

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2004-2005

31 mei 2005

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van mevrouw Hilde Crevits tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de diverse studies over de mobiliteit in Deurne

Interpellatie van mevrouw Agnes Bruyninckx tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de evaluatie van het mobiliteitsconvenant tussen het Vlaamse Gewest en de gemeenten en de werking van module 13 van het convenant met betrekking tot het aanleggen van fietspaden langs gewestwegen

Met redenen omklede moties

Vraag om uitleg van de heer Jean-Marie Dedecker tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de Eliaheffing

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de verkeersproblemen in de zuidrand van Antwerpen

Vraag om uitleg van de heer Johan Deckmyn tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de beschikbare middelen voor een tweede zeesluis in Terneuzen

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 31 mei 2005

Waarnemend voorzitter: de heer Frans Peeters

- *De vraag om uitleg wordt gehouden om 14.06 uur.*

Vraag om uitleg van mevrouw Hilde Crevits tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het bovenlokaal functioneel fietsroutenwerk

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Crevits tot mevrouw Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het bovenlokaal functioneel fietsroutenwerk.

Mevrouw Crevits heeft het woord.

Mevrouw Hilde Crevits: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het bovenlokaal functioneel fietsroutenwerk is volgens de beleidsnota Mobiliteit – terecht – een van de centrale instrumenten om een veiliger fietsgebruik te realiseren.

Het netwerk omvat bijna 11.000 kilometer aan fietsroutes. Het Vlaamse Gewest heeft daar momenteel een kleine 3.500 kilometer in beheer, de provincies 558 kilometer en de gemeenten een kleine 7.000 kilometer.

Volgens de beleidsnota is het noodzakelijk dat er een jaarlijkse voortgangsrapportage gebeurt om na te gaan in hoeverre het fietsroutenwerk door de onderscheiden wegbeheerders verder wordt voltooid. Er wordt gesuggereerd om een gewestelijke werkgroep op te richten, samengesteld uit vertegenwoordigers van het Vlaamse Gewest, de provincies, de gemeenten en de Fietzersbond.

Mevrouw de minister, werd die gewestelijke werkgroep intussen opgericht in het kader van de voltooiing van het bovenlokaal functioneel fietsroutenwerk? Gaat het om dezelfde gewestelijke stuurgroep die werd voorzien in de overeenkomst die een paar jaar geleden werd ondertekend door het Vlaamse Gewest en de provincies, en die ook werd vernoemd in een antwoord op een parlementaire vraag van 3 oktober 2003?

Welk statuut heeft deze werkgroep en wat is volgens u de slagkracht ervan? Welke initiatieven neemt de werkgroep? Worden door de werkgroep bijvoorbeeld ook de uitvoeringsprioriteiten bepaald?

Op welke termijn zal er een eerste voortgangsrapportage zijn en wordt het bovenlokaal functioneel fietsroutenwerk voltooid?

Hoe verhoudt het bovenlokaal functioneel fietsroutenwerk zich tegenover het recreatief fietsroutenwerk? Ik heb daarover al een vraag gesteld aan minister Bourgeois. In welke mate is er sturing tussen beide netwerken? Ik kan me voorstellen dat vele recreatieve fietspaden tegelijk ook utilitaire fietspaden zijn, bijvoorbeeld voor winkel-huisverkeer. Wordt voorrang gegeven aan de fietspaden die tegelijk een recreatief en utilitair karakter hebben? Heeft de werkgroep terzake een vorm van inspraak?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, de gewestelijke werkgroep werd reeds in 1999 opgericht bij de start van de opmaak van het bovenlokaal functioneel fietsroutenwerk. Voor de ondersteuning van dit afbake-

Van Brempt

ningsproces en de opstart van het realisatieproces van het fietsroutenetwerk werden tussen het Vlaamse Gewest en de vijf Vlaamse provincies twee opeenvolgende overeenkomsten afgesloten. De werkzaamheden vervat binnen deze overeenkomsten werden door de gewestelijke werkgroep begeleid. Nu wordt de werkgroep bijeengeroepen in functie van belangrijke beslissingsmomenten en de jaarlijkse voortgangsrapportage met betrekking tot de realisatie van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.

De gewestelijke werkgroep bewaakt de uniformiteit van de gevolgde werkwijze en volgt de vooruitgang van de opmaak van de fietsroutenetwerken en de afstemming tussen de verschillende provincies op. Zij stond in voor de definiëring van selectiecriteria en locatiecriteria tijdens het afbakingsproces. Zij formuleert ook aanbevelingen met betrekking tot de inrichtingscriteria, de opvolging van de resultaten en de continuïteit van de samenwerking.

In de gewestelijke werkgroep zijn alle belanghebbenden aanwezig. Naast de vertegenwoordigers van de verschillende infrastructuurbeheerders die uiteindelijk instaan voor de aanleg en het onderhoud van het netwerk, zijn ook vertegenwoordigers van de gebruikers en Toerisme Vlaanderen in de werkgroep opgenomen. Dit garandeert niet alleen een uniforme en geïntegreerde aanpak maar ook een breed draagvlak voor de realisatie van het netwerk.

Sinds de start van de opmaak van het fietsroutenetwerk rapporteren de provincies regelmatig de stand van zaken aan de Mobiliteitscel. Een technische werkgroep voorgezeten door de Mobiliteitscel staat in voor de dagelijkse opvolging van de technische ontwikkeling van het GIS-instrument dat hierbij wordt gebruikt. In juni 2005 zullen alle inventarisaties op de gewest-, provincie- en gemeentewegen die deel uitmaken van het fietsroutenetwerk voor de vijf Vlaamse provincies afgerond zijn. Dat betekent dat in het najaar een eerste volledige voortgangsrapportage kan plaatsvinden.

Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk en het recreatieve fietsroutenetwerk zijn complementair aan elkaar, het onderscheid wordt voor-

al bepaald door de zeer grote verschillen in de gebruikerseisen. Delen van het recreatieve fietsroutenetwerk zijn als alternatieve routes in het functionele netwerk opgenomen. Door de coördinerende en stimulerende rol bij de vijf Vlaamse provincies te leggen, wordt deze complementariteit gegarandeerd, want de provincies beheren ook de recreatieve netwerken. Daarnaast is Toerisme Vlaanderen in de gewestelijke werkgroep vertegenwoordigd.

De voorzitter: Mevrouw Crevits heeft het woord.

Mevrouw Hilde Crevits: Mevrouw de minister, u vertelde dat de werkgroep al werd opgericht in 1999. Er werden echter twee overeenkomsten gesloten: één voor de periode 1999-2000 en vervolgens één voor de periode 2001-2004. Betekent dat dat de overeenkomst werd verlengd of opnieuw werd gesloten voor 2005?

Minister Kathleen Van Brempt: Mevrouw Crevits, ik denk het niet, maar ik zal dat eens nagaan.

Mevrouw Hilde Crevits: Ik verwijs naar het antwoord op een parlementaire vraag van 3 oktober 2003. Ik heb gemerkt dat de gewestelijke stuurgroep werd opgericht tot 2004 en ik las in uw beleidsnota dat opnieuw een dergelijke stuurgroep zou moeten worden opgericht. Ik vroeg me daarom af of de werkzaamheden zijn stopgezet of gewoon verder gaan en er een nieuwe overeenkomst werd gesloten.

Minister Kathleen Van Brempt: De werkzaamheden gaan gewoon verder, maar ik zal nagaan wat er formeel is gebeurd en via het Commissiesecretariaat een bijkomend antwoord verstrekken.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de diverse studies over de mobiliteit in Deurne

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw De Ridder tot mevrouw Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale

Voorzitter

Economie en Gelijke Kansen, over de diverse studies over de mobiliteit in Deurne.

Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, er is momenteel veel te doen om de ontsluiting van de internationale zakenluchthaven van Antwerpen Deurne. Er is een studie uitbesteed aan de tijdelijke vennootschap TV3V, die moet resulteren in beleidsvoorstellen over de toekomstige verdere ontwikkeling van de luchthaven en het wegwerken van de gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen.

Het bedrijf Technum neemt de MER-studie voor zijn rekening. Euro Immo Star onderzoekt de ontwikkeling van de omliggende bedrijventerreinen, wat heel belangrijk is voor het PPS-model. Ten slotte zullen Tritel en MVDRDV instaan voor de opmaak van respectievelijk een stedenbouwkundige en een verkeerskundige nota.

Mevrouw de minister, al die studies zijn qua opdracht al veelomvattend, maar ik verneem dat u ook nog een opdracht gegund zou hebben aan het studiebureau Iris Consulting. Dat bureau zou belast zijn met het opstellen van een mobiliteitsplan voor Deurne Antwerpen. Kunt u dat bevestigen? Zo ja, wat is daar het doel van? Kunt u verduidelijken in hoeverre deze tweede studie een aanvulling is van de eerder bestelde globale studie en haar deelopdrachten, dan wel of ze die studie overlapt? Wat is de prijs van die bijkomende studieopdracht?

Het toekennen van zo'n opdracht wordt gewoonlijk voorafgegaan door overleg met uw collega-ministers. Heeft dat overleg plaatsgevonden, en wat is daar het resultaat van?

– *De heer Marc van den Abeelen treedt als voorzitter op.*

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, collega's, misschien is het zinvol wat duiding te geven bij de verschillende studies. Mevrouw De Ridder, u hebt ze al genoemd, maar niet altijd in de juiste context.

In de eerste plaats is er de streefbeeldstudie van TV3V voor de R11 over het wegwerken van de gevaarlijke punten en gevaarlijke zones. Die studie is nog niet opgeleverd. De eerste fase is in april door de provinciale auditcommissie positief beoordeeld. Er wordt op dit moment gewerkt aan het ontwerpstreefbeeld. De administratie hoopt dat deze studie over het wegwerken van de gevaarlijke punten en de gevaarlijke zones afgerond geraakt tegen het einde van dit jaar.

Tritel heeft een summiere beschrijving en enkele mogelijke aanbevelingen voor de ontsluiting van de site uitgewerkt. Deze dateren van september 2004. Ik wijs erop dat noch Tritel noch MVDRDV instaan voor respectievelijk een stedenbouwkundige of een verkeerskundige nota. Dat is niet in de opdracht van de administratie of de minister opgenomen. Euro Immo Star vormt een onderdeel van het consortium dat de site ruimtelijk wil ontwikkelen en kan daardoor moeilijk als een objectieve bron worden beschouwd.

Over het MER is er bij mijn weten nog geen beslissing genomen. Wel is eind december opdracht gegeven aan Iris Consulting om de verkeersimpact als gevolg van de mogelijke ontwikkelingsplannen voor de luchthaven Deurne in kaart te brengen.

Het antwoord op de vraag of er een studie is, is uiteraard ja. Het doel van de studie is het in kaart brengen van de huidige situatie inzake het gebruik van de terreinen voor luchthavengebonden en niet luchthavengebonden activiteiten, het daarmee verband houdende verkeer en vervoer en het totale verkeer in de omgeving van de luchthaven, de omgevingscapaciteit en de verkeerseffecten, dus de impact op bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid, van de nieuwe ontwikkelingen rond de luchthaven van Deurne.

Daarnaast moeten randvoorwaarden worden aangegeven om de verkeersimpact te beperken. De huidige verkeerssituatie in de brede omgeving van de luchthaven is op dit ogenblik reeds problematisch. De burgemeesters van Mortsels, Borsbeek en Boechout hebben in het recente verleden de verkeersproblematiek in hun gemeente, onder andere als gevolg van sluikverkeer, naar voren geschoven.

Het in kaart brengen van de verkeerseffecten van toekomstige ontwikkelingen zal gebeuren aan de hand van scenario's. Aangezien de ontwikke-

Van Brempt

lingen rond de luchthaven van Deurne nog geen vaste vorm hebben, zullen in de studie, naast een referentiescenario, ook nog drie mogelijke ontwikkelingsscenario's worden uitgewerkt. Van deze scenario's worden de verkeerseffecten in beeld gebracht en wordt duiding gegeven, waarna aanbevelingen en randvoorwaarden worden afgeleid voor de ontwikkeling van de luchthaven zelf en voor de uitbouw van het verkeersnetwerk in de omgeving van de luchthaven, zodat de negatieve verkeerseffecten binnen aanvaardbare grenzen kunnen worden gehouden. Daarbij gaat bijzondere aandacht uit naar de omliggende gemeenten en hun dorpskernen.

Uit het voorgaande blijkt overduidelijk dat de studieopdracht die aan Iris Consulting is toegewezen, de voor eind 2004 gegunde opdrachten niet overlapt. De studie heeft een eigen finaliteit, want ze vertrekt vanuit een helikopterperspectief op het studiegebied en houdt rekening met reeds uitgevoerde deelonderzoeken. De scope van de studie is veel ruimer dan het strikte gebied rond de luchthaven zelf en laat dan ook toe de discussie over de ontwikkeling van de luchthaven op mobiliteitsvlak in een ruimer kader te voeren.

De opname van verkeersgegevens binnen het studiegebied werd trouwens zo in de tijd gepland, dat er geen impact te vrezen is van de werken op de R1. De opdracht is administratief voorbereid door het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, departement Leefmilieu en Infrastructuur, de Mobiliteitscel. Vanuit deze positie heeft de Mobiliteitscel een goed zicht op de studies die er binnen het departement Leefmilieu en Infrastructuur worden uitgevoerd.

