDICATIEVE STEMMING.....	13

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie heeft de haar toegewezen bepalingen van het ontwerp van decreet houdende aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2005 behandeld op 24 en 31 mei 2005.

Na een algemene toelichting door de ministers Kris Peeters en Kathleen Van Brempt 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.

I. BEGROTINGSAANPASSING OPENBARE WERKEN, ENERGIE EN NATUURLIJKE RIJKDOMMEN

I.1. Algemene toelichting door minister Kris Peeters

Minister *Kris Peeters* stelt dat de Vlaamse Regering met deze begrotingscontrole voortgaat met het terugdringen van de impliciete schuld. Belangrijke bijkomende ordonnanceringskredieten voor ongeveer 50 miljoen euro werden toegekend zodat aan de betalingsverplichtingen kan voldaan worden op een normale wijze, vooral ten behoeve van de havenbedrijven waar een betalingsachterstand was ontstaan in afwachting van de goedkeuring van de nieuwe ondersteuningsregeling door de Europese Commissie en ten behoeve van de uitvoering van de lopende overeenkomsten met Nederland. Dit vormt in de ESR-context een belangrijke inspanning van de Vlaamse overheid.

In de gewone begroting vestigt de minister de aandacht op een bijkomend bedrag van 500.000 euro, dat is ingeschreven om gezamenlijk met de private uitbater de ontvangstfaciliteiten op de luchthaven van Deurne te verbeteren. De begroting wordt ook aangepast aan de uitgebreidere bevoegdheden van de NV Waterwegen & Zeekanaal en de NV De Scheepvaart. Ontvangsten uit retributies worden immers niet meer geïnd via het Vlaams Infrastructuurfonds (VIF) maar nu rechtstreeks gefactureerd door de betrokken NV. De gedeerde inkomsten in het VIF worden gecompenseerd door een daling van de dotatie aan de NV in de gewone begroting. De dotatie vanuit de gewone

begroting aan het VIF werd dan overeenkomstig ook aangepast. Door deze operatie doet het Vlaams Gewest een BTW-voordeel. De overdracht van het personeel naar de externe EVA zal echter tot een meeruitgave aanleiding geven gelet op het verschillend regime inzake sociale zekerheidsbijdragen tussen het ministerie en een EVA. De verhoging van de subsidies aan dé havenbedrijven stemt overeen met een vermindering in het VIF en vloeit voort uit de nieuwe ondersteuningsregeling van het Havendecreet.

Er werd een apart artikel gecreëerd waarbij uit het algemeen artikel 63.01 voor subsidies aan lokale overheden in het kader van het convenantbeleid 13,2 miljoen euro werd gereserveerd voor werken die moeten uitgevoerd worden om gewestwegen in een schoolomgeving aan te passen aan de nieuwe voorschriften inzake zone 30. Men volgt hier een driesporenbeleid: vaste borden, dynamische borden waarbij de beperkingen zich kunnen concentreren op de openingsuren van de scholen en infrastructurele ingrepen die nodig zijn.

Voor de NV Waterwegen & Zeekanaal werd bijkomend in 2,5 miljoen euro voorzien om de onvoorziene kosten te dekken voortvloeiend uit het incident met de Verbrande Brug en met het afkalven van een kanaaloever te Vilvoorde. De NV De Scheepvaart bekwam 700.000 euro extra voor bodemsaneringswerkzaamheden met het oog op het ontwikkelingsrijp maken van terreinen in eigendom.

Ten behoeve van de havenwerken op de Linkerscheldeoever werd 6 miljoen euro extra bekomen op basis van ontvangsten uit grondenverkoop. Deze bijkomende middelen zijn nodig om het Deurganckdok af te werken. Deze begrotingsher-schikking moet het mogelijk maken de belangrijkste noden voor de sector Openbare Werken te lenigen.

De minister kan echter niet omheen de vaststelling dat de vragen van de verschillende sectoren naar bijkomende investeringsmiddelen zowel voor wegen, waterwegen als havens veel groter zijn dan de heden beschikbare middelen.

I.2. Algemene bespreking

A. Eerste vragenronde: vragen en opmerkingen van de leden

Mevrouw *Annick De Ridder* stelt vast dat het krediet van de post 'Mobiliteit en Verkeersveiligheid' in de toelichtingen per programma (*Parl. St. VI. Parl. 2004-05, nr. 17-A/1-B*) op pagina 37 wordt verminderd met 10 procent ten opzichte van de initiële begroting. De motivering is dat de uitgaven voor de onderhoudswerken aan de ring van Antwerpen (de tweede fase) werden herberekend en dat de ontsluiting van de Waaslandhaven-Noord wordt verschoven naar 2006. Gelet op het belang van de renovatie van de ring en de voldoende ontsluiting van de Antwerpse haven vraagt de spreker welke ontsluitingswerken aan de Waaslandhaven-Noord worden uitgesteld. Zijn er gevolgen bekend met betrekking tot de ontsluiting van het Deurganckdok? Wanneer beginnen de werken aan de Waaslandhaven-Noord?

De heer *Jan Peumans* vraagt wat de stand van zaken is inzake het onderzoek naar alternatieve financiering. Een aantal werken zullen ontzettend veel geld kosten en kunnen niet binnen een meerjarenbegroting worden betaald. Wat is er tot nogtoe gebeurd? Hij heeft gelezen dat in het PPS-Kenniscentrum bepaalde functies niet zullen worden vervangen. Hoe gaat men dat aanpakken?

