

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



Zitting 2005-2006

7 maart 2006

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over publieke uitspraken van een leidend ambtenaar van de Administratie Wegen en Verkeer	1
Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de betrokkenheid van het Vlaamse Gewest bij de verlenging van de hoofdpiste van de luchthaven van Bierset	5
Vraag om uitleg van de heer Jacky Maes tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de gratis levering van een bepaalde hoeveelheid elektriciteit aan bejaardentehuizen	7
Vraag om uitleg van de heer Johan Verstreken tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het gebruik van ‘slimme’ budgetmeters	8
Vraag om uitleg van de heer Freddy Van Gaever tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het gebruik van busbanen door personenwagens	10
Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de kostenstijging voor derde betalers voor het gratis openbaar vervoer van De Lijn	12
Vraag om uitleg van de heer Tom Dehaene tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de stand van zaken met betrekking tot het wegvignet	14
Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de mogelijkheid van zogenaamde ‘negatieve kortingen’ met een abonnement van De Lijn	18

Waarnemend voorzitter: de heer Frans Peeters, onder-voorzitter

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over publieke uitspraken van een leidend ambtenaar van de Administratie Wegen en Verkeer

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, met de regelmaat van de klok doen ambtenaren uitspraken in de pers. Meestal betreft het hier informatieve uitspraken over de werken die de Vlaamse overheid uitvoert, maar soms gaat het duidelijk om uitspraken met een duidelijke politieke inhoud. Ik weet dat over het onderscheid tussen puur informatieve uitspraken en uitspraken met een politieke inhoud kan worden gediscussieerd. Als het om uitspraken met een politieke inhoud gaat, komen ze soms niet overeen met de opvattingen van de minister of van het Vlaams Parlement. Ik heb trouwens een aantal resoluties en andere teksten van het Vlaams Parlement over bepaalde aspecten van de openbare werken nagelezen.

Ik wil het hier specifiek over de uitspraken van de directeur-generaal van de administratie Wegen en Verkeer hebben. Een inhoudelijke analyse van de uitspraken van deze topambtenaar is overigens een boeiende onderneming. Hij spreekt zichzelf nu en dan zelfs tegen.

Op 19 september 2003 is in het Brugs Handelsblad een interview met de huidige directeur-generaal van de administratie Wegen en Verkeer verschenen. Boven dit artikel prijkt de titel 'Met succes de files te lijf'. Op 31 januari 2006 is in de Vlaamse kwaliteitskrant De Standaard ook een interview met de man verschenen. Zoals iedereen weet, ben ik erg geïnteresseerd in alles wat met mobiliteit te maken heeft. Ik vraag me dan ook af waarop de uitspraken van deze topambtenaar zijn gebaseerd.

Een eerste uitspraak is: 'Maar met de files zullen wij moeten leven. Die krijgen wij nooit weg.' Een tweede uitspraak luidt: 'Investeren in openbaar ver-

voer is een nuttig hulpmiddel, maar daarmee alleen kom je er niet. Het is zo dat wij door dubbel zoveel te spenderen aan openbaar vervoer de files kunnen halveren.' Deze uitspraak verwijst naar een wetenschappelijk onderbouwde stelling. Ik ben benieuwd waarop deze stelling is gebaseerd. Een derde uitspraak dan: 'Met de aanpak van de missing links trekken wij de capaciteit van het wegennet serieus op.' Hij verwijst in dit verband naar de 26 grote wegenwerken die zullen worden uitgevoerd. Hij stelt zich de vraag of we het beschikbare geld niet beter aan het onderhoud van de bestaande wegen zouden besteden. Een vierde uitspraak luidt '...terwijl dat nochtans best meevalt. Heeft u al eens in de Verenigde Staten rondgereden? En ook mijn collega's in onze buurlanden kampen met hun wegenonderhoud. Wij zijn qua structureel onderhoud onze achterstand aan het inhalen. De werken aan de Antwerpse ring waren daar een voorbeeld van.' Een vijfde uitspraak betreft de vraag of de geplande werken het hele land zullen verlammen. De topambtenaar heeft evenwel een oplossing. Hij verklaart hierover het volgende: 'De brug van Temse? De bestaande kan gewoon verder functioneren.' Het lijkt alsof hij een goede oplossing heeft gevonden en dat het openhouden van de brug van Temse de fileproblematiek zal oplossen. Die problematiek is uiteraard veel uitgebreider.