De totale kostprijs bedraagt 60.552 euro.

Wat betreft overleg, heb ik duidelijk gemaakt dat er geen overlapping is met lopende studies bijvoorbeeld in het kader van de milieueffectenrapportage. Het is mijn plicht als minister van Mobiliteit om me de mobiliteitsdiscussie in die regio prioritair aan te trekken.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Ik kan me niet van de indruk ontdoen dat er een zekere overlapping

is met het MER. Volgens mij is het opportuun hierover te overleggen met de betrokken ministers, wat in het verleden niet is gebeurd.

Minister Kathleen Van Brempt: Het MER is nog niet opgestart. De resultaten zijn zinvol en zullen worden verwerkt in de andere studies. Het wordt aangestuurd door de Mobiliteitscel die rechtstreeks ressorteert onder de secretaris-generaal die een globaal zicht heeft over alles wat er gebeurt. Het staat niet los van elkaar.

Mevrouw Annick De Ridder: U zegt daarmee dat het inderdaad de bedoeling is bepaalde zaken te onderzoeken die kunnen worden geïntegreerd in latere studies terwijl die dingen, mocht die studie er niet zijn, wel zelfstandig mee in het MER zouden zijn opgenomen.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik werk eraan dat er in de toekomst in milieueffectenrapportages mobiliteitseffectenrapportages gebeuren. Daar hebben we echt nood aan, het is vandaag spijtig genoeg nog niet het geval. De MER is gericht op het onderzoeken van de effecten op het milieu en in een veel te beperkte mate op de effecten op mobiliteit. Ik bereid het nodige wetgevende werk voor om in de toekomst de koppeling te maken, maar nu gebeurt het nog apart.

Mevrouw Annick De Ridder: In hoeverre hebben de verschillende gemeenten, Mortsel, Borsbeek enzovoort invloed en zijn ze beslissend voor het opmaken van de referteontwerpen, of hebben ze louter inspraak achteraf?

Minister Kathleen Van Brempt: Het is een studie. Noch ik noch de burgemeesters of iemand anders mengen zich in deze studie. Het is een objectieve studie over de globale ruimere verkeersimpact op dit moment. Het zou niet goed zijn dat er op dit ogenblik een betrokkenheid zou zijn. Het is evident dat er een betrokkenheid komt eens de conclusies er zijn.

De voorzitter: De heer Van Gaever heeft het woord.

De heer Freddy Van Gaever: Mevrouw de minister, ik meen begrepen te hebben dat de verkeerssituatie rond de luchthaven van Deurne problematisch is. Ik heb hierover reeds een vraag in de commissie gesteld. Ik kan begrijpen dat er problemen zijn, maar ik lees al sinds verschillende jaren

Van Gaever

hoe het vrachtvervoer in Deurne de laatste jaren spectaculair stijgt. Het gaat over duizenden tonnen. Iedere dag zijn er vrachtwagens die aan- en afrijden. Ik ben ter plaatse eens gaan kijken en ik kom tot de vaststelling dat er geen kilogram van die vracht via de luchthaven van Deurne gaat. De oorzaak is het historisch gegeven dat er magazijnen zijn op de luchthaven en dat er tientallen vrachtwagens die goederen brengen die dan worden afgevoerd naar de luchthavens van Frankfurt, Amsterdam of Brussel. Zou het niet veel gemakkelijker zijn, in plaats van tienduizenden euro's aan studies uit te geven, gewoon te beslissen om de vrachtmagazijnen te verplaatsen naar de Paardenmarkt of naar Hangar 177 of iets dergelijks, waar er genoeg magazijnen zijn? Het heeft immers geen zin dat die vrachtwagens het verkeer komen storen in Deurne als er geen kilo van die vracht via de luchthaven van Deurne wordt vervoerd.

Mevrouw Annick De Ridder: De Paardenmarkt is nu een studentenbuurt geworden, mijnheer Van Gaever.

De heer Freddy Van Gaever: Of het nu in een studentenbuurt is of in de haven, dat maakt niet uit. Ik zie het nut er niet van in dat, terwijl de verkeerssituatie in Deurne problematisch is, er vracht aan- en afgevoerd wordt die niets met de luchthaven te maken heeft.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik kan geen zinnig antwoord geven op deze vraag, mijnheer Van Gaever, maar ik ga ervan uit dat dit in de studie is opgenomen. Ik zal dit nakijken.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de voorzitter, het is zeer belangrijk dat de mobiliteitseffecten in beeld worden gebracht. We weten allemaal dat de Krijgsbaan, de rotonde en heel die omgeving verzadigd is. De infrastructuur kreunt al onder een teveel aan verkeer. We moeten dus goed inschatten welke bijkomende verkeersdruk nieuwe activiteiten met zich zouden meebrengen.

U zegt dat er verschillende ontwikkelingsscenario's zullen worden bestudeerd op hun mobiliteitseffecten en op basis daarvan zal worden nagegaan welke randvoorwaarden daaruit kunnen worden

afgeleid voor bijkomende infrastructuuringrepen. Hoe zit het dan met de verdeelsleutel die destijds in het lastenboek was overeengekomen bij de ontwikkelingsscenario's van de luchthaven waarbij de privé-sector 50 percent van de middelen zou moeten opbrengen en de overheid de andere helft? Worden de kosten voor bijkomende infrastructuurwerken en die voor rekening van de openbare sector zijn, mee in die 50/50-verhouding bekeken of worden die volledig buiten beschouwing gelaten? Wanneer de overheid extra investeringen moet doen, komt dat op het conto van de totale overheidskosten die in de luchthaven zullen worden geïnvesteerd en waartegenover een minstens gelijk bedrag vanuit de privé-sector moet worden ingebracht?

In welke mate zal er werk worden gemaakt van een zekere backcasting? We kunnen nagaan wat de huidige verkeersinfrastructuur via een business-as-usual-scenario aan bijkomende verkeersdruk zou moeten kunnen opvangen en welke extra ruimte er nog beschikbaar is voor bijkomende trafiek. Van daaruit kunnen we dan nagaan welke activiteiten er op de luchthaven nog kunnen worden ingepland zonder dat de maximale capaciteit van de ontsluitingsinfrastructuur wordt overschreden. Is er in het kader van het Mober aan gedacht om dergelijke backcasting-oefening te maken?

De resultaten van het Mober kunnen in het MER worden geïntegreerd. In feite zou een MER alle milieueffecten van de ontwikkeling van de luchthaven in beeld moeten brengen, ook de indirecte die samenhangen met het verkeer dat dergelijke activiteiten genereert. Uiteraard gaat het Mober over meer. Er wordt gekeken naar congestie, verzadiging van de verkeersinfrastructuur en het fileleed dat zal worden veroorzaakt. Het is aanbevelingswaardig om de resultaten van het Mober in het MER in te brengen.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Uw eerste vraag is terecht, maar daarmee loopt u wel vooruit op mogelijke conclusies van de studie en van het MER. Laten we eerst de resultaten en de lopende onderhandelingen afwachten om dan objectief na te gaan wat dit allemaal gaat kosten. Het zou perfect kunnen dat er in het Mober conclusies worden getrokken in verband met de ontwikke-

Van Brempt

ling van de luchthaven. Het zou ook perfect kunnen dat er in bijkomend openbaar vervoer moet worden voorzien en dat er een nieuw station moet komen. Ik kan daar echter nu nog niet op vooruitlopen.

Tijdens de bespreking van de beleidsnota heb ik al gezegd dat het geen zin heeft om in de toekomst nog veel bijkomende ontwikkelingen te plannen als niet op voorhand de mobiliteitseffecten worden ingecalculeerd. Het klopt dat milieu en mobiliteit onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden. Het ene is wel breder dan het andere en omgekeerd. Ik wil dat benadrukken. Verkeersleefbaarheid gaat veel verder dan milieu alleen. De omliggende gemeenten kreunen nu al onder het sluipverkeer in hun dorpskernen. Dit heeft met veel meer te maken dan verkeersveiligheid alleen. Ik ben voor synergieën en ik pleit er niet voor om een afzonderlijke weg te bewandelen voor het MER, wat vandaag nog gebeurt omdat er geen wettelijke basis is om de weg samen af te leggen. Ik pleit wel voor integratie, elk met zijn eigen finaliteit. Die discussie zullen we in de toekomst nog wel voeren.

U had nog een vraag over backcasting. Ik zal dat laten onderzoeken en u het antwoord overmaken.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Interpellatie van mevrouw Agnes Bruyninckx tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de evaluatie van het mobiliteitsconvenant tussen het Vlaamse Gewest en de gemeenten en de werking van module 13 van het convenant met betrekking tot het aanleggen van fietspaden langs gewestwegen

De voorzitter: Aan de orde is de interpellatie van mevrouw Bruyninckx tot mevrouw Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de evaluatie van het mobiliteitsconvenant tussen het Vlaamse Gewest en de gemeenten en de werking van module 13 van het convenant met betrekking tot het aanleggen van fietspaden langs gewestwegen.

Mevrouw Bruyninckx heeft het woord.

Mevrouw Agnes Bruyninckx: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, de Vlaamse overheid heeft het jaarlijkse bedrag om fietspaden langs gewestwegen aan te leggen teruggeschroefd van 75 naar 50 miljoen euro. Tal van Vlaamse gemeenten gebruiken de voor hen gereserveerde subsidies immers niet of onvoldoende. Bovendien geeft de Vlaamse Regering te kennen dat ze momenteel andere prioriteiten heeft zoals de inrichting van schoolomgevingen in een zone 30, waarbij de vrijgekomen middelen onder meer worden besteed aan zogenaamde intelligente verkeersborden.

In het memorandum van de Nationale Fietsersbond ter gelegenheid van de Vlaamse verkiezingen van 13 juni 2004 vroeg deze vereniging langs alle gewestwegen vrijliggende, van de baan gescheiden fietspaden. Het verschil in snelheid tussen het gemotoriseerde verkeer en het fietsverkeer laat langs deze wegen immers geen gemengd verkeer toe.

De AWV houdt zich aan een prioriteitenlijst die het resultaat moet zijn van een objectieve behoefteteanalyse. Deze lijst wordt steeds gepland over een periode van drie jaar. Module 11 van het mobiliteitsconvenant wordt afgesloten wanneer de AWV zelf het initiatief neemt om fietspaden aan te leggen langs gewestwegen.

De lokale overheden kunnen echter ook zelf initiatieven nemen om fietspaden aan te leggen langs gewestwegen. Ze kunnen hiervoor subsidies aanvragen via module 13 van het mobiliteitsconvenant. Wanneer ze een initiatief nemen dat een project behelst dat in de prioriteitenlijst van de AWV staat, of het met andere woorden een fietspad betreft dat het gewest al gepland heeft, krijgt de gemeente een subsidie van 100 percent. Als het een project betreft dat niet op de lijst voorkomt, krijgt de gemeente of stad 80 percent. Als het budget voor onteigeningen hoger ligt dan 250.000 euro, zal het Vlaamse Gewest voortaan in meerdere schijven betalen, zo wordt de prefinanciering voor de stad of gemeente draaglijker.

Bij module 13 is het dus de stad of gemeente die voor het ontwerp, de aanbesteding en de opvolging van de werkzaamheden zorgt. Het is de stad die de volledige organisatorische en budgettaire

Bruyninckx

maatregelen neemt, onderhandelt over de onteigeningen, de overlegvergaderingen organiseert, voor de bouwaanvraag zorgt, enzovoort. Maar hierbij loopt het de jongste tijd blijkbaar mis, want er werd voor heel wat fietsprojecten geld vastgelegd dat niet wordt benut.

Zoals u zelf verklaarde, werden tijdens de eerste jaren na de totstandkoming van de module en de forse budgettaire inspanningen die tijdens het begin van de vorige legislatuur werden gedaan, de gemakkelijkste dossiers eerst uitgevoerd. Nu gaat het in vele gevallen om dossiers waarvoor moet worden onteigend en die procedureel veel tijd vergen.

Het is duidelijk dat het uitgangspunt van module 13, namelijk de versnelde aanleg van vrijliggende fietspaden langs gewestwegen, in het gedrang komt omdat gemeenten 20 tot 25 percent van de aanleg zelf moeten betalen, waardoor bepaalde projecten soms op de lange baan worden geschoven.

Zowel minister Peeters als u legden hierover in de voorbije maanden verklaringen af. Minister Peeters zei: 'Ik heb tot mijn verbijstering vastgesteld dat lang niet alle fondsen die daarvoor voorzien zijn, ook worden gebruikt. Er blijft een pot euro's over. De reden daarvoor is doorgaans een combinatie van factoren. Men wil vaak niet alleen een fietspad aanleggen, maar ook de weg en de riolering aanpakken en misschien nog een gevaarlijk punt. Bij de synchronisatie van die werken loopt het fout waardoor ze vertraging oplopen. Dikwijls speelt ook de financiering mee. Veel gemeenten hebben moeite met de 80/20-regeling waarbij ze zelf het dossier van de aanleg van het fietspad moeten beheren en ook nog 20 percent van de investering moeten dragen. Zo komt het dat de voorziene fondsen niet binnen een bepaalde tijdspanne worden aangewend.'