Verder zou hij graag een meerjarenprogramma krijgen voor alles wat te maken heeft met de waterwegen, de havens enzovoort.

Ook vraagt hetzelfde lid wat de stand van zaken is in verband met de ondertunneling van de Krijgsbaan en de module 13 en de fietspaden? Wat dit laatste betreft heeft hij een aantal onrustwekkende zaken gelezen: men stelt dat de gemeenten niet kunnen volgen, maar volgens de heer Jan Peumans is de zaak complexer dan dat.

Hoe zal de minister de mobiliteitsconvenants en al de modules die daaraan vasthangen, evalueren? Hoe zal het parlement daarbij betrokken worden? De heer Peumans merkt op dat een aantal modules gerust kunnen worden afgeschaft omdat bijna niemand er gebruik van maakt.

De heer *Freddy Van Gaever* stelt vast dat een half miljoen euro geïnvesteerd wordt in het restaurant van de luchthaven van Deurne. Hij is evenwel niet zo zeker van een vrij snel rendement. Hij wijst er op dat de statistische gegevens van de overheid, waaruit moet blijken dat het vrachtverkeer op de luchthaven van Deurne elk jaar stijgt, volkomen fictief zijn: geen kilogram vracht wordt via de lucht vervoerd, alle vracht wordt met vrachtwagens naar de magazijnen van Deurne aangevoerd en vertrekt van daar uit opnieuw met vrachtwagens naar Frankfurt, Amsterdam of Brussel.

De heer *Jan Penris* stelt dat de privé-partners inzake de luchthaven van Deurne op een bepaald moment een beslissing verwachten. Bijna exact een jaar geleden heeft minister Van Mechelen de privé-sector beloofd dat ten laatste in november 2004 de knopen zouden worden doorgemaakt. Volgens de heer Penris heeft minister Peeters in de Wase Kamer van Koophandel en Nijverheid vorige week gezegd dat, als de privé-partners wegens het tijdsverlies afhaken, de Vlaamse Regering klaar staat om hun engagement over te nemen. Bevestigt de minister dat? Zo ja, waar is die verbintenis terug te vinden in de begrotingscijfers?

Minister *Kris Peeters* antwoordt dat hij in de Kamer van Koophandel heeft aangekondigd dat, om geen verdere vertraging op te lopen, de MER zal worden opgestart door de PPS in oprichting. Als de PPS-constructie toch niet doorgaat, zal de administratie de kosten van de MER op zich nemen, niet meer dan dat. Volgens de minister moet de Kamer van Koophandel zich meer zorgen maken over het probleem van de bomen in Borsbeek. Als dat probleem niet dringend opgelost wordt, blijft de discussie over de tunnel en de omleidingsweg volledig academisch, want dan is de luchthaven niet meer veilig. In de MER zullen trouwens alle alternatieven, met hun gevolgen, onderzocht worden. Er moeten dus nog heel wat hindernissen genomen worden om uit te voeren wat in het regeerakkoord staat en van Deurne blijvend een internationale luchthaven te maken.

De heer *Jan Penris* stelt vast dat de partij van de burgemeester van Borsbeek in deze commissie niet aanwezig is. De Vlaamse Regering wil dus de kosten van de MER volledig op zich nemen als de PPS-constructie niet doorgaat. Is dat terug te vinden in de cijfers van de begrotingsherziening of

gaat de minister er van uit dat die constructie wel doorgaat?

Minister *Kris Peeters* antwoordt dat de PMV de PPS-constructie mee op het getouw zet. Over waar de kosten dan exact worden gealloceerd, zal de minister volgende week tijdens de voortzetting van de begrotingsbesprekingen meer duidelijkheid verschaffen.

Het bedrag van 500.000 euro is niet bestemd voor het restaurant maar voor de ontvangstruimte van de luchthaven van Deurne. De minister voert hier een verbintenis uit van de vorige regering.

De minister zal zeker onderzoeken of de cijfers over het vrachtvervoer fictief zijn.

Voor water en binnenvaart is in het verleden nooit een meerjareninvesteringsprogramma opgemaakt, nu zal dat wel gebeuren. Met de twee NV's is immers een nieuwe situatie ontstaan die dat mogelijk maakt.

Inzake module 13 is het niet de bedoeling van de minister om de schuld bij de gemeenten te leggen.

Voor een coherent antwoord inzake de timing van de evaluatie van de convenants, zal de minister overleggen met zijn collega Kathleen Van Brempt.

Mevrouw *Annick De Ridder* wijst er op dat de minister ook een maand geleden al stelde dat hij zeer gemotiveerd is om in overleg met de burgemeester en de gemeente Borsbeek een oplossing te zoeken voor het probleem van de bomen in Borsbeek. Intussen zijn de advocaten van de gemeente Borsbeek niet komen opdagen op een minnelijk overleg op het kabinet van de minister. Wanneer zal het Vlaams Gewest in rechte optreden, zoals het hof van beroep heeft geoordeeld? Is er inmiddels wel een structureel overleg geweest?

De minister zegt dat hij deze problematiek in der minne probeert te regelen. Als dat niet lukt, zal het wellicht heel wat tijd vergen om het gewenste resultaat langs juridische weg te bereiken. Hij is het ermee eens dat de minnelijke fase niet mag blijven aanslepen. Daarom beraadt hij zich nu al over de stappen die in een volgende fase kunnen worden gezet. Hij wil zich echter niet laten vastpinnen op een timing.