Mijnheer de minister, bent u het eens met de visie die de topambtenaar van de administratie Wegen en Verkeer publiek vertolkt? Wellicht baseert hij zich op een aantal studies die in de betrokken administratie circuleren. Ik ken deze studies niet. Het is mogelijk dat ze in een of andere kast liggen en nooit naar buiten zijn gebracht. Misschien zullen ze naar aanleiding van deze vraag om uitleg openbaar worden gemaakt. Ik vraag me alvast af waarop de directeur-generaal zijn uitspraken baseert. Dat interesseert me eigenlijk nog het meest.

Klopt het dat we met de files zullen moeten leven? Is dit ook de visie van de Vlaamse Regering? Zo ja, welke maatregelen kunnen we dan nog nemen om het verkeer vlotter te krijgen?

In de loop van het zittingsjaar 2001-2002 heeft het Vlaams Parlement een resolutie over het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen goedgekeurd. Op pagina

2 van deze resolutie staat iets te lezen dat niet met de uitspraken van de directeur-generaal overeenkomt. Volgens de directeur-generaal zijn investeringen in het openbaar vervoer een nuttig, maar niet afdoend hulpmiddel. Volgens sommigen zou een verdubbeling van de investeringen in het openbaar vervoer tot een halvering van de files leiden. Ik vraag me af waarop deze stelling is gebaseerd. Hier schuilt een redenering achter. Als voormalig lid van de directie van De Lijn interesseert dit me in sterke mate. De heer Caestecker trekt deze redenering alvast in twijfel.

Waarop is de visie gebaseerd dat de aanpak van de missing links de capaciteit van het wegennet ernstig zou optrekken? Ik heb in dit verband nog nergens een berekening gezien. Ik veronderstel dat de directeur-generaal wel over een dergelijke berekening beschikt. Hoe groot is de capaciteitsverhoging? Over welke missing links gaat het hier?

Naar aanleiding van de bespreking van de begroting 2006 heb ik het hier al over de zogenaamde 'rapporten-Helleven' gehad. Het jongste rapport van de heer Helleven is een nuttig werkinstrument. De heer Helleven verklaart hierin duidelijk dat we meer inspanningen moeten leveren om ons wegennet op peil te houden. Volgens hem moeten we hiervoor 125 miljoen euro uittrekken. Nu gaat het slechts om ongeveer 75 miljoen euro. Aangezien het helse winterweer ervoor heeft gezorgd dat heel wat wegen er weer slecht bij liggen, meen ik dat hij gelijk heeft. Mijnheer de minister, is de inhaaloperatie die in deze rapporten staat inmiddels achterhaald? Is deze inhaaloperatie, sinds het aantreden van de betrokken topambtenaar, doorgevoerd? Op welke wijze gebeurde dat?

Mijnheer de minister, als de topambtenaar het heeft over buurlanden die kampen met hun wegenonderhoud, vernam ik graag over welke buurlanden het gaat. Gaat het over Nederland, Duitsland, Frankrijk en Luxemburg? Welke rapporten liggen aan de grondslag van deze visie? Ik kom tamelijk veel in Nederland. Als ik de toestand van het wegennet daar vergelijk met ons land, merk ik dat de wegen in Nederland er stukken beter aan toe zijn. Als ik de vergelijking maak met Duitsland en Frankrijk, kom ik tot dezelfde conclusie. Op de autosnelwegen wordt weliswaar tol geheven, maar ze zijn in ieder geval keurig in orde.