U verklaarde in dezelfde Mobiliteitsnota van december 2004 dat u de 80/20-regeling wilde 'bekijken' als het een van de knelpunten zou zijn. Het was de bedoeling om vastgelegde middelen zo snel mogelijk effectief te realiseren op het terrein. Daartoe zou u samen met minister Peeters de werking van het mobiliteitsconvenant bekijken tijdens

de eerste maanden van 2005, teneinde waar nodig bijsturingen te kunnen doen in de procedure.

In een antwoord van u op een vraag van de heer Peeters heb ik vernomen dat de evaluatie van het mobiliteitsconvenant zou gebeuren op drie niveaus. Het eerste niveau is dat van de task force, inclusief alle actoren die er deel van uitmaken: de kabinetten van de Vlaamse ministers van Openbare Werken en Mobiliteit, de AWV, de Mobiliteitscel van het departement LIN, de afdeling Ruimtelijke Planning van Arohm, de administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten, De Lijn, de VVSG en de Vereniging van Vlaamse Provincies. Het tweede niveau zou de oprichting van een politiek overlegplatform Mobiliteitsconvenant betreffen. Het derde niveau zou betrekking hebben op de decretale basis van het mobiliteitsconvenant.

In de pers beloofde minister Peeters om de gemeenten technisch beter te ondersteunen. Hij wil onder andere met de federale aankoopcomités rond de tafel gaan zitten om te bekijken hoe de fietspadendossiers nog sneller en efficiënter kunnen worden aangepakt, conform de aanpak van de zwarte punten. De VVSG daarentegen meent dat het Vlaamse Gewest opnieuw de volledige verantwoordelijkheid op zich moet nemen voor alle aspecten van de gewestwegen, en wijst erop dat eerder al de voetpaden naar de gemeenten werden doorgeschoven. Ik citeer uit een brief van de VVSG: 'Nu de zaken zo voorstellen dat de gemeenten falen in het aanleggen van fietspaden langs gewestwegen lijkt ons de omgekeerde wereld. Het blijft het Vlaamse Gewest dat verantwoordelijk is voor de fietspaden langs die wegen, net zoals de gemeenten verantwoordelijk zijn voor fietsvoorzieningen langs hun wegen en daar al hun handen vol mee hebben.'

Mevrouw de minister, heeft de task force al een antwoord gevonden op de vraag hoe de procedures administratief-technisch kunnen worden vereenvoudigd? Komt er een verbetering van het modulesysteem? Worden er nieuwe modules aangevraagd? Heeft de task force reeds besluiten ingediend? Werden het tweede en derde niveau reeds geactiveerd? Welke stappen zult u zetten om de werking van module 13 van het mobiliteitsconvenant te verfijnen? Welke beleidsinitiatieven hebben u en minister Peeters al genomen om de zware en tijdrovende procedure voor de gemeen-

Bruyninckx

ten te verlichten? Werd al contact opgenomen met de bevoegde federale minister in verband met de onteigeningswetgeving?

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Frans Peeters: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, in het recente verleden heb ik een vraag gesteld over de evaluatie van het mobiliteitsconvenant. U hebt beloofd om, in navolging van het decreet, vóór 30 juni 2005 verslag uit te brengen in deze commissie.

Ik sluit me aan bij de vraag van mevrouw Bruyninckx omdat die over een heel teer punt gaat, zeker nu blijkt dat er ondanks het feit dat ruimschoots in kredieten werd voorzien voor de aanleg van fietspaden, deze toch niet worden gerealiseerd op het terrein.

Natuurlijk zijn er heel wat heikele punten. Het antwoord dat u straks zult geven, zal ongetwijfeld een voorafname zijn van de evaluatie die nog dient te gebeuren. Toch is het nodig om even stil te staan bij enkele knelpunten.

In de eerste plaats wil ik verwijzen naar de trage administratieve procedure die moet worden doorlopen. Heel wat gemeenten hebben een mobiliteitsconvenant gesloten en hebben een mobiliteitsplan opgemaakt. Voor elke module die wordt afgesloten, moet een startnota worden opgemaakt. Een startnota vergt heel veel energie van ambtenaren, vooral in grote gemeenten, want daar kunnen de ambtenaren de nota zelf opstellen. De kleinere gemeenten hebben echter geen ambtenaren ter beschikking en dienen een beroep te doen op studie bureaus. Die studie bureaus herhalen telkenmale wat reeds in het mobiliteitsplan staat. Het gaat dus om rework dat enorm veel geld kost aan de gemeenschap.

Ik pleit er nogmaals voor om in de startnota gewoon te verwijzen naar het goedgekeurde mobiliteitsconvenant, want dat volstaat ruimschoots, en zo kan direct worden gestart met de opmaak van de projectnota. Deze werkwijze zou niet alleen veel tijd uitsparen, maar ook veel financiële middelen.

Naast de administratieve procedure is er nog een element dat zorgt voor enorme vertraging: de

aankoop en verwerving van de gronden om de fietspaden te realiseren. De gemeenten doen daarvoor een beroep op het aankoopcomité. Dit comité heeft, naast de opdrachten die ze krijgt van de gemeenten om de percelen te verwerven, ook nog veel andere opdrachten. In elke gemeente wordt als volgt gewerkt: elke week worden enkele groepjes mensen uitgenodigd op het gemeentehuis waar iemand van het aankoopcomité aanwezig is, en de procedure wordt gestart. Voor het aanleggen van een gemiddeld fietspad van 3 tot 5 kilometer lang, moeten al snel enkele honderden eigenaars worden aangesproken. Het is niet zo dat onmiddellijk een minnelijke regeling wordt uitgewerkt. Ik garandeer u dat de aankoop van de nodige percelen voor een gemiddeld traject 1 tot 2 jaar duurt bij een minnelijke regeling. Zonder minnelijke regeling is er nog meer tijd nodig. Ik kan voorbeelden geven uit de provincies Limburg en Antwerpen waar men al van bij de opmaak van de modules 5 jaar geleden, is gestart en er nu nog steeds geen fietspad ligt. Dit is de realiteit. Ik geef geen kritiek: dit is een vaststelling. We moeten er iets aan doen.

Het is niet door het afsluiten van een module 13 dat het probleem is opgelost. In de meeste gevallen gaat de aanleg van fietspaden gepaard met de herinrichting van de dorpskern en moet er ook een module worden afgesloten voor de doortocht. Daarvoor zijn opnieuw een startnota en een projectnota nodig. In de meeste dorpen is er in de buurt van gewestwegen ook een schoolomgeving. Ook daarvoor zijn een nieuwe module, een nieuwe startnota en een nieuwe projectnota nodig. Voor de verlichting langs de fietspaden op gewestwegen komen we bij module 17. Ook daarvoor zijn een nieuwe startnota en een nieuwe projectnota nodig. De combinatie van al deze modules geeft ook aanleiding tot vertraging van de uitvoering van de vooropgestelde werken.

Er is nog een bijkomend probleem. Bij de aanleg van fietspaden en de herinrichting van dorpen moet er waarschijnlijk ook een nieuwe riolering of moeten er nieuwe baangrachten worden aangelegd. Bij infiltratie en de droogweerafvoer van afvalwater opteert de VMM voor open grachten. Dat houdt nog meer onteigeningen en een vertraging van de procedure in. Voor de subsidiëring van de rioleringen moet men bij de minister van Leefmilieu zijn. Die subsidiëring is niet afgestemd op het convenantenbeleid dat door de

Peeters

afdeling Mobiliteit en Openbare Werken moet worden gerealiseerd. Bij het parallel samengaan van een rioleringsdossier, de herinrichting van een doortocht en de aanleg van fietspaden is overleg gewenst om een betere afstemming te bekomen, want die ontbreekt nog altijd.

Het laatste punt betreft de financiële en logistieke beperkingen van gemeenten. Ik heb het vooral over de kleinere gemeenten die het omwille van heel wat maatregelen uit het verleden financieel niet breed hebben. Die gemeenten hebben geen overschotten, het water staat hun aan de lippen. Gemeenten met minder dan 15.000 inwoners starten gewoonweg niet met het afsluiten van een module omdat ze de 20 percent niet kunnen betalen of omdat ze de administratieve en technische lasten die ermee gepaard gaan, niet kunnen betalen. Er is nog heel wat werk aan de winkel.

Ik verwijs ook nog even naar een punt dat hier al eerder aan bod kwam, namelijk de doorstroming. Het convenantenbeleid is als middel een goede keuze, maar moet sterk worden verbeterd. Anders zullen we, zoals de heer Peumans daarstraks tijdens de bespreking van de begrotingscontrole 2005 heeft gezegd in verband met de doorstroming, er allesbehalve in slagen om binnen twee jaar resultaat te hebben. Ik zou veeleer zeggen dat het gerust vijf jaar duurt voor je er echt iets van merkt op het terrein.

Modules zijn perfect, maar maak ze transparanter, probeer af te dwingen dat de grondverwervingen beter kunnen en voorzie daar instrumenten voor op Vlaams niveau zodat direct kan worden overgegaan tot aankoop. Waar er betwisting is, onteigen dan, maar ook hier beperkt in tijd zodat dit binnen het jaar tot een goed einde kan worden gebracht.

Mevrouw de minister, de heer Sauwens is verontschuldigd, maar ik wil toch enkele vragen uit zijn interpellatieverzoek overnemen. In welke bedragen is er de laatste tien jaar voorzien en wat is er concreet uitgevoerd in deze periode, opgesplitst per jaar, zodat we kunnen zien of voor het convenantenbeleid meer zou worden uitgevoerd dan met het convenantenbeleid. Dat zou dan te betreuren zijn.

Ik meen dat er moet worden overwogen op het federale niveau om ofwel overleg te hebben zodat via het aankoopcomité sneller kan worden overge-

gaan tot verwerving van die gronden ofwel om op Vlaams niveau een eigen aankoopcomité op te richten dat veel efficiënter en effectiever kan werken.

Kan er niet in overweging worden genomen dat vooral voor de prioritaire fietspaden het Vlaamse Gewest zelf de hand aan de ploeg kan slaan om deze projecten zelf uit te voeren en dat voor de niet-prioritaire fietspaden de gemeenten een rol kunnen spelen?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik ben het niet helemaal eens met wat de heer Peeters zegt over de kleine en grote gemeenten. Grote gemeenten zijn soms slechter uitgerust op bepaalde onderdelen. Neem de zeer belangrijke stad Antwerpen. Op de mobiliteitsdienst daar werken twee man en een paardenkop terwijl in Maastricht er 35 mensen werken. Dat heeft te maken met de keuzes die worden gemaakt. Een schepen van Herentals was trouwens mobiliteitsambtenaar in Antwerpen. In tegenstelling tot wat men denkt, is het indrukwekkend hoeveel gemeenten met veel idealisme en veel enthousiasme die modules hebben afgesloten. Ze zijn echter achteraf in de wind gezet door de Vlaamse Gemeenschap en hebben zich wat bedrogen gevoeld. Ik verwijs bijvoorbeeld naar de module 6, het onderhoud van het groen, die vele gemeenten hebben afgesloten. De bedragen zijn echter nooit aangepast. Daarom stappen sommige gemeenten er weer uit.

Ik heb een tijd geleden gevraagd in deze commissie hoe het zit met de gesplitste vastleggingskredieten en de ordonnanceringskredieten voor fietspaden en dergelijke. U hebt toen gezegd dat ik er een schriftelijke vraag over moest stellen en ik heb dat ook gedaan. Ik heb nog geen antwoord gekregen, maar dat zal wel komen. Het punt is dat er altijd twee agenda's zijn: een agenda van de administratie en een agenda van de politici. Wat ik uw voorgangers verwijt, is dat er elk jaar grote praat werd verkocht en gezegd dat er voor zoveel miljoen euro's fietspaden zouden worden aangelegd, maar achteraf heeft men nooit gezegd wat er nu van was vastgelegd. De voorbeelden hiervan zijn legio. De minister kan wel zeggen voor 100 miljoen euro fietspaden aan te zullen leggen en de administratie wordt dan vriendelijk verzocht dit samen met de gemeenten uit te voeren.

Peumanss

Wanneer we de totaliteit beschouwen, wil de Vlaamse Gemeenschap te veel verantwoordelijkheid bij de gemeenten leggen in de hoop daarmee een soort van acceleratie te hebben. De redenering is dat, door dit samen te doen met de gemeenten, de Vlaamse Gemeenschap veel meer fietspaden kan aanleggen, maar men heeft zich niet afgevraagd of de gemeenten daar wel voldoende voor zijn uitgerust. Een gemeente is niet uitgerust om al die stappen te zetten, wel om een aantal stappen te zetten.

Op dit moment bestaat een evaluatienota over het mobiliteitsconvenant dat dateert van december vorig jaar en is opgemaakt door de afdeling Verkeerskunde van de administratie Wegen en Verkeer. De titel luidt 'Evaluatie 2004 van het instrument mobiliteitsconvenant'. Er staat duidelijk in dat fietspaden langs gewestwegen een taak is voor de Vlaamse overheid en niet voor de gemeenten. Men heeft een aantal taken willen doorschuiven in de hoop dat dat het effect zou hebben van meer fietspaden. De realiteit bewijst spijtig genoeg dat dit niet werkt.

Voorts bestaat de problematiek van de onteigeningen al 25 jaar binnen AWV. Ik heb dat zelf in mijn kabinetsperiode meegemaakt. Het duurt ontzettend lang eer het aankoopcomité tot onteigening overgaat.