De heer *Jan Peumans* merkt op dat de meerjarenplanning belangrijk is voor het uitvoeren van bepaalde werken aan de kanalen, onder meer aan het Albertkanaal. Hij wil weten wanneer bepaalde bruggen verdwijnen en wanneer de vernauwingen zullen worden weggewerkt. Dit zijn immers belangrijke elementen voor de goede aansluiting met de haven van Antwerpen.

De heer *Pieter Huybrechts* stelt dat het niet kappen van bomen aan de luchthaven van Deurne de veiligheid van de passagiers in gevaar brengt. Voor een eventueel ongeval zou de luchthavencommandant verantwoordelijk zijn, of misschien de Vlaamse Regering. Hij wil weten of een ongeval op de Vlaamse Regering kan worden verhaald en of er daarvoor financiële middelen zijn uitgetrokken.

De *minister* antwoordt dat hij dit moet nakijken. De opmerkingen van de parlementsleden ervaart hij als positieve kritiek die hem nog meer stimuleren om in dit dossier tot een oplossing te komen.

B. Tweede ronde: antwoorden van de minister en replieken van de leden

Antwoorden van minister Kris Peeters

Op de vraag van mevrouw De Ridder antwoordt de *minister* dat op pagina 37 van de begrotingsstukken er sprake was van een vermindering van tien procent in vergelijking met de initiële begroting. De minister stelt dat het hier gaat om gesplitste ordonnanceringskredieten (d.i. betaalkredieten) van het Financieringsfonds voor Schuldaufbouw en Eenmalige investeringsuitgaven (FFEU) voor mobiliteit en verkeersveiligheid (project 2002). In de praktijk worden de uitgaven in globo beheerd zodat deze maatregel geen gevolgen heeft op het terrein. Het werk voor de ontsluiting van de Waaslandhaven-Noord is van start gegaan in de lente van 2003 en werd voltooid in de herfst van 2004. Dit is echter onvoldoende om het Deurganckdok op korte termijn bereikbaar te maken. De noodzakelijke werken zullen worden voltooid tegen einde augustus 2005. Daarom werden in verrekening meerwerken bevolen, te financieren door het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en de Maatschappij. De bereikbaarheid van de terminals van het Deurganckdok wordt gegarandeerd vanaf 1/7/2005. Beide terminals zullen

in eerste fase dienen te ontsluiten langsheen deze nieuwe infrastructures dewelke zich allen ten oosten van het Deurganckdok bevinden (d.i. aansluiting gevend op de R2, complex Waaslandhaven-Noord).

Omwille van de veiligheid en omwille van de te verwachten toename van de trafiek is een tweede ontsluiting van het Deurganckdok in westelijke richting noodzakelijk. Het betreft in eerste fase haveninterne wegeninfrastructuur waartoe, conform de bepalingen van het Havendecreet, het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen als bouwheer optreedt.

De heer Jan Peumans had gevraagd naar de stand van zaken van het kenniscentrum PPS. Sommige werken zullen immers heel veel geld kosten, bijvoorbeeld de Noord-Zuidverbinding in Limburg. De heer Jan Peumans wil weten wat de mogelijkheden zijn van een alternatieve financiering. De minister stelt dat verschillende denkpijlers op hun haalbaarheid worden onderzocht. De minister-president heeft een werkgroep 'alternatieve financiering' opgericht. Het kenniscentrum dat een grotendeels horizontale werking heeft, zal conform de beleidsnota PPS ingebed worden in de diensten van de minister-president als een kenniscel. Aan de huidige waarnemende manager werd gevraagd zijn contract, dat normalerwijze afloopt op 16 juni eerstkomend, met zes maanden te verlengen om de overgang van kenniscentrum naar kenniscel effectief en efficiënt te organiseren in samenwerking met het departement. De functies van het kenniscentrum blijven dezelfde, maar ze moeten worden gerealiseerd binnen een nieuwe structuur. Voor bijkomende informatie over de werkzaamheden van deze werkgroep, kan men zich voortaan het best richten tot de minister-president.

De heer Freddy Van Gaever had gevraagd naar statistische gegevens over het vrachtverkeer naar de luchthaven van Deurne. Hij stelde dat er naar de luchthaven van Deurne veel vrachtverkeer gaat dat niet in een vliegtuig wordt vervoerd. De minister antwoordt dat de statistieken van de luchthaven van Deurne op dezelfde manier worden opgesteld als die van alle andere Belgische en Europese luchthavens. De cijfers betreffende het vrachtvervoer omvatten vracht per vliegtuig en vracht per truck. Vrucht per vliegtuig is vrucht die rechtstreeks met het vliegtuig vertrekt of aankomt op de luchthaven van Deurne. Vrucht per truck is

vrucht onder airway bill die als vertrek of bestemming de luchthaven Antwerpen heeft, maar die via trucks naar een of andere luchthaven wordt vervoerd. Deze vrucht wordt op de luchthaven van Antwerpen verwerkt. Ze worden op een palet geladen of eraf gehaald. Ook de douaneformaliteiten gebeuren op de luchthaven van Antwerpen. In 2004 werden er 4.281 ton verwerkt. In 2005 was dit na vier maanden reeds 1.634 ton. De statistieken waarin vliegtuig en truck uit elkaar werden gehaald tonen aan dat er in april, van een totaal vrachtvervoer van 392.327 kilogram, 327.242 kilogram wordt vervoerd via truck. Dat is een vrij aanzienlijk aandeel. De heer Van Gaever heeft volgens hem gelijk, in die zin dat een bepaalde hoeveelheid vrucht wel in de luchthaven komt om er een behandeling te ondergaan, maar niet de lucht in gaat doch opnieuw met een truck wordt weggevoerd.