Mijnheer de minister, wat is uw visie inzake de gelijktijdige uitvoering van werken en het al dan niet verlammen van het verkeer? Ook daar heeft de heer Caestecker immers uitspraken over gedaan.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, collega's, naar aanleiding van de vraag om uitleg heb ik een en ander opnieuw opgesnord, in eerste instantie over het personeelsstatuut en de deontologische plichten. Voor wat in bepaalde kranten verkondigd werd door een topambtenaar, verwijs ik naar artikel 3.2 van het personeelsstatuut, waarin staat dat de Vlaamse ambtenaar spreekrecht heeft, wat verder verduidelijkt wordt in omzendbrief 98/32 van 1 december 1998.

In de omzendbrief staat dat ambtenaren zich dienen te houden aan hun deontologische plichten inzake loyaliteit en waardigheid en dat ze die in acht moeten nemen als ze contacten hebben met journalisten en interviews geven. Ambtenaren hebben spreekrecht, maar binnen bepaalde krijtlijnen.

Mijnheer Peumans, op basis van de omzendbrief en het spreekrecht zal ik geen commentaar of reacties geven op uitspraken die een topambtenaar al dan niet heeft gedaan, want dan zegt men toch dat de journalist de uitspraken niet goed heeft weergegeven. Ik zal me niet inlaten met deze uitspraken, want mijn enige zorg is dat de ambtenaren, en zeker de topambtenaren, zich houden aan deze deontologische plichten en zich loyaal en waardig opstellen. Ik ga pas effectief over tot bijkomende acties als tuchtrechtelijk moet worden ingegrepen.

Mijnheer Peumans, alles wat de topambtenaar heeft gezegd, is voor zijn rekening. Wat mij betreft, is daar geen bijkomende commentaar over te geven. Ik hoop dat hier de nodige discussie kan plaatsvinden en het debat kan worden gevoerd over wat ik zeg, ook over de belangrijke elementen die door uw vraag worden aangekaart. Dat kan niet op basis van uitspraken van een topambtenaar, tenzij er tuchtrechtelijke elementen aan bod komen en het personeelsstatuut met voeten wordt getreden.

De vraag op welke studies de ambtenaar zich baseert om deze uitspraken te doen, is wat mij betreft geen discussie waard. Het enige wat voor mij belangrijk is, zijn de beleidslijnen die ik trek en de studies die nodig zijn om ze verder uit te voeren.

Mijnheer Peumans, als u vraagt naar mijn visie, kan ik die in alle duidelijkheid geven, maar die staat los van uitspraken van wie dan ook. U weet dat we de doorstroming proberen te verbeteren. We hebben daar ook een serieus bedrag voor uitgetrokken. We

hebben ook duidelijke keuzes gemaakt over de missing links die worden opgelost. In het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen staan 25 missing links, maar sommige partijen die toen wel in de regering zaten, betwisten dat nu en zeggen dat ze zich daartegen hebben verzet.

De heer Eloi Glorieux: Dat is ook zo.

Minister Kris Peeters: In dat ontwerp werden 25 missing links opgesomd. Er was er één gerealiseerd, dus blijven er nog 24 over. Ik heb altijd gezegd dat ik minstens een derde wil oplossen, dat zijn er dus 8.

Ik kan wel zeggen dat het wegwerken van de missing links heel belangrijk is, maar dat het – zeker in Brussel en Antwerpen – het piekverkeer niet zal wegwerken. Alleen het wegwerken van de missing links is dus niet de oplossing voor het fileprobleem. Wat mij betreft is een en-enbenadering heel belangrijk. Er moet worden geïnvesteerd in de missing links, maar ook in openbaar vervoer. Verder moet ook worden geïnvesteerd in binnenvaart en spoor via de goedgekeurde investeringsprogramma's.