Ik heb tot nu toe niets horen vertellen over de beroemde rioleringssubsidiedossiers. De Vlaamse Milieumaatschappij zegt dat ze langs gewestwegen alleen te maken heeft met de AWV en niet met de gemeenten. Men ontwikkelt een project en komt dan plots tot de conclusie dat er een gescheiden riolering moet komen. Dat wijst op de coördinatierol die het secretariaat-generaal van dit departement niet vervult. Als het secretariaat-generaal binnen dezelfde administratie er nog niet in slaagt om dit soort zaken op elkaar af te stemmen, moeten we ons dringend de vraag stellen hoe dat komt. Ik hoor voortdurend spreken over het departement LIN, het grootste dat we hebben en waar alle mogelijke zaken in zitten – Ruimtelijke Ordening, Water, Landbouw, enzovoort –, maar men slaagt er niet in om alles op elkaar af te stemmen. Met het beter bestuurlijk beleid zal dat misschien veel beter worden, hoewel ikzelf denk dat het alleen maar erger zal worden.

Een volgend mankement in het hele verhaal is dat de gemeenten de kostprijs moeten voorschieten. De overheid is sowieso een onbetrouwbare betaler. Ik kan u de voorbeelden geven in Monumentenzorg waarbij we 20, 30 of 40 miljoen mogen voorschieten omdat Monumentenzorg van het departement LIN er niet in slaagt om tijdig voorschotten aan kerkfabrieken te betalen. U kunt zeggen dat dit een belachelijk probleem is, maar dat is niet zo. Het is aanwezig op een hele hoop terreinen. Minister Peeters komt net binnen: op het gebied van leefmilieu komen we precies hetzelfde tegen, we moeten nog betalingen krijgen van 2001 en 2002 in verband met milieuconvenants die we hebben afgesloten met de vorige minister.

Dan zijn er de beroemde studies. We worden met studies om de oren geslagen, mijn bureau ligt vol met studies. Wanneer ergens een kruispuntje moet worden aangelegd, moet er een streefbeeldstudie, een mobiliteitsstudie en ik weet niet welke studie nog worden opgemaakt. De studiebureaus schrijven gewoon over wat al in andere studies staat en ze vragen daar het volle ereloon voor. Mijnheer de minister, u hebt een vraag van mij beantwoord over streefbeeldstudies: er wordt een indrukwekkende som betaald voor streefbeeldstudies. De tekeningen die erin staan, zijn echt indrukwekkend, ze hebben een meerwaarde die ik zelden heb meegemaakt. We zijn nu echter aan het overhellen naar de andere kant. De studiebureaus halen dingen uit het mobiliteitsplan en uit andere plannen en ze zetten dat in een nieuwe studie. Het wordt vaak een doublure van een hele hoop studies.

In de kranten is de beeldvorming ontstaan bij de buitenwacht dat de stomme gemeentebesturen er niet in slagen fietspaden aan te leggen op hun grondgebied. Ik dring er samen met de heer Peeters op aan om op korte termijn uitsluitsel te geven aan de gemeenten wat er moet gebeuren met het beroemde mobiliteitsconvenant, wat op zichzelf een zeer goed instrument is. Nu is het echter zo dat er al negentien modules zijn en dat is niet meer te volgen.

Ik heb geen vragen maar een aantal bedenkingen. Gemeentebesturen beginnen met heel veel enthousiasme aan een aantal dingen, maar achteraf blijkt dat de overheid haar verplichtingen niet nakomt. Dat vind ik een spijtige ontwikkeling want het geeft alleen maar aanleiding tot achterdocht en daar is niemand mee gediend, en de bevolking zeker niet.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, geachte leden, ik heb een gecoördineerd antwoord van minister Peeters en mezelf. We betreuren erg de perceptie die is ontstaan, mijnheer Peumans. Noch minister Peeters, noch ikzelf zijn daar verantwoordelijk voor. Het is absoluut niet de bedoeling om de verantwoordelijkheid ervoor bij de gemeenten te leggen.

Laat me toe eerst enkele zaken te verduidelijken voor ik inga op de gestelde vragen. Zoals u allen weet, realiseert het Vlaamse Gewest fietspaden langs de N-wegen via twee kanalen: enerzijds staat de eigen administratie Wegen en Verkeer in voor de realisatie van een aantal fietspadenprojecten; anderzijds kan, na een onderlinge overeenkomst tussen het gewest en de lokale overheid, een fietspaddossier voor uitvoering doorgeschoven worden naar de gemeente. Deze methodiek is beter bekend als de module 13 van het mobiliteitsconvenant. Het is klaarblijkelijk vooral dit laatste beleidsinstrument dat door een aantal interpellanten in vraag wordt gesteld.

De module 13 werd gelanceerd in 1999. De toenmalige Vlaamse minister van Openbare Werken ondertekende de eerste overeenkomsten met de gemeenten, een kleine twintigtal dossiers, in het najaar van 2000. Een jaar later piekte de module 13 met 35 ondertekende dossiers voor een globaal subsidiebedrag van 53,3 miljoen euro. Sindsdien zit de module als beleidsinstrument op kruissnelheid, want jaarlijks worden 30 tot 40 modules ondertekend voor een globaal jaarlijks subsidiebedrag dat schommelt rond 35 tot 40 miljoen euro. Eind 2004 had het Vlaamse Gewest in totaal ruim 150 modules 13 afgesloten. Daar is een subsidiebedrag mee gemoeid van 175 miljoen euro.

Eens een module 13 door de Vlaamse minister ondertekend is, volgt zo spoedig mogelijk een budgettaire vastlegging van de geraamde kostprijs van studie, onteigeningen en eigenlijke materiële aanleg. Omwille van de wetgeving op de Rijkscomptabiliteit dient het Vlaamse Gewest zo te handelen: iedere verbintenis moet meteen budgettair ingedekt worden. Dat betekent dat de vastlegging in de loop van de procedure van een module 13 veel en veel vroeger komt dan wanneer het Vlaamse Gewest zelf fietspaden aanbesteedt. In

laatstgenoemde procedure gebeurt de vastlegging van iedere aankoop van een onroerend goed, een onteigening dus, na het verlijden van de akte en de vastlegging van de werken bij het gunnen van de opdracht. In het kader van module 13 gaat de eenmalige, globale vastlegging de gunning van de werken lang vooraf.

Deze omstandigheid vormt zeker een eerste plausibele uitleg waarom er bij toepassing van een module 13 zoveel meer tijd verstrijkt tussen de vastlegging en de uiteindelijke aanleg van het fietspad. Dit wil niet zeggen dat de procedure daarom veel langer duurt. Aan de administratie werd trouwens begin mei reeds gevraagd om tegen medio juni alle gemeenten te bevragen naar de stand van zaken van alle afgesloten module 13-dossiers en naar de redenen van het eventueel niet of traag vorderen van het verdere verloop van deze dossiers. Een overzichtstabel met de bedragen per jaar vastgelegd voor de aanleg van fietspaden onder toepassing van module 13 maak ik over aan de commissiesecretaris ten behoeve van de leden.

In totaal bedraagt het subsidiebedrag van 1995 tot en met 2004 175.116.693 euro. Het investeringsbedrag van AWV over dezelfde periode bedraagt 175.716.827 euro. Samen is dat goed voor ongeveer 350 miljoen euro. Op de begroting was een hoger subsidiebedrag ingeschreven. Hiermee wordt echter niet alleen de subsidie voor het aanleggen van fietspaden vastgelegd, maar ook de subsidies voor module 10, voor veilige schoolomgevingen of de overdracht van wegen bijvoorbeeld.

Op dezelfde overzichtstabel staan de effectief gerealiseerde fietspaden. Hieruit blijkt dat er in het kader van module 13 voor 11.779.000 euro fietspaden is gerealiseerd, goed voor tien projecten. Op dit moment zijn er dertien fietspadprojecten aanbesteed die nog niet af zijn. Dit betekent dat ze binnen nu en een jaar gerealiseerd zullen zijn. Daarnaast worden er ook fietspaden gerealiseerd door de herinrichting van doortochten of de heraanleg van wegvakken.

Er was een vraag over een betere coördinatie met de provincie. Een aantal interpellanten heeft er terecht op gewezen dat de problemen zich vooral situeren op het vlak van eigendomsrecht, vergunninghoudende maatschappijen en milieubeleid.

Van Brempt

Op die aspecten heeft de provinciegouverneur niet direct impact. Het aanslepen van de projecten van de modules 13 is trouwens niet te wijten aan een slechte samenwerking tussen de diverse Vlaamse administraties. De bereidheid om samen te werken, is zeker aanwezig. Ook voor de eigen projecten van AWV is zulke samenwerking vereist, en die verloopt doorgaans uitstekend.

De heer Jan Peumans: Kunt u dat laatste nogmaals herhalen?

Minister Kathleen Van Brempt: De bereidheid om samen te werken is zeker aanwezig. Ook voor de eigen projecten van AWV is samenwerking vereist, en die verloopt doorgaans uitstekend. Het project Beter Bestuurlijk Beleid zal ervoor zorgen dat in deze samenwerking nog een stap verder wordt gezet. Mijnheer Peumans, u ziet dat de wil aanwezig is.

In het verleden zaten de bevoegdheden voor het aanleggen van fietspaden en het plaatsen van rioleringen bij verschillende ministers. Toch heeft AWV steeds initiatieven genomen om haar programma's in de mate van het mogelijke af te stemmen op de respectievelijke investeringsprogramma's van zowel de Vlaamse Milieumaatschappij als van andere instanties. Momenteel zijn de bevoegdheden Openbare Werken en Leefmilieu verenigd onder één minister, en wordt eraan gewerkt om deze samenwerking verder te optimaliseren. Er zijn dus ook voordelen aan de opsplitsing Mobiliteit en Openbare Werken dat nu bij Leefmilieu zit.

In de loop van 2003 heeft de administratie Wegen en Verkeer een intens overleg opgestart met de Dienst der Domeinen van de FOD Financiën. Dit overleg leidde tot een lijst van technische desiderata die door de Dienst der Domeinen aan AWV werd toegestuurd en moet toelaten innemingen vlotter en sneller aan te kopen. Een deel van de problemen is opgelost, maar ik verheel niet dat we initiatieven kunnen nemen om dit vlotter te laten verlopen. Ik geef het voorbeeld van verkeersveiligheid. Dat kan een goede reden zijn om innemingen vlotter en sneller te laten verlopen.

Het oprichten van een eigen Vlaams Comité van Aankoop houdt in dat deze materie geregionali-

seerd wordt, wat uiteraard een zaak voor de voltallige Vlaamse Regering en andere regeringen in dit land is. Deze regionalisering werd onder het hoofdstuk 'Meer Vlaanderen' in het regeerakkoord vermeld. Na de bevoegdheidsoverheveling moet er ongetwijfeld eerst een Vlaams eigendomsdecreet worden geschreven. Uiteindelijk dienen de Vlaamse Comités van Aankoop geoperationaliseerd. Gelet op de krappe budgettaire manoeuvreerruimte en de personeelsstop die van kracht is, zal deze horde evenmin gemakkelijk te nemen zijn.

Uw voorstel om het gewest opnieuw zelf de fietspaden te laten aanleggen kan mijns inziens de snelheid van het aanleggen van nieuwe fietspaden niet substantieel verhogen. De tijd nodig tussen de start van een nieuw project en de uiteindelijke ingebruikneming wordt voor een groot deel bepaald door de tijd nodig voor vergunningen, onteigeningen en overleg. Deze stappen moeten door AWV ook worden genomen. Op dit moment kunnen we met een dubbele snelheid werken: AWV kan zelf prioritaire fietspadprojecten aanleggen en daarnaast kunnen de lokale besturen zelf initiatieven nemen voor de realisatie van een fietspad op hun grondgebied.

Er wordt momenteel gewerkt aan de evaluatie van de convenants. Alle vragen daaromtrent komen iets te vroeg. Naar aanleiding van de commotie rond de fietspaden wordt dit versneld ingezet. De task force is momenteel bezig met de evaluatie. Zoals afgesproken zullen we het daar in de commissie in de toekomst nog over hebben.

De voorzitter: Mevrouw Bruyninckx heeft het woord.

Mevrouw Agnes Bruyninckx: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. De uitspraken van de ministers en de verslaggeving in de pers hebben een heel verkeerd beeld de wereld ingestuurd. De zwartepiet is onterecht naar de gemeenten doorgeschoven.

Ik wil nog een concreet voorbeeld geven. Einde april zijn op een fietspad langs de gewestweg R30 in Brugge twee dodelijke ongevallen gebeurd. Dit levensgevaarlijk fietspad stond volgens AWV niet op de prioriteitenlijst. Ik zal vanavond in de gemeenteraad vragen of er een module 13 is aangevraagd, maar ik vermoed van niet. Na die twee

Bruyninckx

dodelijke ongevallen zijn er op een maand tijd beslissingen genomen en voorstellen gedaan tussen AWW en de stad Brugge. De voorstellen ten belope van 150.000 euro zullen door AWW worden gefinancierd. Ik vraag me af hoe het plotseling allemaal zo snel kan gaan. Ik lees een citaat voor: 'De voorstellen zijn ten laste van en zullen worden uitgevoerd door AWW West-Vlaanderen: raming 150.000 euro, met uitzondering van de signalisatie van het fietspad dat door de stad moet gebeuren.' Dat bewijst dat er bij overmacht heel snel beslissingen kunnen worden genomen. De twee burgemeesters hier aanwezig hebben bevestigd dat het anders veel te lang duurt.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Frans Peeters: Mijnheer de voorzitter, dit is een voorafname van de eigenlijke evaluatie en ik zal daar dan ook niet te veel over zeggen. Ik kan u wel verzekeren dat bij de gemeenten niet alleen de wil aanwezig is om fietspaden aan te leggen, maar dat ze die ook effectief willen realiseren. Dit is een heel complexe materie geworden omwille van het feit dat de volledige coördinatie en de administratieve en technische lasten bij de gemeenten worden gelegd. Bovendien is samenwerking met alle andere overheden ontzettend moeilijk. Een betere afstemming dringt zich dan ook op.