De heer Jan Penris vroeg of de kosten van de planMER in de begrotingscontrole zijn opgenomen. De minister merkt op dat de heer Penris dacht dat de Vlaamse Regering inzake Deurne alles zou overnemen. Sommigen hebben ook gevraagd hoe het zit met de MER over de tunnel of de omleidingsweg in Deurne. De minister merkt op dat er een formule is uitgewerkt waarbij de MER wordt opgestart door de PPS in oprichting. Zo wil men vertraging voorkomen. Ook een NV in oprichting kan vergelijkbare initiatieven nemen. Met de PMV werd ook afgesproken wie de kosten moet betalen in het geval de PPS niet doorgaat.

De heer Pieter Huybrechts stelde dat het niet kapen van de bomen in Deurne de veiligheid van de passagiers in gevaar brengt. Hij vroeg wie er verantwoordelijk is voor gebeurlijke ongevallen, de luchthavencommandant of de Vlaamse Regering. Hij wilde ook weten of de Vlaamse Regering daarvoor middelen heeft uitgetrokken. De minister antwoordt dat de situatie van de luchthaven van Deurne, met een aantal hindernissen in de zones voor opstijgen en landen, aan de piloten bekend is. Op basis van het verdrag van Chicago en van het koninklijk besluit vormen deze hindernissen wel een probleem voor de exploitatie van de luchthaven. Er is ook nog een verschil tussen bebakenbare en niet bebakenbare hindernissen. In welke mate bij een eventueel ongeval de informatie aan de piloten en de aanduidingen op het terrein als onvoldoende kunnen worden beschouwd, zal desgevallend door de rechtbank moeten worden

uitgemaakt wie de verantwoordelijkheid draagt. De minister deelt mee dat er in de begroting steeds middelen zijn uitgetrokken voor de betaling van schadevergoeding in het algemeen. De minister hoopt dat een dergelijk ongeval zich niet zal voordoen. Hij doet er alles aan om dit probleem op te lossen, zoals hij ook het probleem van de MER heeft opgelost. De procedure wordt opgestart, en daarbij zal men zowel de tunnel als de omleidingsvariant bekijken. Er wordt ook werk gemaakt van het delicate probleem van Borsbeek.

Het indicatief meerjarenprogramma wordt in de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie telkens ingediend bij de begrotingsbesprekingen en niet bij de begrotingscontrole. Voor de waterwegen en haven is er nog geen traditie zoals bij de wegen in verband met het meerjarenprogramma. Maar daar wordt nu aan gewerkt. De bespreking van de meerjarenbegroting is door verschillende elementen wat uitgesteld. Het eventueel ter beschikking stellen van FFEU-middelen is daarbij niet onbelangrijk. Ook over de werken voor de Scheldeverdieping moeten binnen de regering duidelijke afspraken gemaakt worden. Specifiek voor de waterwegen moet er bovendien een nieuw evenwicht gezocht worden tussen de benodigde middelen voor de diverse geografische verantwoordelijke entiteiten: de afdeling Kust, de afdeling Maritieme toegang, de NV Zeekanaal en de NV Scheepvaart. In het licht van deze specifieke situatie vraagt de minister nog even geduld te oefenen.

Replieken van de leden

De heer *Freddy Van Gaever* heeft nooit betwist dat er in Deurne paletten worden samengesteld of er douaneformaliteiten gebeuren. De statistische gegevens worden inderdaad op dezelfde manier opgesteld als in Zaventem, Luik of Oostende. Het enige verschil is dat er in Deurne geen kilogram vracht via de lucht verplaatst wordt maar alles op vrachtwagens wordt geladen naar Amsterdam, Frankfurt of Brussel.

Dezelfde spreker wijst er ook op dat geen enkele piloot in Deurne hem ooit iets over die bommen heeft verteld. De kans dat een landend vliegtuig tegen een vrachtwagen botst die de rode lichten op de Krijgsbaan negeert, is honderd keer groter dan dat het tegen een boom aanvliegt.

Minister *Kris Peeters* herhaalt de cijfers. Het totale vrachtvervoer bedraagt ongeveer 392.000 kilogram, het vervoer per vrachtwagen zowat 327.000 kilogram. De minister wijst er op dat een koninklijk besluit van 2004 de veiligheidsvoorschriften strenger gemaakt heeft. Omdat hij bevoegd is voor de lokale luchthavens moet hij die voorschriften uitvoeren. De veiligheid is zeer belangrijk. Vanuit dat oogpunt is er wel een probleem met de bommen.

Volgens de heer *Freddy Van Gaever* is het verschil tussen beide cijfers van de minister te verklaren door de bagage van de passagiers. Die wordt ingeschreven als vracht. Maar geen enkel lijnvliegtuig neemt van op Deurne één kilogram vracht mee.

De heer *Jan Peumans* beseft dat hij zijn vraag over alternatieve financiering aan de minister-president moet stellen. Hij begrijpt nog altijd niet dat de administratie er niet in slaagt om een meerjarenbegroting op te stellen. Zelfs gemeentebesturen doen dat.