Mijnheer Peumans, dit antwoord zal u misschien ontgoochelen omdat het zo kort is. Ik weet dat u de uitspraken van bepaalde ambtenaren zeer goed opvolgt, maar ik verkies energie te stoppen in de uitvoering van mijn uitspraken en het beantwoorden van vragen over mijn visie dan over de visie van ambtenaren.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister, ik vraag me af of ik überhaupt nog vragen zal indienen. Naar aanleiding van dit artikel beweert de heer Caestecker nu dat de journalist zijn woorden niet juist heeft weergegeven, maar ook daar geeft u geen duidelijk antwoord op. Op die manier zet u de deur open voor ambtenaren om alle mogelijke uitspraken te doen die ingaan tegen uw beleid. De heer Caestecker beweert in het artikel dat er 26 grote wegenwerken zullen worden uitgevoerd terwijl in uw beleidsnota, die ik zeer grondig probeer te lezen omdat het onderwerp mij na aan het hart ligt, staat dat er zes missing links zullen worden opgelost. Volgens de heer Caestecker staan we nu voor de grootste investeringen in wegen sinds de autosnelwegen in de jaren zestig en zeventig, wat een typische uitspraak is voor een betoningenieur. Blijkbaar wordt die persoon echter niet tot de orde geroepen. Om het nogal plat uit te drukken, kan een ambtenaar volgens uw antwoord uit zijn nek lullen zoveel hij wil. Dat is de conclusie van het verhaal.

Indien de inhoud van het artikel effectief niet juist was, dan had de heer Caestecker een rechtzetting moeten vragen maar die heb ik niet gezien.

Het is terecht, mijnheer de minister, dat u de beleidslijnen trekt. In dit geval echter gaat het om een aantal uitspraken van een topambtenaar die niet onderbouwd zijn. Hij schoffeert bovendien zijn eigen ambtenaren. Dat heeft hij ook voordien al gedaan met zijn collega, de heer Patrick Debaere, afdelingshoofd AWV in Antwerpen. Ook bij de audit over de brug van Vilvoorde heeft hij zijn verantwoordelijkheid niet genomen. Hij verstaat wel de kunst om altijd de schuld bij een ander te leggen. Het kan niet dat zo'n topambtenaar zulke uitspraken kan doen. Ik ben zeer teleurgesteld door uw antwoord.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Ik voer geen beleid met wat in de krant verschijnt.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister, u doet ook allerlei uitspraken in de krant. Ik heb zaterdag nog een heel interessant artikel gelezen over wat u van plan bent met Logistiek Vlaanderen. Als u er echter geen problemen mee hebt dat topambtenaren dergelijke uitspraken doen, dan geeft u hen een vrijgeleide om te doen en te zeggen wat ze willen.

Minister Kris Peeters: Mijnheer Peumans, ik geef weer wat de rechten zijn van ambtenaren. Als ik iets zeg in de krant, mag u me daarover aanspreken. Ik zal daar met mijn ambtenaren intern over discussiëren. Het heeft echter weinig zin dat ik weerleg of verdedig wat een ambtenaar al dan niet heeft gezegd. Ik houd me daar niet mee bezig, en ik hoop u ook niet, want dat helpt ons niet vooruit.

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Zowel de minister als de heer Peumans hebben gelijk. Er moet echter een signaal komen voor dergelijke mediatieke ambtenaren om hen erop te wijzen hoe ze met het beleid moeten omgaan. Ook in de Commissie voor Media worden we daar vaak mee geconfronteerd. Het gaat hier natuurlijk om een politieke strategie van bepaalde ambtenaren. Het zijn echter politici die verklaringen moeten doen en die het beleid moeten voeren. Daarover moet worden gedebatteerd in het parlement.

De heer Jan Peumans: Ik wil even een voorbeeld geven. De heer Caestecker zegt in dat interview: 'We zijn zelfs qua structureel onderhoud onze achterstand

aan het inhalen.’ Als ik het rapport van ingenieur Helleven lees, dan blijkt dat dit niet waar is. Eigenlijk is dat net hetzelfde als tegen de mensen zeggen dat de hele inhaaloperatie van het Vlaamse wegenet is geslaagd als enkel de ring rond Antwerpen is hersteld. De heer Caestecker mag gewoon zeggen dat we onze structurele achterstand inhalen, terwijl het laatste rapport-Helleven net het tegenovergestelde zegt. Mijnheer de minister, dat is alsof hij tegen andere ministers zegt dat u geld genoeg hebt voor het wegenonderhoud.