Mevrouw de minister, wanneer komt de echte evaluatie er? We kunnen hier woorden aan blijven verspillen. Als u een bevraging hebt gedaan bij alle gemeenten over hoe ze de modules en mobiliteitsconvenants ervaren, dan kunnen we die hier in de commissie in de diepte evalueren. Wanneer zal dat gebeuren?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord, maar ik blijf op mijn honger zitten. Wanneer komt de evaluatie er? De journalisten hebben het waarschijnlijk weer verkeerd begrepen. Ik snap niet waar u op wacht. Er is een evaluatie van het instrument mobiliteitsconvenant. Er zijn duidelijke voorstellen van de administratie. Ik hoor in de wandelgangen dat een en ander niet vlot omwille van de afstemming tussen de twee kabinetten.

Waarover zal er een bevraging bij de gemeenten gebeuren?

Minister Kathleen Van Brempt: Over de toepassing van module 13.

De heer Jan Peumans: Wat houdt die bevraging in? Heeft dit te maken met een evaluatie of niet? Weet de administratie niet wat de stand van zaken is?

U zegt dat de administraties de zaken verder zullen optimaliseren. Dat is een erg diplomatisch antwoord. Minister Peeters heeft de eer en het genoegen om zowel bevoegd te zijn voor rioleringsdossiers als openbare werken. Ik blijf erbij dat een supergroot departement er niet in slaagt om dit soort dingen op elkaar af te stemmen. De lokale besturen hebben de ervaring dat de ene afdeling binnen LIN niet ziet wat de andere doet, en dat kan niet. BBB zal dat misschien allemaal oplossen.

Bij onteigeningen voor de aanleg van fietspaden langs gewestwegen worden de eerste drie meter door de Vlaamse overheid betaald, maar de rest is ten laste van de gemeente. Ik vind dat niet kunnen. De gewestwegen zijn de verantwoordelijkheid van het Vlaamse Gewest en van niemand anders. Er zijn ambtenaren genoeg op uw departement om een coördinerende rol te spelen. Het duurt allemaal veel te lang en het is allemaal veel te complex. Langs gemeentewegen hebben gemeenten een verantwoordelijkheid, langs gewestwegen het gewest.

Ik blijf op mijn honger zitten wat betreft de evaluatie van het mobiliteitsconvenant dat vorig jaar al tijdens de bespreking van uw beleidsnota is aangekondigd.

Krijgen we nu ook een duidelijke overzichtslijst van wat is vastgelegd en wat effectief zal worden geordondanceerd?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: De wil is heel sterk aanwezig om samen te werken en om de samenwerking te verbeteren.

Wat betreft de evaluatie van het convenantenbeleid, kan ik volgende maand een tussentijds verslag geven. Ik kan me inbeelden dat u op uw honger blijft zitten, maar het gaat over een heel belangrijk beleidsinstrument. U mag het me niet

Van Brempt

kwelijk nemen dat de task force uitgebreid overleg pleegt met alle mogelijke actoren.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Frans Peeters: Mevrouw de minister, de evaluatie gaat toch over het hele convenantenbeleid en niet alleen over module 13?

Minister Kathleen Van Brempt: Dat is zo, en de evaluatie gebeurt onder de voorwaarden waarover we al hebben gesproken. Ik ben vragende partij voor vereenvoudiging zonder het instrument te verzwakken omdat ik er heel sterk in geloof.

De heer Jan Peumans: Mijnheer Peeters, de minister heeft gezegd dat ze module 13 zal bevragen bij de gemeenten.

De heer Frans Peeters: Dat heb ik inderdaad ook zo begrepen, maar ik pleit voor een totale evaluatie.

Minister Kathleen Van Brempt: Uiteraard hebben we beiden te maken met de kritiek. De hete aardappel werd onterecht doorgeschoven naar de gemeenten. Nu bereiden we een document voor om de problemen op het terrein aan te pakken en om ervoor te zorgen dat er binnenkort heel veel fietspaden effectief worden aangelegd in Vlaanderen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, ik heb nog weinig toe te voegen aan het antwoord van minister Van Brempt. Er is inderdaad een probleem met de aanleg van fietspaden. Dat probleem is niet nieuw en we moeten het zeker oplossen. De gevolgen kunnen immers heel ernstig zijn, denken we maar aan de dodelijke ongevallen. We mogen niet te lang treuzelen en moeten goed weten wat we doen.

Ik wil niet vooruitlopen op de zaken. Een aantal gemeenten wil het initiatief blijven nemen en de bestaande werkwijze blijven hanteren. Andere gemeenten zijn vragende partij voor een aanpak op hoger niveau, namelijk door het gewest. Ik moet samen met mijn collega-minister zoeken naar een formule waarin beide mogelijkheden overeind blijven zonder dat daarbij vertraging

wordt opgelopen. We moeten kunnen overnemen van de gemeenten die dat wensen, maar moeten ook de andere gemeenten steunen die achter de autonomie van de gemeenten als heel belangrijk principe, staan.

Mijnheer Peumans, als u mijn administratie aanvalt, moet u uw beweringen kunnen staven. Ik heb de plicht om mijn administratie te verdedigen telkens wanneer dat nodig is. Als er fouten worden gemaakt, wil ik die ook rechtzetten. Nu hebt u de administratie LIN iets te snel en te algemeen beschuldigd.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister, ik nodig u uit om de evaluatie van de VVSG te lezen. Niet ik beweer die zaken, maar de VVSG.

Minister Kris Peeters: In dat geval moet ik ook eens met de VVSG spreken. Toch denk ik dat men altijd voorzichtig moet zijn. Het gaat immers om mensen die dag in, dag uit hun taak naar behoren proberen te vervullen en die hier niet aanwezig zijn om zich te verdedigen.

Met redenen omklede moties

De voorzitter: Door mevrouw Bruyninckx, door de heer Peeters en door de heer Glorieux werden tot besluit van deze interpellatie met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jean-Marie Dedecker tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de Eliaheffing

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Dedecker tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de Eliaheffing.

De heer Dedecker heeft het woord.

De heer Jean-Marie Dedecker: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in 1996 werd er een Europese richtlijn uitgevaardigd over de liberali-

Dedecker

sering van de elektriciteitsmarkt. Ik trap wellicht open deuren in als ik zeg dat die liberalisering mislukt is. In plaats van een liberalisering is er een monopolisering van de markt gekomen. De politieke wereld heeft de zaak compleet verkeerd ingeschat. De bedoeling van een liberalisering is dat de concurrentie op de markt kan spelen zodat de prijzen dalen.

Onze elektriciteitsprijzen zijn 4 tot 34 percent duurder dan in het buitenland. In dit parlement werd het McKinsey-rapport gepresenteerd. Daarin staat klaar en duidelijk dat onze elektriciteit jaarlijks 1,3 miljard euro goedkoper kan, wat een besparing van 18 percent zou zijn. Daarvan kan 977 miljoen euro of 13 percent vrij snel worden gerealiseerd door de netto tarieven te hervormen.

Door de zogenaamde liberalisering van de elektriciteitsmarkt zijn heel wat gemeenten hun vetpotten van de intercommunales kwijtgeraakt. We hebben het vel van de beer verkocht voor hij geschoten was. We beslisten immers om een nieuwe taks in te voeren omdat we ervan uitgingen dat de elektriciteitsprijzen toch zouden dalen. Dat is echter niet gebeurd. Niet alleen dit parlement is erg heftig bezig geweest met taksen, want er werden ongeveer 13 nieuwe soorten belastingen ingevoerd de jongste jaren. Denken we maar aan de federale bijdragen voor gratis elektriciteit voor hulpbehoevenden, aan toeslagen voor beschermde klanten en aan de Kyoto-heffingen. Nu ligt op uw bureau de fantastische vraag om de Elia-heffing in te voeren. De gemeenten hebben zoals gewoonlijk grote honger. De aanwezige burgemeesters zullen dit kunnen bevestigen.

De Elia-heffing bedraagt 4,91 euro per megawattuur verbruikte stroom, exclusief BTW. Het is de bedoeling dat het bedrag van 172 miljoen euro dat vroeger rechtstreeks naar de gemeenten ging, nu door de verbruiker wordt betaald om op die manier terug naar de gemeenten te gaan. In een ander parlement heb ik gevraagd wat met dat bedrag uit het verleden is gebeurd: Electrabel heeft het braafjes doorgestort naar het moederbedrijf Suez in Frankrijk.

Elia zorgt ervoor dat de elektriciteitsfactuur voor sommige bedrijven met 8 tot 9 percent stijgt. Dat is een conclusie van de heer Van den Bosch,

energiespecialist bij Voka. De heer Claes van Fedichem stelt dat er enorme gevolgen zijn voor de werkgelegenheid. Voor een kunststofbedrijf of een metaalbedrijf ligt de kostprijs ervan even hoog als voor 3 jobs.

Mijnheer de minister, op 22 februari heb ik u horen vertellen dat u bedrijven wilt vrijstellen van de Elia-heffing, vandaar mijn vragen. Op 1 juli 2005 voeren de elektriciteitsbedrijven naar verluidt de lang aangekondigde Elia-heffing in. Klopt dat bericht? Zo neen, wanneer bent u dan zinnens om de heffing in te voeren?

Hebt u de vergelijkende studie en/of de beleidsadviezen van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen reeds ontvangen? Zo ja, bevestigt de studie de eerdere studie waaruit bleek dat de KMO's een concurrentienadeel hebben door deze heffing en hoe luiden de beleidsadviezen? In het Vlaams regeerakkoord staat immers klaar en duidelijk vermeld dat een concurrentienadeel dat uit een vergelijking zou blijken, zal worden weggevoerd – en het Vlaams regeerakkoord is heilig, dat hebben we onlangs gemerkt met Brussel-Halle-Vilvoorde.

Wat zijn de implicaties voor de werkgelegenheid door de invoering van de Elia-heffing? Meer bepaald had ik graag vernomen hoeveel arbeidsplaatsen er verloren zouden gaan indien er geen vrijstelling komt voor de bedrijven.

Hoe zult u uw voornemen om de bedrijven vrij te stellen van de Elia-heffing vertalen in concrete maatregelen? Meer in het bijzonder had ik graag vernomen welke concrete maatregelen u overweegt in te voeren?

Handhaaft u de datum van 1 januari 2006 als datum waarop de Vlaamse bedrijven niet langer Elia-taksen zullen moeten betalen?

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Frans Peeters: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, u zult zich ongetwijfeld herinneren dat er vorig jaar een interpellatie werd gehouden over het al dan niet realiseren van de Elia-heffing. De gemeenten waren inderdaad vragende partij: niet zozeer voor een Elia-heffing, maar wel voor een compensatie. Die compensatie was nodig als een gevolg van de liberalisering van

Peeters

de nutsvoorzieningen. Premier Verhofstadt heeft die compensatie enkele jaren geleden al beloofd. Met enkele jaren vertraging wordt de belofte ingelost, al is de compensatie wat uitgehold en sterk verzwakt in vergelijking met de oorspronkelijke vraag van de gemeenten.

Ik heb er geen probleem mee dat de Elia-heffing op een of andere manier wordt bijgestuurd, bijvoorbeeld in het licht van de concurrentie met bedrijven uit de ons omringende landen waarmee onze lokale bedrijven kampen. Ik wijs erop dat ook voogdijoverheden een verantwoordelijkheid dragen als ze beslissingen nemen die gevolgen hebben voor de lokale besturen. Het zou dan ook niet meer dan fair zijn dat zowel de federale als de Vlaamse overheid, indien ze beslissingen nemen om bepaalde bedrijfstakken tegemoet te komen, zoals de heer Dedecker vraagt, tegelijkertijd ook werk maken van het compenseren van de verliezen die weerom zullen worden geleden door de lokale besturen.

We spreken over interbestuurlijke samenwerking en beter bestuurlijk beleid, waar iedereen de mond van vol heeft, maar daar is op het terrein soms weinig van te zien. Als laagste bestuursniveau delen de lokale besturen meestal in de klappen bij beslissingen die genomen worden door hogere overheden. Ik zou er sterk voor willen pleiten dat er bij gelijk welke beslissing, en in dit geval gaat het over het Elia-dossier, ook rekenschap moet worden gegeven, dat er een financieel effectenrapport zou worden gemaakt ten aanzien van de andere bestuursniveaus en dat er ook initiatieven moeten worden genomen om dat te compenseren.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de heer Dedecker is begonnen met te stellen dat de liberalisering mislukt was. Ik ben het volledig met hem eens dat er absoluut een aantal anomalieën zijn die tot op de dag van vandaag blijven bestaan en die maken dat de vrijmaking zeker niet optimaal functioneert. Anderzijds is het zo dat de energieprijzen, vooral voor de gezinnen, voor de vrijmaking nog veel hoger was. Jarenlang hebben de gezinnen in Vlaanderen de tweede hoogste kilowattuurprijs aangerekend gekregen van alle OESO-landen. Het feit dat we

ervoor hebben gekozen om een zeer hoog percentage van onze elektriciteitsopwekking met kernenergie te dekken, zal daar niet vreemd aan zijn. *(Opmerkingen van de heer Carl Decaluwe)*

Legt u me dan eens uit waarom we al die jaren zoveel hebben moeten betalen.