II. BEGROTINGSAANPASSING MOBILITEIT

II.1. Algemene toelichting door minister Kathleen Van Brempt

Minister *Kathleen Van Brempt* stelt dat de bedoeling van een aanpassing van de begroting 2005 in essentie is om de door het parlement goedgekeurde begroting voor 2005 te verifiëren aan wijzigingen in technische parameters en aan de evolutie van behoeften op het niveau van specifieke dossiers.

Programma 63.40

De Vlaamse overheid intensiveert haar inspanning ter bevordering van het collectief bedrijfsvervoer door een Fonds voor proefprojecten woon-werkverkeer op te zetten. Hiervoor wordt 1,9 miljoen euro voorzien waarmee projecten kunnen gesubsidieerd worden. Dat kunnen openbaarvervoerprojecten zijn, maar ook andere projecten (fietsen, carpoolen enzovoort) komen in aanmerking. De pilootprojecten hebben als bijkomend voordeel dat ze als laboratorium kunnen dienen voor innoverende concepten van alternatief en duurzaam vervoer. Dit bedrag wordt overgeheveld van de begroting van de VVM, waar het initieel bestemd

was voor de woon-werkproblematiek in de Gentse havenzone. Het eerst proefproject zal zich dan ook prioritair in deze regio bevinden.

Programma 63.20

Wat betreft de artikelen van programma 63.20 die betrekking hebben op het gemeenschappelijk vervoer, werd de exploitatiedotatie verhoogd met 11 miljoen euro om de meerkost op te vangen van de jaarlijkse aanpassing die gebeurt via een prijs-herzieningsclausule, op basis van de regels die daarover zijn opgenomen in de contracten met de exploitanten. Hier spelen onder meer de prijs van de gasolie, de gemiddelde prijs van de banden, de prijs van het onderhoud, en het baremaloon van de VVM een belangrijke rol. De bijkomende verhoging van 1 miljoen euro op de exploitatiedotatie is enkel voorzien voor de loontrekkende personeelsleden, of op de personeelsleden die onmisbaar zijn bij de exploitatie (chauffeurs e.d.). Deze aanpassing is nodig om de evolutie van de lonen binnen de geldende barema's ten gevolge van de kostenpost 'vergrijzing' op te vangen.

Voor die gemeenten die voor een eigen ontwerp van schuilhuisjes kiezen, voorziet artikel 27 van het Besluit Exploitatie en Tarieven van de VVM een tussenkomst van De Lijn beperkt tot 75 procent van de kostprijs van het grootste standaardtype schuilhuisje. De gemeente neemt de rest van de kosten voor haar rekening.

Om begrotingstechnische redenen wordt hiervoor een krediet ter hoogte van 45.000 euro vanuit de investeringsdotatie apart gezet op een geëigende basisallocatie.

Op het vlak van de betalingskredieten (Gesplitste Ordonnanceringskredieten – GOK) worden zowel op de exploitatiedotatie als de investeringsdotatie bijkomende kredieten ingeschreven om de VVM in staat te stellen om de kredietlijnen bij het Centraal Financieringsorgaan aan te zuiveren. Hierdoor wordt een inhaaloperatie gerealiseerd van de in het verleden in onvoldoende mate uitbetaalde dotaties. Het gaat niet om bijkomende beleidskredieten! Conform het jaarlijkse dotatiebesluit, en rekening houdend met het 'rapporteringsbesluit' wordt voorzien in een effectieve betaling van de dotatie in het jaar zelf ten belope van 90 procent van de dotatie in beleidskredieten. Daarvoor wordt de exploitatiedotatie en de investeringsdo-

tatie respectievelijk met 60 miljoen en 25 miljoen euro verhoogd. Op een aantal andere begrotingsposten werden tevens in beperkte mate ook de betaalkredieten verhoogd in functie van de betaal kalender zoals ze op dit ogenblik wordt geraamd.

Afspraken investeringsprogramma

Naar aanleiding van de begrotingsbesprekingen werd samen met de minister van Openbare werken beslist om maximale inspanningen te leveren voor het realiseren van zone 30 aan alle schoolomgevingen gelegen langs gewestwegen. Dit om tegemoet te komen aan de federale wetgeving inzake de invoering van een 30km/u snelheidsbeperking aan alle schoolomgevingen tegen 1 september 2005. Daarom werd tijdens de begrotingscontrole 13,2 miljoen euro gereserveerd op artikel 363F7315 binnen het Vlaams Infrastructuurfonds om een gezamenlijk investeringsprogramma op te maken voor de realisatie van zones 30 in deze schoolomgevingen. Het programma zal ongeveer 700 scholen omvatten die gelegen zijn langs een gewestweg. De zone 30 in een schoolomgeving kan permanent of tijdelijk zijn. Een permanente zone wordt aangeduid door de 'gewone' verkeersborden die het begin en het einde van een zone 30 aangeven. Een tijdelijke zone 30 kan aangegeven worden met dynamische (d.i. variabele) borden die men van op afstand kan bedienen. Het bord kan aan- of afgezet worden afhankelijk van de verkeerssituatie.

In het investeringsprogramma zal opgenomen worden op welke gewestwegen er gewerkt zal worden met gewone verkeersborden en op welke locaties er dynamische borden zullen geïnstalleerd worden.