Minister Kris Peeters: In de rechten en plichten van de topambtenaar staat in artikel 3.2, paragraaf 1: ‘De ambtenaar heeft recht op vrijheid van meningsuiting ten aanzien van de feiten waarvan hij kennis heeft uit hoofde van zijn ambt. Onverminderd de reglementering inzake openbaarheid van bestuur, is het hem enkel verboden feiten bekend te maken die betrekking hebben op bepaalde zaken.’ Er worden zeven zaken vermeld.

Als ik aan een ambtenaar zou zeggen dat hij niet met de media in contact mag komen, dan had ik daar waarschijnlijk een kwade reactie van Groen! op gekregen.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de minister, het gaat er niet om dat de ambtenaar geen spreekrecht heeft, het gaat erom dat als een ambtenaar iets zegt, de minister dat dekt of er zich van distantieert. U kunt hem niet laten zeggen wat hij wil. Op die manier heeft de federale minister van Binnenlandse Zaken ook niets te maken met flaters van de Staatsveiligheid.

Minister Kris Peeters: Mijnheer Glorieux, wellicht kent u het dossier-Erdal niet, want dat is volstrekt onvergelijkbaar. De politieke verantwoordelijkheid die ik draag over openbare werken is dat correct wordt uitgevoerd wat moet worden uitgevoerd en dat fouten worden rechtgezet. Een ambtenaar heeft een interview gegeven en uitspraken gedaan. De uitspraken die voor mij relevant zijn, zijn de uitspraken van de minister van Openbare Werken. In de mate dat die niet conform zijn met de uitspraken van de ambtenaar, doen ze niet terzake.

De heer Frans Peeters: Het is zoeken naar het subtiële evenwicht tussen wat ambtenaren zeggen. Het is ontzettend moeilijk voor een minister om alles wat een ambtenaar zegt te dekken, want een ambtenaar heeft spreekrecht en daar zijn voorwaarden aan verbonden. Als politici moeten we er ons voor

hoeden om vragen om uitleg te stellen over alles wat in de pers verschijnt. Dan kunnen we elke dag zaken bovenspitten.

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer de voorzitter, daar ga ik niet mee akkoord. De perceptie bij de burger is dat de minister iets zegt en dat zijn topambtenaar iets anders zegt. Waar zit het parlement als eerste macht? De ambtenaren voeren de resoluties van het parlement uit en wat het beleid opdraagt. Als bijvoorbeeld de heer Tony Mary het omgekeerde zou zeggen van een resolutie die in het parlement werd goedgekeurd, dan is het hek van de dam.

Als die topambtenaar iets anders zegt dan de resolutie, dan zal ik daar ook vragen over stellen. De ambtenaar moet uitvoeren wat het parlement beslist – punt aan de lijn. Hij moet in de media geen andere zaken vertellen. Dat is cruciaal, want anders mag het parlement de boeken sluiten.

De heer Frans Peeters: Daarover bestaat geen discussie. Er wordt verwacht van ambtenaren dat ze hun spreekrecht loyaal en deontologisch uitvoeren, en het liefst in overeenstemming met wat het beleid zegt. Het is constant zoeken naar dat evenwicht.

De heer Jan Peumans: Eigenlijk heb ik deze vraag gesteld ter verdediging van de minister. Mijnheer de minister, misschien bekijkt u het vanuit een andere invalshoek. Die topambtenaar doet uitspraken die volledig in tegenspraak zijn met uw beleid.

Inzake het onderhoud van de wegen kunnen we eens te rade gaan bij de Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat, want in Nederland zijn de wegen honderd keer beter dan hier. Ook in Frankrijk zijn de autosnelwegen *pico bello* in orde. Er wordt wel tol voor betaald, maar ze zijn in orde. Een directeur-generaal moet dit soort uitspraken niet doen, want hij zet u op het verkeerde spoor. Daar heb ik problemen mee. Deze vraag is gericht tegen een topambtenaar die uitspraken doet tegen uw beleid.