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer Glorieux, dat komt omdat via de structuren van vroeger de dividenden aan de gemeentebesturen zeer hoog waren, en dit compenseerde deels de gemeentebelasting. Alles hangt met alles samen. Kernenergie heeft er bij mijn weten weinig of niets mee te maken.

De heer Eloi Glorieux: In elk geval merk ik in de vrije energiemarkt dat degenen die het hoogste percentage aan kernenergie in hun pakket aanbieden, ook degenen zijn die de hoogste kilowattuurprijs aanrekenen.

Het is een feit dat door de vrijmaking de gemeenten heel wat aan inkomsten verloren hebben zien gaan. Logischerwijze moet hier op een of andere manier een compensatie voor komen. Er is al veel gedebatteerd over hoe dat moet gebeuren. De Elia-heffing zal blijkbaar worden ingevoerd, maar ik denk dat er een heel belangrijke maatregel is die kan worden genomen om de meerkost voor bedrijven, industrie en kleinere gebruikers ongedaan te maken, namelijk het realiseren van de vrijmaking op productieniveau. De heer Dedecker zei dat hij als liberaal niet kan zeggen dat er een echte vrijmaking is. Dat klopt voor een groot deel: zeker op het niveau van de productie van elektriciteit is er een quasi-monopolie. Ik ben ervan overtuigd dat het wegwerken van dit quasi-monopolie en het opentrekken van de markt op dat niveau een verlaging van de kilowattuurprijs voor gevolg zal hebben waarvan iedereen, de grote bedrijven, de KMO's en de gezinnen, zou kunnen profiteren.

Mijnheer de minister, ik had willen vragen om zeker en vast aan te dringen bij uw federale collega's om maatregelen te nemen die het mogelijk maken om meer concurrentie te krijgen op productieniveau. Elk rapport geeft immers aan dat de concurrentie op productieniveau bevorderen een van de mogelijkheden is om de kilowattuurprijs te laten zakken.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, misschien kan de heer Dedecker ervoor zorgen dat de 21 percent BTW die wordt aangerekend in deze operatie en zal worden doorgestort naar de federale schatkist, onmiddellijk zou worden teruggestort naar Vlaanderen, en dan onmiddellijk naar de gemeenten.

Mijnheer Dedecker, waar u pleit voor een vrijstelling voor bedrijven, sluit ik me graag aan bij de heer Peeters. U sprak wat oneerbiedig over de honger van de gemeenten, maar we zijn al 2 jaar aan het wachten op de grote belofte die uw grote voorman, premier Verhofstadt, in maart 2003 heeft gedaan. Als u pleit voor een vrijstelling, moeten de gemeenten een compensatie krijgen. Ons dividend is al met 60 percent gezakt ten opzichte van vroeger. Ik vind het straf dat de 21 percent BTW in de federale schatkist wordt gestort.

De heer Jean-Marie Dedecker: Aangezien ik geen minister van Financiën ben in de federale regering kan ik daar niet over beslissen. Er liggen echter wel wetsvoorstellen in de Senaat klaar van mezelf en onder meer de heer Bart Martens, over onder andere de opsplitsing van de productie en het vervangen van allerhande vergunningen om aan de productie iets te doen. Ik vind het wel verkeerd om de zwartepiet altijd door te schuiven. We zitten in een burgemeestersparlement waar het altijd een vestzak-broekzakoperatie moet zijn. Het is gemakkelijk van de gemeenten om te zeggen dat ze vroeger inkomsten hadden. Er is in het parlement onderhandeld waarbij de Walen slimmer zijn geweest. Als notoir Vlaming had u er ook aan moeten denken dat als we ook een 'taxe de voirie' hadden ingevoerd, we nu niet zaten met het probleem om te moeten doorrekenen aan de verbruiker. We zitten met netbeheerders, met hoogspanning en met laagspanning. 40 percent van alle kosten op de elektriciteit gaan alleen al daar naartoe. De oplossing van het probleem is veel ingewikkelder dan alleen de taks verschuiven en ervoor zorgen dat de gemeenten de BTW terugkrijgen.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Ik ben het eens met de heer Dedecker dat de marktwerking op de elektriciteitsmarkt onvoldoende is om een serieus neerwaartse druk op de prijzen te zetten. Waar ik het

niet mee eens ben, is dat dat tot nu toe heeft geleid tot gevoelig hogere prijzen dan in de buurlanden. In de hoorzitting over de energiemarkt hebben we de benchmarkstudie van GfE gepresenteerd gekregen die een maatstafvergelijking bevat tussen de elektriciteitsprijzen voor de verschillende doelgroepen in ons land en die van de buurlanden. We hebben ook een studie van de CREG gepresenteerd gekregen. Die studies komen allemaal tot de conclusies dat we gemiddeld zeker niet slechter zitten dan de buurlanden, zeker niet voor wat betreft de heffingen en de indirecte kosten, de gevolgen van verschillende openbaredienstverplichtingen zoals minimale hoeveelheid groene stroom die moet worden gepresenteerd en dergelijke meer.

Ik ben het wel met de heer Dedecker eens dat we meer marktwerking moeten creëren door onder andere de dominante positie van Electrabel op de productiemarkt te doorbreken. Samen met de heer Dedecker en met de heer Willems in de Senaat heb ik daarover verschillende wetsvoorstellen ingediend. We hopen daar ook de steun van de andere partijen in de Senaat voor te krijgen.

Ik denk dat we ook iets moeten doen aan de dominante aanwezigheid van producent-leveranciers in het beheer van natuurlijke monopolies zoals het hoogspanningsnet en het distributienet, waar Electrabel in vele gevallen nog over een blokkeringsminderheid beschikt. Dat geeft problemen voor de nieuwe spelers die met discriminatie te maken kunnen krijgen.

Ik ben het er niet mee eens dat we de prijs moeten doen dalen door de heffingen te verminderen en de openbaredienstverplichtingen af te zwakken. De heffingen en openbaredienstverplichtingen zijn ook nodig om de vrijgemaakte elektriciteitsmarkt sociaal en ecologisch bij te sturen. Ze moeten ervoor zorgen dat de elektriciteit uit duurzame bronnen wordt opgewekt en dat de exploitanten van productie-installaties meer rekening zullen houden met milieuschade die ze veroorzaken.

Ik zou de verschillende partijen willen oproepen om een beetje consequent te zijn. Ik hoor vanuit het VLD-congres dat men de fiscale druk wil verschuiven naar onder andere milieuheffingen. Welnu, de elektriciteitscentrales in Vlaanderen veroorzaken volgens het 'Milieu- en Natuurrapport 2004' een milieuschadeprijs van 860 miljoen

Martens

euro die bijlange na niet door de verschillende heffingen wordt geïnternaliseerd en wordt doorgerekend in de prijzen. De laagspanningsverbruikers betalen met de heffingen gemiddeld een factor 2 minder dan de milieuschade die ze veroorzaken, voor de hoogspanningsgebruikers is dat factor 5. Als we willen dat de milieuschade van de elektriciteits- of andere industriële productie moet worden doorgerekend aan de vervuiler om hem aan te zetten tot schoner produceren, dan moeten we consequent zijn en aanvaarden dat de heffingen op stroom nog gevoelig toenemen.

De heer Jean-Marie Dedecker: Dat is dan weer ten koste van de verbruiker. Electrabel monopoliseert de markt. Het heeft 81 percent van de productie in handen. Alles wat erbij komt, zoals taken voor de hulpbehoevenden, wordt altijd doorgerekend aan de verbruiker. Het gaat hier over een vennootschap met zetel in Parijs, die nog meer winst maakt dan vroeger. De 173 miljoen euro die voor de burgemeesters was, gaat nu naar Suez. De overheid moet de middelen vinden om die bedragen en niet de verbruiker af te romen.

De heer Bart Martens: We moeten de juiste remedie kiezen. We moeten inderdaad iets veranderen aan dat productiemonopolie. De verbeterde marktwerking moet zorgen voor de prijsdaling, en niet het afzwakken van een aantal sociale en ecologische openbare dienstverplichtingen.

Minister-president Leterme heeft naar aanleiding van Rerum Novarum als alternatief voor de algemene sociale bijdrage ook een energiebelasting in het vooruitzicht gesteld. We moeten weten wat we willen. Als we alle heffingen op energie vermindere, dan is het gevolg dat arbeid nog steeds overmatig belast blijft, en dat werkgelegenheid daarvan hinder ondervindt.

Ik vraag aan de VLD en CD&V om consequent te zijn, en dat ze hun pijlen richten op privé-monopolies, en niet op de vrijgemaakte markt.

De heer Jan Peumans: Sp.a moet ook consequent zijn bij het in concurrentie stellen van het verlenen van de contracten met gemengde intercommunales. Dat is alleen maar in Limburg gebeurd. Op alle andere plaatsen heeft Electrabel het monopolie, en dat gaat ten koste van de gemeen-

ten. Sp.a heeft eraan meegedaan om Electrabel in huis te houden. U moet niet heiliger willen zijn dan de paus.

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Tijdens de hoorzitting over de energievoorziening in Vlaanderen heeft de heer Van den Abeele, adviseur bij Unizo, voorgesteld om de bijkomende federale inkomsten uit de liberalisering van de energiemarkt en de inning van de Eliaheffingen in 2004 en 2005 in Vlaanderen over te maken aan het Vlaamse Gewest en/of de Vlaamse gemeenten. Dit kan een oplossing zijn die getuigt van gezond verstand.

De heer Jean-Marie Dedecker: Neen, dat is niet de goede oplossing. Het is normaal dat u en de heer Van den Abeele dat zeggen. Initieel gaat mijn vraag het over het feit dat de verbruiker meer betaalt. Het deel dat Electrabel vroeger uitdeelde aan de gemeenten, stuurt Electrabel nu als nettowinst door aan het moederbedrijf Suez in Frankrijk.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Er zijn ook in andere parlementen initiatieven en suggesties aangekondigd, die ik met aandacht zal volgen. De Eliaheffing zal worden ingevoerd op 1 juli 2005. Mijnheer Dedecker, dat kunt u terugvinden in de programwet van 27 december 2004. Een ministerieel besluit van 13 mei 2005 kondigt aan dat de facturatie in juli 2005 mag worden verwacht.

Het is vreemd dat u die vraag aan mij stelt. U kunt, net als ik, de programwet en de ministeriële besluiten lezen. Dit is een federale beslissing. Er is een mogelijkheid tot vrijstelling voor de regio's. De andere regio's hebben die vrijstelling voor de periode 2005 toegekend. Vlaanderen heeft van die mogelijkheid geen gebruik gemaakt voor de periode van 1 mei 2004 tot 31 december 2005, en daarover een advies aan de federale overheid overgemaakt.

De tweede vraag verwijst naar de benchmarkstudie die in het kader van de ondernemingsconferentie is uitgevoerd. Die is nu klaar. Over de beleidsadviezen die daaraan kunnen worden ver-

Peeters

bonden, zal de SERV zich morgen buigen. Die zullen worden overgemaakt aan VESOC.

Mijnheer Dedecker, ik zal net zoals u met heel veel belangstelling kijken wat het dagelijks bestuur daar morgen over zal zeggen. Ik wil de studie niet opnieuw overlopen, maar het komt erop neer dat we qua elektriciteitsprijs goed zitten als de Eliaheffing er niet zou zijn. De Eliaheffing vormt een handicap voor de prijs ten opzichte van de andere landen die zijn onderzocht.

Er is door de federale minister geen onderzoek gebeurd naar de gevolgen van de bijdrage op de tewerkstelling. Voka en Agoria hebben dat wel gedaan op een textielbedrijf in Ronse en een aluminiumbedrijf in Hemiksem, en daaruit blijkt dat er wel degelijk een effect zal zijn op de werkgelegenheid. Een algemeen onderzoek is me niet bekend, maar we kunnen wel een effect verwachten.

Mijnheer Dedecker, u vroeg hoe ik mijn voornemen om bedrijven vrij te stellen van de Eliaheffing zou vertalen in concrete maatregelen. Voormalig minister van Binnenlandse Zaken, de heer Van Grembergen, en huidig minister Keulen hebben voor de periode 1 mei 2004 tot 31 december 2005 aan de gemeenten via een omzendbrief laten weten dat ze de gelden mochten verwachten. De nieuwe Vlaamse Regering heeft dit dan ook gehonoreerd. De vraag is wat er na die periode zal gebeuren. Het dossier moet duidelijk worden afgelijnd. Er is het probleem van de inkomsten van gemeenten, en dan heb ik het niet alleen over de compensaties. In het regeerakkoord staat dat er een fiscaal pact komt waarin een en ander zal worden geregeld, zoals de pestbelasting die sommige gemeenten innen of opnieuw willen innen. Het debat over de inkomsten van de gemeenten is erg belangrijk en moet dringend worden gevoerd. Het niet meer kunnen innen van de dividenden zal daar een belangrijk element in zijn.