Aanvullend

Wat niet terug te vinden is in de voorliggende aanpassing van de begroting 2005, maar wat wel van groot belang is bij de uitvoering van het beleid, is dat de minister in het kader van de begrotingsbesprekingen samen met minister van Openbare Werken heeft beslist een task force op te richten die de problematiek van de doorstroming van het openbaar vervoer versneld zal aanpakken. Een betere doorstroming van het openbaar vervoer is een absolute topprioriteit van de Vlaamse Regering. Goede doorstroming levert niet alleen een sneller en betrouwbaarder openbaar vervoer op, er ontstaan ook mogelijkheden om met dezelfde

middelen de capaciteit te verhogen en dus de kwaliteit en het comfort van de reizigers te verbeteren. De bedoeling is te komen tot een verhoging van de commerciële snelheid, het wegwerken van structurele vertragingen en de rij- en rusttijden te respecteren. Doorstroming betekent de inrichting van vrije tram- en busbanen en het beïnvloeden van verkeerslichten en zo het openbaar vervoer voorrang te geven op de andere vervoermiddelen.

Het resultaat van deze task force zal geëvalueerd worden naar aanleiding van de tweede controle van de begroting 2005.

II.2. Algemene bespreking

A. Eerste vragenronde: vragen en opmerkingen van de leden

Mevrouw *Annick De Ridder* merkt op dat de kredieten voor De Lijn enorm zijn toegenomen. Het regeerakkoord stelt echter duidelijk dat de doelstellingen in het decreet Basismobiliteit op de meest efficiënte manier moeten worden gerealiseerd. De stijging van de kredieten heeft te maken met de duurdere prijzen van banden en brandstoffen, maar dat verklaart niet alles. In de ontwerp-begroting zijn er geen middelen opgenomen voor de cao 2005-2006 van De Lijn. De spreekster neemt aan dat de minister daarvan op de hoogte is en vraagt of daarmee rekening wordt gehouden. Hoe wordt de nood bijkomend ingeschat? De stijging van de middelen staat in schril contrast met het feit dat de dekkingscoëfficiënt fors afneemt.

Verder is de vraag of de levering van de bijkomende 79 lagevloerbussen, 93 streekbussen en 28 citybussen wordt gezien als een vervanging van afgeschreven bussen of gaat het om een capaciteitsuitbreiding? Wat zijn de gevolgen voor de capaciteit van De Lijn voor de dienstverlening in Antwerpen, Gent, Mechelen, Leuven? Wanneer kan de oplevering van de bestelde bussen worden verwacht? In welke regio's worden die bussen ingezet en op welke lijnen? Wat betreft de bijkomende drie eenrichtingstrams in Antwerpen is de vraag of het gaat om een vervanging van afgeschreven trams of een capaciteitsuitbreiding. Op welke lijnen zullen die trams worden ingezet en wanneer kunnen die voor reizigersvervoer worden ingezet?

De heer *Jan Peumans* vraagt met betrekking tot de vakbondseisen hoe uiteindelijk alles betaalbaar zal blijven: het gaat niet alleen om de cao-eisen, maar ook om de rust- en rijtijden. Door de files worden de chauffeurs opgehouden en hebben ze geen tijd om te pauzeren. Verder vindt hij het terecht dat een kostprijsverhoging van de exploitanten moet worden betaald. Als men een overeenkomst maakt met een aantal parameters, moet dat worden betaald.

De heer *Johan Sauwens* stelt vast dat men eindelijk toegeeft dat de betalingskredieten in 2004 en 2005 doelbewust zijn onderschat en dat men de factuur aan het doorschuiven is naar 2006. In het hoofdstuk Gemeenschappelijk vervoer stijgen de betalingskredieten met 13,8 procent, terwijl die voor de hele Vlaamse begroting 3,4 procent bedraagt. Men heeft doelbewust een aantal bewerkingen gedaan om het begrotingsresultaat op te krikken.

Op pagina 376 van de toelichtingen per programma (*Parl. St. Vl. Parl. 2004-05, nr. 17-A /1-B*) staat dat door het grote succes van de tariefmaatregelen de capaciteitsproblemen veel groter zijn dan de extra ontvangsten kunnen financieren. Dat betekent dat men steeds meer een beroep moet doen op de algemene middelen. De bezorgdheid van de heer Sauwens is hoe men dat kan opvangen. Verder staat in de oorspronkelijke begroting 2004 dat de dotatie voor De Lijn 522 miljoen euro bedraagt. Stap voor stap gaat dat naar 671 miljoen euro (post 46.10 'Exploitatiedotaties van De Lijn'). Dat is een stijging met 149 miljoen euro op een jaar tijd. Dan is er nog geen bedrag gereserveerd voor de nieuwe cao. De heer Johan Sauwens heeft uit goede bron vernomen dat de directeur-generaal van De Lijn de vakbonden, die dreigende taal hebben gesproken, mee opzet tegen de regering om acties te voeren als een wapen om meer middelen voor De Lijn te krijgen. Ofwel gebeurt dit met kennis van het beleid ofwel moeten er sancties komen. Men moet heel duidelijk weten welke middelen vrijgemaakt kunnen worden. Er wordt voortdurend beslag gelegd op de belastinggelden. De mensen betalen toch altijd: ofwel als reiziger ofwel als belastingbetaler. De dotatie aan De Lijn is op dit ogenblik gegroeid tot 300 euro per Vlaams gezin. De spreker vraagt op welke wijze de minister een efficiënt beheer van de gemeenschapsmiddelen organiseert.