De heer Frans Peeters: Het zal een moeilijke evenwichtsoefening zijn. We gaan ervan uit dat ambtenaren zich loyaal opstellen.

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de betrokkenheid van het Vlaamse Gewest bij de verlenging van de hoofdpiste van de luchthaven van Bierset

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik vind het wat vervelend om deze vraag om uitleg te stellen, maar het is mijn enige middel om deze kwestie ten berde te brengen.

Voormalig minister Tavernier heeft indertijd de procedure aangespannen over de verlenging van de hoofdpiste van de luchthaven van Bierset, op het grondgebied van de gemeente Grâce-Hollogne. Eerst heb ik een schriftelijke vraag gesteld over de gewestoverschrijdende milieueffecten. Ik heb daar een keurig antwoord op gekregen. Het is geenszins de bedoeling verzet tegen de expansie van de luchthaven te organiseren. Het gaat me enkel om de nachtvluchten, die de minister op andere plaatsen overigens ook al veel zorgen baren.

Op 10 september 2004 heeft de toenmalige Vlaamse minister van Leefmilieu op voorstel van, onder andere, de gemeente Riemst een procedure tegen deze verlenging ingespannen. Hij heeft twee verzoekschriften tot schorsing of nietigverklaring van het besluit van 9 juli 2004 van de Waalse minister van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en Milieu houdende de toekenning van een stedenbouwkundige vergunning voor de verlenging van de hoofdpiste van de luchthaven van Luik-Bierset ingediend. Inmiddels heeft de auditeur de indieners van dit bezwaar gelijk gegeven. Het is evenwel niet duidelijk of de Raad van State in dit verband ook een arrest heeft gevelde. De artikels die hierover in de Franstalige pers zijn verschenen, verschaffen hierover in ieder geval geen duidelijkheid. De exacte stand van zaken is niet duidelijk. Er is nochtans een verband tussen dit Waals dossier en het Vlaamse Gewest en de gemeenten in de regio. Het gaat hier om gemeenten in Belgisch Limburg en in Nederlands Limburg. Het samenwerkingsakkoord van 4 juli 1994 is in dit verband in elk geval duidelijk. Het Waalse Gewest moet het Vlaamse Gewest informeren, zodat het Vlaamse Gewest alle betrokken gemeentebesturen kan contacteren en informeren.

De Waalse minister bevoegd voor de regionale luchthavens heeft inmiddels een dossier aan het Vlaamse Gewest overgemaakt. Ik herinner me dat de minister ooit heeft verklaard dat zijn administratie negatief tegenover de verlenging van de hoofdpiste staat. In

het licht van de mogelijke consequenties voor en de impact op een zeer grote regio van een toename van de nachtvluchten wil ik door middel van deze vraag om uitleg opheldering krijgen. Ik wil weten wat de stand van zaken met betrekking tot dit dossier is.

Mijnheer de minister, kunt u bevestigen dat de bevoegde Waalse minister bij het Vlaamse Gewest een nieuw dossier met betrekking tot de verlenging van de hoofdpiste heeft ingediend? Wanneer is dit dossier ingediend? Wat is de inhoud van de aanvraag, waarvan we inmiddels een volledig afschrift hebben ontvangen? Welke standpunten hebt u met betrekking tot de aanvraag ingenomen? Op welke datum hebt u het Waalse Gewest een antwoord gegeven? Heeft uw administratie een negatief standpunt ten aanzien van de verlenging van de hoofdpiste ingenomen? Klopt het dat er eigenlijk nog geen formeel standpunt is, aangezien de gemeenten niet zijn geïnformeerd over het dossier dat bij het Vlaamse Gewest is ingediend door het Waalse Gewest, conform de samenwerkingsovereenkomst van 4 juli 1994? Wat is de status en het resultaat van het verzoekschrift dat op 10 september 2004 bij de Raad van State is ingediend?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, ik zal een stand van zaken in verband met dit dossier geven. Ik zal alvast alle gevraagde documenten overmaken aan het secretariaat van deze Commissie.