Het debat over de energieprijs en -kost voor de bedrijven en burgers moet ook worden gevoerd. Test-Aankoop en andere organisaties hebben daarover standpunten ingenomen. We moeten er oog voor hebben dat elektriciteit een basisrecht is. Mijnheer Glorieux, u denkt misschien dat hoe hoger de prijs is, hoe gevoeliger mensen worden om er rationeel mee om te springen. We mogen

de sociale aspecten van elektriciteit als basisrecht echter niet uit het oog verliezen.

Voor 2006 zal de Vlaamse Regering beslissingen nemen op voorstel van de minister van Energie. Ik kan en mag niet voor mijn beurt spreken.

Mijnheer Peumans, u hebt honderd percent gelijk inzake die 21 percent BTW. Mijnheer Martens, u had het over het internaliseren van de milieuschadedekost. In het verleden heeft de heer Bex daarover initiatieven geformuleerd. We moeten daar verder aan werken.

De voorzitter: De heer Dedecker heeft het woord.

De heer Jean-Marie Dedecker: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik had van u een cadeau verwacht voor de bedrijven, maar dat is niet gelukt. Ik zal deze vraag opnieuw stellen rond Kerstmis. U zult dan misschien kunnen zeggen dat er een vrijstelling komt. Misschien komt die er al vroeger, maar blijkbaar mag u niet voor uw beurt spreken.

Wat betreft de 21 percent BTW: is er geen dossier meer hangende in verband met Aquafin?

Minister Kris Peeters: Dat heb ik al opgelost.

De heer Jean-Marie Dedecker: Dat is fantastisch.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de verkeersproblemen in de zuidrand van Antwerpen

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Van den Eynde tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de verkeersproblemen in de zuidrand van Antwerpen.

Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de zuidrand van Antwerpen is door zijn ligging tussen Antwerpen,

Van den Eynde

Brussel en Mechelen een bijzonder gunstige regio voor economische ontwikkelingen. Vele bedrijven hebben zich dan ook in de zuidrand gevestigd, gelet op de doorstromingsproblematiek op de Antwerpse ring.

Door een slecht mobiliteits- en verkeersbeleid op de Vlaamse gewestwegen dreigt echter ook de zuidrand van Antwerpen te verstikken in het verkeer. De steeds toenemende verkeersdruk in een aantal dorpskernen leidt tot frustraties. Heel wat automobilisten zoeken alternatieve wegen en dit tot groot ongenoegen van de bewoners van de dorpskernen en langs de vluchtwegen. Ze krijgen heel wat verkeer te slikken in straten die daarvoor niet geschikt zijn.

We kunnen niet ontkennen dat de herinrichting van verschillende gewestwegen en het verkeersbeleid van de stad Mortsel mee de oorzaak zijn van de doorstromingsproblemen in de zuidrand. Ik som een aantal problemen op. Er is de herinrichting van de N1 in Mortsel waarbij twee rijstroken werden versmald naar één rijvak. Er is de heraanleg van de Antwerpsestraat en de trambaan. Ook de uitvoering van die werken veroorzaakt heel wat ongemakken omdat de rijbaan van twee rijvakken overgaat in één rijvak. De N10 van Lier naar Antwerpen wordt eveneens in Mortsel versmald naar tweemaal één rijstrook. Alle verkeer moet dus door een flessenhals. Ten slotte zijn er de werkzaamheden aan de R1 of Antwerpse ring waardoor het verkeer zich een andere doorgang zoekt.

Mijnheer de minister, de toestand van deze gewestwegen draagt ertoe bij dat het verkeersbeleid voor de gemeentebesturen van de zuidrand een heikel thema is. Vele inwoners willen dat er wordt ingegrepen. Daarnaast blijven geplande werken, zoals de doortrekking van de N171 naar de A12, in het slop zitten waardoor de hele regio gegijzeld raakt.

Mijnheer de minister, ik wil u een aantal vragen stellen om enerzijds naar een oplossing te zoeken en anderzijds het dossier een beetje te ontmijnen. Bent u van mening dat er overleg moet komen met alle gemeentebesturen van de zuidrand van Antwerpen om een oplossing te zoeken voor deze problematiek? Denkt u niet dat de gouverneur hierbij moet worden betrokken omdat hij een van de

ontwerpers van het Masterplan is? Moet er geen overleg worden georganiseerd met de gemeentebesturen die aan de gewestwegen liggen? Is het aanvaardbaar dat systematisch alle gewestwegen die over veel ruimte beschikken, worden herleid tot eenrijvaksbanen? Dat zorgt ervoor dat de files langer worden en dat er alternatieve wegen worden gezocht. Zullen deze eenrijvaksbanen behouden blijven of zal dit opnieuw worden bekeken bij de voltooiing van de werken aan de Antwerpse ring? Kunt u medelen of op korte termijn infrastructuurwerken zullen gebeuren aan de opgesomde gewestwegen? In antwoord op een schriftelijke vraag van de heer van den Abeelen hebt u gezegd dat u snel met de werken aan de N171 wilt starten. Mijnheer de minister, hierover had ik graag duidelijkheid gekregen.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, ik sluit me graag aan bij de vraag van mevrouw Van den Eynde.

Mijnheer de minister, blijkbaar wordt door minister Van Brempt een mobiliteitsstudie voor Deurne gemaakt, los van de MER. Veel vragen die al werden gesteld, kunnen bekeken worden in het kader van de geplande optimalisering van Deurne als internationale luchthaven. Dat gaat waarschijnlijk gepaard met heel wat bijkomend verkeer dat in goede banen moet worden geleid. Is volgens u de vermindering van de verkeerscapaciteit in de gemeenten compatibel met de optimalisering van de luchthaven? Past dit in de door de minister van Mobiliteit uitgevoerde mobiliteitsstudie?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mevrouw De Ridder, het staat de minister van Mobiliteit vrij om studies te maken. Als u vraagt of dat impact heeft op de procedure voor de luchthaven van Deurne, is het antwoord op dit moment nee. Ik zal de inhoud van de studie zeer aandachtig lezen, maar dat heeft geen impact op de zorgen die ik heb met Borsbeek – de bomen – en de MER.

Mevrouw Van den Eynde, met de gemeentebesturen uit de zuid- en de zuidoostrand van Antwerpen vindt op regelmatige basis overleg plaats. Dit gebeurt enerzijds in het kader van de gesprekken

Peeters

over het Masterplan en anderzijds via de contacten met de administratie Wegen en Verkeer. U weet dat elk project dat door de administratie van het gewest of door de NV BAM wordt uitgewerkt, uitgebreid wordt besproken in de bevoegde begeleidingscommissie, die een uitspraak kan doen over de voor- en nadelen van een voorgesteld project.

Uit de verschillende documenten die naar aanleiding van deze overlegmomenten werden opgesteld, blijkt overigens zeer goed de inbreng van bijvoorbeeld de gemeenten Morselt en Deurne. Daarbuiten bestaat ook nog het overleg in het kader van de opstelling en evaluatie van het mobiliteitsplan, dat eveneens via deze begeleidingscommissie verloopt.

Mevrouw Van den Eynde, met de gemeenten in de zuidrand bestaat discussie over de aanpak van de verschillende problemen. De aangehaalde knelpunten zijn ook heel verscheiden. Het gaat daarbij over problemen gaande van de wegcategorisering in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen tot het sluipverkeer op de door u aangehaalde wegen. De diverse gemeenten staan niet allemaal – en dan druk ik me voorzichtig uit – op dezelfde lijn.

Tussen het gewest, de NV BAM en de gemeenten bestaan dus verschillende overlegstructuren waar de partijen met elkaar in gesprek kunnen gaan. Ik zal met de gouverneur onderzoeken of een initiatief wenselijk is. Als we een initiatief nemen, moet dat natuurlijk een positieve bijdrage leveren. Het is misschien mogelijk om, met alle initiatieven die er nu bestaan en met enige zorg de discussie te ordenen.

Het infrastructuur- en mobiliteitsbeleid van de voorbije jaren gaat uit van een bescherming van de zachte weggebruiker en een groter evenwicht tussen de verschillende verkeersdeelnemers. In de regeerverklaring staat overigens ook het STOP-principe – stappers, trappers, openbaar vervoer en privé-vervoer – ingeschreven, waardoor bijzondere aandacht wordt besteed aan de zachte weggebruiker. Dat is een niet-onbelangrijk element. Daarnaast dienen wegen ook te worden ingericht volgens de functie die ze in de verschillende mobiliteits- en structuurplannen meekrijgen. De categorie van de weg hangt dus nauw samen met de

gewenste functie, en hiervoor werden een aantal inrichtingsprincipes vooropgesteld.

Het toepassen van deze principes maakt dat er op wegen van een lokale of een secundaire categorie veelal naar één rijstrook per rijrichting overgegaan moet worden, ten voordele van een vrije tram- en/of busbaan, een fietspad, verbeterde voetgangersinfrastructuur of parkeerplaatsen.

Deze herinrichtingen moeten worden gekaderd in het volledige Masterplan Antwerpen, waarvan ze een onderdeel vormen. Eens dit plan volledig is uitgevoerd – sluiting van de Ring en verbeterde doorstroming op de Singel –, is er voldoende capaciteit op de juiste wegen om de verkeersintensiteit daar op te vangen. Ik moet ook vaststellen dat bepaalde ingrepen aanleiding geven tot sluipverkeer. We moeten dus zoeken naar een inrichting die het evenwicht vindt tussen verkeersveiligheid, een vlotte doorstroming van het verkeer en de leefbaarheid voor de omwonenden. Als wordt gekozen voor één rijstrook, ten voordele van onder meer de zachte weggebruiker, moet er wel voor worden gezorgd dat er geen files ontstaan. Er wordt me bevestigd dat, als de werken achter de rug zijn, er voldoende capaciteit is om de fileproblematiek te beperken.

De genoemde gewestwegen, N1 en N10, zijn de dragers van de tramverlengingen, zoals gepland in het Masterplan Antwerpen. Er worden verlengingen gepland naar respectievelijk Boechout en Edegem/Kontich. De plannen voor deze verlengingen zijn in opmaak. Met betrekking tot de timing voor de uitvoering van het Masterplan moet de NV BAM nog een voorstel van beslissing aan de Vlaamse Regering voorleggen, die dan kan beslissen over de fasering en de timing voor de uitvoering van het Masterplan.

Morgen heeft de voortgangsrapportage over de NV BAM plaats. Collega's, jullie weten net als ik dat de financiering van het Masterplan samenhangt met de tol. Daarover moeten nog beslissingen worden genomen. Als dat is gebeurd, kan een en ander snel en concreet worden getimed.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de minister, ik blijf erbij dat het Vlaamse Gewest een

Van den Eynde

verpletterende verantwoordelijkheid draagt inzake de verkeersafwikkeling in de zuidrand van Antwerpen. Het zijn allemaal gewestwegen waar zich de problemen voordoen, en waar flessenhalzen de verkeersdoorstroming belemmeren.

De buurgemeenten van de stad Mortsel – Boechout, Borsbeek – dreigen met een aantal initiatieven als er geen oplossing wordt gezocht. Alle burgemeesters van de omliggende gemeenten zijn misnoegd over de maatregelen van de stad Mortsel en het Vlaamse Gewest.

Mijnheer de minister, ik wil erop aandringen hier zeker werk van te maken en een oplossing te zoeken. Ik hoop ook dat u werk zult maken van overleg met de gouverneur, want als opsteller van het Masterplan heeft ook hij een verantwoordelijkheid. Ik hoop dat er iets zal terechtkomen van de beloofde maatregelen.

Minister Kris Peeters: De gouverneur heeft een verantwoordelijkheid, maar ik draag de politieke verantwoordelijkheid voor het geheel.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Er moeten nog een aantal dossiers worden ontijdnd. Denken we maar aan het dossier van de N171 en de doortrekking richting A12. Het wordt tijd dat u met de beide burgemeesters rond de tafel gaat zitten en naar een oplossing zoekt. Dit moet dringend worden opgelost, zodat niet de hele regio wordt lamgelegd.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Dan verwijst u, naar ik aanneem, niet naar de burgemeester van Aartse-laar, maar naar die van Rumst. Maar het spreekt voor zich dat, wanneer we hier niet zitten om vragen te beantwoorden, we proberen de problemen die rijzen op te lossen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Johan Deckmyn tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de beschikbare middelen voor een tweede zeesluis in Terneuzen

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Deckmyn tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de beschikbare middelen voor een tweede zeesluis in Terneuzen.

De heer Deckmyn heeft het woord.

De heer Johan Deckmyn: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, via de pers konden we vernemen dat de Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat mevrouw Peijs, heeft verklaard dat ze niet wenst te betalen voor een tweede zeesluis in Terneuzen. Ze verklaarde dat naar aanleiding van een toespraak in de Nederlandse Tweede Kamer.