De heer *Jan Peumans* merkt op dat hij niet benaderd is door de directeur-generaal of iemand van de directie. De vakbonden vragen een normale koopkrachtverhoging, die in de andere sectoren is toegekend. Verder is er het probleem van de rust- en rijtijden en dat is niet de verantwoordelijkheid van De Lijn. Heel wat chauffeurs in de stad zijn niet meer in staat om te rusten op het einde van de rit door de fileproblemen. Men zal daaraan iets moeten doen. Verder moet men de toename van de middelen voor De Lijn nuanceren: men moet duidelijk zeggen waar men de middelen gebruikt. Voorts wordt het tijd dat men iets doet aan de tarievenpolitiek van De Lijn. Blijkbaar wil men geen jaarlijkse verhoging van de tarieven omdat dit een antipathieke maatregel zou zijn. De discussie moet gaan over de manier waarop er aan de ontvangstenzijde iets wordt gedaan aan het probleem van De Lijn. Wat is het bezwaar om de prijs van een Omnipas of Buzzy pazz op te trekken?

Er zijn nooit tariefverhogingen ingevoerd. Op dat vlak moet er iets gebeuren. Dat is uiteraard geen sympathieke maatregel.

Minister *Kathleen Van Brempt* tilt bijzonder zwaar aan de uitlatingen van de heer *Sauwens*. Hij beschuldigt niet alleen de directeur-generaal van De Lijn van het opzetten van de vakbond tegen de regering, hij beschuldigt er de minister ook nog eens van dat ze met haar onder één hoedje speelt. Dat is uitermate grof. De minister wil graag weten of die beschuldiging door de hele CD&V-fractie gedragen wordt. Tot nader order heeft de directeur-generaal van De Lijn het volste vertrouwen van de minister. Ze heeft ook, in continu contact met het kabinet, getracht te onderhandelen in moeilijke omstandigheden. De regering zal zich morgen uitspreken over het budget dat beschikbaar is voor de cao van De Lijn. De eisen die inzake koopkrachtverhoging gesteld worden, zijn niet buitensporig, integendeel. Bovendien herinnert de minister eraan dat er sinds 1 januari van dit jaar geen cao meer is en men zich bij De Lijn al heel lang rustig heeft gehouden.

Het probleem van de rij- en rusttijden hangt inderdaad samen met de toenemende congestie en het toenemende succes van De Lijn. De minister wil een dubbel spoor bewandelen. Enerzijds wordt een task force opgericht om de problemen structureel en drastisch aan te pakken: er moet resoluut gekozen worden voor vrije tram- en busbanen,

verkeerslichtenbeïnvloeding en absolute voorrang voor het openbaar vervoer. De steden en gemeenten moeten ter zake op hun verantwoordelijkheid gewezen worden. Maar tegelijkertijd eisen de werknemers zeer terecht de rij- en rusttijden op: het betreft hier een minimumeis.

Om de 10 miljoen euro bijkomende kredieten voor dit jaar staat de minister niet te springen: zij, de klant noch De Lijn hebben daar wat aan. Het gaat gewoon om de uitvoering van afspraken die vooral te maken hebben met de prijzen van de brandstof. Misschien moet de discussie daarover ten gronde worden gevoerd tijdens de bespreking van het 'Verslag van het Rekenhof over het onderzoek van geregeld vervoer: kostprijs en gunning pachtcontracten' op 7 juni e.k. in deze commissie.

De antwoorden op de zeer specifieke vragen van mevrouw De Ridder over de investeringsbudgetten voor het rollend materieel zal de minister laten opzoeken. Bussen zijn afgeschreven op veertien jaar tijd, wat betekent dat een groot deel van de gewone investeringsbudgetten vervangend werken. Maar een deel zal ook ingezet worden waar er nood is aan bijkomende capaciteit.

De middelen van de cao zullen bij een tweede budgetcontrole 2005 moeten worden meegenomen. De regering zal zich morgenmiddag buigen over het bemiddelingsvoorstel van de voorzitter van het paritair comité, dat maar een fractie vertegenwoordigt van de eisenbundel van de vakbonden maar dat de vakbonden wel voor hun achterban willen verdedigen.

De heer *Pieter Huybrechts* vraagt of de heer *Sauwens* zijn beschuldigingen zwart op wit op tafel kan leggen. Als ze juist zijn, zitten zowel de directeur-generaal van De Lijn als de minister met een ernstig probleem. De *minister* kan, tot haar spijt, niet anders dan de heer *Huybrechts* bijtreden. De heer *Johan Sauwens* vraagt dat de minister een en ander even controleert. De *minister* repliceert dat ze dat niet hoeft te doen: zij heeft het volste vertrouwen in de directeur-generaal van De Lijn. De heer *Pieter Huybrechts* stelt vast dat de heer *Sauwens* de bewijzen niet op tafel wil leggen. De heer *Johan Sauwens* stelt dat hij dat op het gepaste tijdstip zal doen.

De heer *Jan Peumans* wijst er de minister op dat in het kader van het Vlaams Infrastructuurfonds

tramwerken kunnen uitgevoerd worden op de gewestwegen. Waarom denkt de minister niet aan een soort financiële ‘incentives’ voor de gemeente met het oog op een betere doorstroming? Hij vreest immers dat dat probleem op korte termijn niet zal opgelost geraken met de task force. De minister is immers afhankelijk van de lokale besturen, die sowieso al niet over genoeg middelen voor de handhaving beschikken.