Zoals algemeen bekend is een tweede zeesluis in Terneuzen van essentieel belang voor de haven van Gent en voor de economie en de tewerkstelling in de ruimere regio rond Gent. De uitspraken van minister Peijs zorgen in dit kader voor nieuwe vraagtekens bij het dossier van de nieuwe zeesluis. De Gentse schepen bevoegd voor de haven lijkt er nogal gerust in te zijn dat er niet echt een probleem zal rijzen, maar dergelijke uitspraken door een Nederlandse minister mogen toch niet worden onderschat. Het is niet omdat de tweede zeesluis en de tunnel in Sluiskil werden opgenomen in een memorandum dat werd afgesloten tussen de Vlaamse en de Nederlandse overheid, dat er absolute zekerheid bestaat voor de vlotte afhandeling van het dossier. Vlaanderen zal trouwens ook extra geld moeten ophoesten voor die tunnel in Sluiskil, tenminste als we de tunnel tot 16 meter diep willen krijgen in plaats van de 13,5 meter die Nederland nu wil betalen. De meerkosten daarvoor bedragen, zoals u ongetwijfeld weet, 25 miljoen euro.

Het belang van die tweede zeesluis voor Gent en zijn ruime hinterland is niet te onderschatten. De sluis moet in de toekomst onder meer de toegang van capesize schepen mogelijk maken. De nieuwe sluis zal ook een stimulans zijn voor de Nederlandse streek rond Terneuzen. Daarom

Deckmyn

is het jammer dat Nederland terzake geen enkel financiële verbintenis op zich wil nemen. Toch wil ik de kanttekening maken dat de uitspraken van minister Peijs enigszins te begrijpen zijn: voor een gelijkaardige investering in Amsterdam voorziet ze niet in een financieel engagement. Dat lijkt deels de reden waarom ze, zeker in het openbaar, zich niet wil verbinden met betrekking tot een tweede zeesluis die vooral voor Vlaanderen van belang is. Daarmee zou ze politiek belaagd kunnen worden in eigen land.

Mijnheer de minister, was u voorafgaandelijk op de hoogte van het feit dat de Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat niet financieel wenst te participeren in de bouw van die tweede zeesluis in Terneuzen? Is er hierover enig overleg geweest tussen de Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat en uzelf, als Vlaams minister van Openbare Werken? Houdt men er in Vlaanderen rekening mee dat men voor de volledige financiering van die tweede zeesluis in Terneuzen zal moeten instaan? Is Vlaanderen bij machte om bijgevolg autonoom dit dossier af te handelen? Hebben dergelijke uitspraken gevolgen voor de timing van de afhandeling van dit dossier, gezien het feit dat een tweede zeesluis in Terneuzen van cruciaal belang is?

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mevrouw Joke Schauvliege: Mijnheer de voorzitter, ik wil me aansluiten bij deze vragen. Het belang hiervan is erg groot. De toekomst van de Gentse haven hangt ervan af. Heel wat grote werkgevers wachten op het signaal dat die tweede zeesluis er komt. Ik denk dat zelfs de toekomst van een aantal bedrijven ervan afhangt.

Die tweede zeesluis hangt inderdaad samen met de tunnel bij Sluiskil onder het kanaal Gent-Terneuzen. Er is sprake van een hele discussie over de vraag hoe diep die tunnel moet zijn. Voor de diepgang van de schepen is dat natuurlijk erg belangrijk. Terwijl Nederland slechts vragende partij is voor een diepgang van 13,5 meter, vraagt Vlaanderen 16 meter, met een verschil in kostprijs van 25 miljoen als gevolg. Dat geld zou dan uit Vlaanderen moeten komen. Nederland dringt daarop aan.

Volgens mijn informatie zou ook het tijdschema gewijzigd zijn. Normaliter was dit gepland voor 2008. Nu zou het pas voor 2010 zijn.

Mijnheer de minister, ik wil u vragen dit dossier erg nauwlettend te volgen, daar de toekomst van de Gentse haven ervan afhangt.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Dat geeft dan weer aanleiding tot een vraag die ik u nog eens heb gesteld. Wanneer krijgen we nu eens een drie- of meerjarenprogramma over de investeringen in de waterwegen? Mevrouw Schauvliege gaf immers zonet aan dat een bepaalde investering in de tijd wordt verschoven. Ik blijf bij mijn betoog over het Albertkanaal. Als er enige aanleiding moet zijn, mijnheer de voorzitter: dat Albertkanaal loopt ook door de gemeente Riemst.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Men moet een duidelijk onderscheid maken tussen de tweede zeesluis en de tunnel. Ik citeer uit het Vlaams regeerakkoord dat stelt dat Vlaanderen het reeds ingezette proces zal ondersteunen dat moet leiden tot de verbetering van de maritieme toegang van de haven van Gent, de bouw van een tweede zeesluis, en Vlaanderen deze legislatuur de studies, het beslissings-traject en de besprekingen met Nederland hierover zal afronden. U weet dat dit regeerakkoord de bijbel is. Het is dus erg belangrijk dit nog even te herhalen.

Zodoende is ook in Vlaanderen op de meerjarenprogramma's van Openbare Werken niet in budgetten voorzien tot 2009, behalve ter ondersteuning van het voorbereidende studiewerk en het te doorlopen onderhandelings-traject. We zullen bekijken hoe we dit verder gaan aanpakken. Dat is in overeenstemming met het regeerakkoord.

In het Memorandum van Overeenstemming van 11 maart 2005 zijn een aantal afspraken gemaakt, enerzijds over de aanbevelingen van de voormalige gouverneur van Oost-Vlaanderen en de Commissaris van de Koningin van de provincie Zeeland over de verbetering van de nautische toegankelijkheid van de kanaalzone Gent-Terneuzen en anderzijds over de verdere aanpak van de diepteligging van de tunnel te Sluiskil. We zijn daar

Peeters

inderdaad vragende partij voor die 16 meter, terwijl Nederland iets minder diep wil gaan. Vlaanderen is van mening dat het pas een beslissing over de diepteligging van de tunnel van Sluiskil kan nemen als er meer duidelijkheid is geschapen over de toekomstige ontwikkeling van de kanaalzone. Over die toekomst wordt een plan van aanpak uitgewerkt, dat op 6 september eerstkomend zal worden besproken in de Technische Scheldecommissie. Het is wel duidelijk dat bij de toekomstige aanpak de verdere economische studie van de diverse projecten een belangrijke rol zal spelen.

Ik verwacht tegen midden 2006 over voldoende elementen te beschikken om aan de Vlaamse Regering voorstellen te formuleren over de aanpak van de kanaalzone, de mogelijke bouw van een zeesluis te Terneuzen inbegrepen. U verwijst naar mijn dierbare Nederlandse collega, die in de Tweede Kamer kritische vragen krijgt van Nederlandse parlementsleden, zoals ik hier kritische vragen krijg van Vlaamse parlementsleden. Ik begrijp dat zij, gezien de beperkte budgettaire ruimte in Nederland, momenteel niet in budgetten wil of kan voorzien voor dit project. De vraagsteller verwees zelf al naar een ander project, in Amsterdam. Overigens heeft het Vlaamse Gewest een dergelijke vraag nog niet gesteld aan Nederland. Het is belangrijk om dat te onderstrepen. Het zou erg vreemd zijn en totaal on-Nederlands, mocht Nederland al geld op tafel leggen zonder dat dit werd gevraagd. Er werd terzake dan ook nog niet onderhandeld. Het is uiteraard de bedoeling deze onderhandelingen later op te starten.

Ik heb dus nog geen formeel overleg gevoerd met mijn Nederlandse collega over de zeesluis te Terneuzen. Voorafgaand aan de totstandkoming van het Derde Memorandum van Vlissingen van 11 maart 2005, hebben we wel kennis genomen van elkaars visies terzake. Mijnheer Peumans, ik herinner me dat u toen hebt gevraagd dat ik het Atoma-schriftje zou geven met betrekking tot dit memorandum. Ik heb toen geantwoord dat een dergelijk schriftje niet bestaat. Er zitten geen afspraken verscholen achter dit memorandum. Mocht ik hier dit antwoord geven, mijnheer Peumans, dan zou u er dadelijk op wijzen dat mijn voorgaande antwoord niet klopt.

Het Vlaamse Gewest moet nog een standpunt innemen over de bouw van een tweede zeesluis.

Dit zal normaliter gebeuren tegen midden 2006. Het Vlaamse Gewest gaat er evenwel van uit dat voor dergelijke projecten, waarvan de toewijzing van de baten grensoverschrijdend kan worden verdeeld, beide landen bijdragen in de kosten voor de realisatie van het project. Er zal echter nog heel wat water naar de zee moeten vloeien terzake, ook door die kanaalzone.

Mijnheer Deckmyn, u vroeg of Vlaanderen bij machte is dit dossier autonoom af te handelen. Neen, de Vlaamse Regering kan niet autonoom beslissen over de bouw van een nieuwe zeesluis, daar die ook op Nederlands grondgebied moet komen.

De uitspraken van de Nederlandse minister hebben geen gevolgen voor de timing van de afspraken in het Memorandum van Overeenstemming van 11 maart 2005.

De voorzitter: De heer Deckmyn heeft het woord.

De heer Johan Deckmyn: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik wil nogmaals wijzen op het belang om dit dossier met aandacht te blijven volgen. De toekomst van de Gentse industrie komt immers in het gedrang als er geen capesize schepen naar de Gentse haven kunnen komen.

In het Vlaams regeerakkoord staat inderdaad dat Vlaanderen de nautische toegankelijkheid van Gent zal verstevigen en daartoe de gesprekken zal proberen afronden. Ik kan me echter niet van de indruk ontdoen dat de gevoerde gesprekken met Nederland een andere wending zullen nemen naar aanleiding van het financiële statement. U stelt wel dat het Vlaamse Gewest geen vraag heeft gesteld, maar hoe zal Nederland financieel participeren als we zelfs geen vraag stellen? Bovendien zeggen we nu al openlijk dat Vlaanderen geen financieel engagement kan aangaan.

Ik zou in uw plaats toch voorzichtig blijven. Ik wens u alvast veel kracht tijdens de onderhandelingen met Nederland, want het zullen zeker moeilijke onderhandelingen worden om alsnog een financieel engagement van Nederland te verkrijgen.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mevrouw Joke Schauvliege: Mijnheer de minister, ik wil uw bewering nuanceren dat de tunnel van

Schauvliege

Sluiskil en de tweede zeesluis los van elkaar staan. Als de tunnel slechts 13,5 meter diep is, is de toegankelijkheid voor diepe zeeschepen immers beperkt. De tunnel heeft dus wel degelijk iets te maken met de nautische toegankelijkheid van de Gentse haven. Als Nederland nu zijn wil door-drijft, kan dat gevolgen hebben voor de tweede zeesluis. Ik vraag u dus om oog te hebben voor deze kwestie.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, u kent allen het derde memorandum van 11 maart. In punt e staat heel duidelijk dat concrete afspraken werden gemaakt over de planontwikkeling van de aanleg van een tunnel Sluiskil. In verband met de 16-metervariant versus de 13,5-metervariant wou ik enkel onderlijnen wat de budgettaire impact is van de tweede sluis. Een eerste cijfer van 2 miljard euro werd gegeven en het verdiepen van de Sluiskil kost 25 miljoen euro. Natuurlijk gaat het om het geheel: de Kanaalzone, Sluiskil en de tweede sluis. Het ene moet niet worden uitgevoerd als het ander niet zal gebeuren.

Mijnheer Deckmyn, het zou me ten zeerste verbazen als mijn Nederlandse collega plots zou zeggen dat er budgetten zijn. Het dossier is erg belangrijk en het is niet evident om het tot een goed einde te brengen. Het zou voor mijn collega in Nederland om onderhandelingstechnische redenen heel onverstandig zijn om nu al te vertellen dat de nodige budgetten voorhanden zijn. Ik deel uw bezorgdheid volledig en zal de nodige aandacht blijven besteden aan het dossier, want niet alleen voor Oost-Vlaanderen, maar voor iedereen, is de ontwikkeling van de Gentse haven heel belangrijk.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 16.31 uur.*

HANDELINGEN

De handelingen zijn het woordelijk verslag van de plenaire vergaderingen en van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties en vragen om uitleg.

Ze worden in twee edities uitgegeven:

- de eerste, met witte kaft, bevat de handelingen van de plenaire vergaderingen;
- de tweede, met witte kaft en met bovenaan links de letter C met een chronologisch volgnummer, de vermelding van de commissie met het volgnummer van de vergadering per commissie, bevat de handelingen van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties en vragen om uitleg. Per commissie en per vergadering wordt een editie van de handelingen uitgegeven.

FIN : Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting
SFIN : Subcommissie voor Financiën en Begroting
BRU : Commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand
BIN : Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden, Bestuurszaken, Institutionele en Bestuurlijke Hervorming en Decreetevaluatie
WON : Commissie voor Wonen, Stedelijk Beleid, Inburgering en Gelijke Kansen
BUI : Commissie voor Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Internationale Samenwerking en Toerisme
OND : Commissie voor Onderwijs, Vorming, Wetenschap en Innovatie
CUL : Commissie voor Cultuur, Jeugd, Sport en Media
WEL : Commissie voor Welzijn, Volksgezondheid en Gezin
ECO : Commissie voor Economie, Werk en Sociale Economie
SWAP: Subcommissie voor Wapenhandel
LEE : Commissie voor Leefmilieu en Natuur, Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid en Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed
SLAN: Subcommissie voor Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid
OPE : Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