Minister *Kathleen Van Brempt* deelt de analyse van de heer Peumans maar is wel wat optimistischer wat betreft de realisatie op het terrein. Misschien is het convenantbeleid wel een goede hefboom om gemeenten ertoe aan te zetten in de handhaving of in de lichte beïnvloeding stappen vooruit te zetten. Dat alles wordt trouwens in de task force onderzocht. Dat is een zaak van de hele regering. De factuur van de rij- en rusttijden gaat immers alleen maar oplopen, tenzij er op het terrein betere doorstromingsmaatregelen kunnen worden genomen. Ministers Peeters is van plan dit volledig mee te dragen in het kader Van Openbare Werken.

B. Tweede ronde: antwoorden van de minister en replieken van de leden

Minister *Kathleen Van Brempt* wenst in de commissievergadering van 31 mei 2005 een bijkomend antwoord te geven op een aantal gestelde vragen. Ze gaat ervan uit dat de vraag van de heer Jan Peumans over de cao intussen beantwoord is.

De heer *Jan Peumans* vindt het goed dat de minister bijkomende middelen gekregen heeft voor de rust- en rijtijden. Maar dat zijn geen recurrente middelen: ze gelden enkel voor 2006-2007. In 2008 moet alles zijn opgelost door de nieuwe deus ex machina: de doorstroming. De heer Peumans is ter zake evenwel heel pessimistisch: er zal heel veel politieke overtuiging nodig zijn om die doorstroming te realiseren, om te beginnen al in Antwerpen.

Minister *Kathleen Van Brempt* wijst erop dat zij zelf vragende partij was om de middelen niet recurrent te maken. Ze wil immers de druk op de ketel houden om het probleem ten gronde op te lossen. Anders blijft de factuur oplopen. De oplossing op korte termijn van de rij- en rusttijden is een minimaal sociaal recht voor de werk-

nemers van De Lijn. Maar als enkel dat probleem wordt opgelost, staat de klant nog altijd mee in de file. Daarom moeten zowel de Vlaamse Regering en De Lijn als de stads- en gemeentebesturen hun verantwoordelijkheid nemen om het probleem van de doorstroming op te lossen. De minister wil daarvoor zoeken naar goede samenwerkingsverbanden. Ook hierover zal de task force zich moeten buigen. De minister gaat er wel van uit dat er over twee jaar op het terrein al belangrijke resultaten zullen geboekt zijn.

De heer *Jan Peumans* wijst er de minister op dat ze daarvoor de mobiliteitsconvenants kan gebruiken, wat door de minister bevestigd wordt. Maar volgens de heer Peumans gebeurt dat niet. Als de minister de gemeentebesturen geen ‘incentives’ geeft, gaat ze er niet in slagen om het probleem van de doorstroming op te lossen. Het Vlaams Infrastructuurfonds wordt enkel aangewend voor doorstromingsmaatregelen op gewestwegen. Maar de grote problemen doen zich in een aantal stedelijke gebieden voor. Hoe kunnen de gemeentebesturen dat mee verhelpen? De bestaande maatregelen noemt de spreker “wriemelen in de marge”.

Minister *Kathleen Van Brempt* beantwoordt vervolgens een aantal vragen van mevrouw De Ridder over de bestellingen van trams en de bussen in 2005. Op 31 maart 2005 werd de bestelling van het vijfde lot van negen hermelijntrams geplaatst: zes voor Antwerpen en de kust en drie voor Gent. Ze worden opgeleverd in 2007. Op welke lijnen ze worden ingezet, is dus nu nog niet te zeggen. Voor Gent wordt dat zeer waarschijnlijk lijn 1. Een bestelling van 99 autobussen is gepland voor dit jaar. Deze voertuigen dienen als vervanging en worden in 2006 geleverd. De investering kadert in het op peil houden van de gemiddelde leeftijd van de busvloot, zoals bepaald in de beheersovereenkomst en het exploitatie- en tarievenbesluit.

De vraag van de heer Johan Sauwens betrof de hogere toename van de betalingskredieten bij De Lijn. De minister bevestigt dat er bij de begrotingscontrole van 2005 een inhaaloperatie is gebeurd inzake de betalingskredieten. Er is afgesproken dat de conjunctuurprovisie die was afgezonderd door de Vlaamse Regering bij de begrotingsopmaak 2005, uitsluitend zal worden aangewend voor een afbouw van de encours: alle kredieten die zijn vastgelegd en nog moeten

betaald worden. Dat is een beleidsoptie van de hele Vlaamse Regering. Daarom zijn de betalingskredieten veel meer gestegen dan de rest. Helaas zijn het geen beleidskredieten.

III. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Bij de artikels en de begrotingstabel die aan deze commissie werden toegewezen, werden geen opmerkingen geformuleerd.

De begrotingstabellen en de artikels evenals de begrotingen van de Diensten met Afzonderlijk Beheer (Afdeling III) en de VOI's (Afdeling V) worden zonder opmerkingen met 9 stemmen bij 4 onthoudingen aangenomen.

IV. INDICATIEVE STEMMING

Het ontwerp van uitgavendecreet houdende aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2005 wordt voor wat de bevoegdheden van de commissie Openbare Werken, Mobiliteit en Energie betreft, met 9 stemmen bij 4 onthoudingen aangenomen.

De verslaggevers,

De voorzitter,

Annick DE RIDDER

Marc

VAN DEN ABEELEN

Pieter HUYBRECHTS