Op 21 oktober 2005 heb ik een brief van bevoegd Waals minister André Antoine gericht aan het Vlaamse Gewest ontvangen. In die brief worden een aantal stukken als bijlagen vermeld en aan de brief zijn een aantal stukken als bijlagen toegevoegd. Als bijlagen worden onder meer de van 2001 daterende bouwaanvraag, de van 2000 daterende voorafgaande geluidsstudie, de uit 2001 daterende nota betreffende de beslissing tot het opstellen van een milieueffectenrapport en de modaliteiten van deze rapportering, een samenvatting van de tijdens de hoorzittingen van 17 januari 2002 en 13 januari 2004 geleverde inspraakreacties en een uit 2003 daterend milieueffectenrapport vermeld. De heer Peumans zal de documenten die hem nog niet zijn bezorgd binnenkort ontvangen. Deze documenten omvatten ook vouw- en kleurplannen in allerlei bijzondere formaten. Het gaat hier om alle documenten die ik op 21 oktober 2005 heb ontvangen.

Na onderzoek van de brief en van de bijlagen heb ik evenwel moeten vaststellen dat bepaalde zaken niet

duidelijk zijn. In de brief verklaart minister Antoine dat de bouwvergunning van 9 juli 2004 voor de verlenging van de startbaan is ingetrokken. Desondanks heeft hij me al de daarnet vermelde stukken overgemaakt. Het is me niet duidelijk met welke bedoeling het Waalse Gewest deze oude stukken nog heeft overgemaakt. Bovendien komt de lijst van de aangekondigde bijlagen niet overeen met de effectief aan de brief toegevoegde stukken. Dit is uiteraard zeer verwarrend.

Ik heb minister Antoine per brief van deze onduidelijkheid op de hoogte gebracht. Op 22 februari 2006 heeft hij schriftelijk laten weten dat hij bereid is om in verband met dit dossier de nodige toelichting te verstrekken. Ik zal dan ook spoedig in overleg met het Waalse Gewest treden om duidelijkheid over het statuut van de documenten en over de bedoeling van de bijlagen te krijgen. Het is niet de bedoeling nog langer brieven te schrijven. Het moet nu duidelijk worden wat de stand van zaken is en op welke documenten we ons moeten baseren. Ik wil dat minister Antoine de stukken, de bedoelingen van het Waalse Gewest en de stand van zaken duidelijk komt toelichten. Het over en weer sturen van oude documenten heeft alvast geen enkele toegevoegde waarde.

De administratie heeft nooit een standpunt tegen de verlenging van de hoofd piste van de luchthaven van Bierset ingenomen. De administratie heeft in alle reacties op het vergunningsdossier steeds aangedrongen op de toepassing van het samenwerkingsakkoord tussen de gewesten. Dit samenwerkingsakkoord stelt dat naar aanleiding van het opstellen van MER's informatie over mogelijke gewestgrensoverschrijdende milieueffecten moet worden verstrekt. Door middel van deze duidelijke vraagstelling en verwijzing naar het samenwerkingsakkoord wordt het accent nadrukkelijk op de MER-problematiek gelegd.

Het samenwerkingsakkoord van 4 juli 1994 verplicht de gewestelijke regeringen elkaar over mogelijke gewestgrensoverschrijdende milieueffecten in te lichten. Het staat een gewest vervolgens vrij om zelf een inspraakronde te organiseren. Deze inspraakronde mag evenwel de inspraakperiode in het gewest dat het project plant niet overschrijden. Wat de uit 2004 daterende vergunning betreft, is het duidelijk dat de Waalse regering de nodige informatie niet tijdig heeft bezorgd en zodoende het samenwerkingsakkoord onvoldoende heeft nageleefd. Wat de in oktober 2005 overgemaakte documenten betreft, wacht ik nog op de toelichting door het Waalse Gewest. Ik zal hierover overleg met minister Antoine plegen.

Wat de behandeling van de ingediende verzoekschriften betreft, heeft het Vlaamse Gewest tot op heden

enkel het verslag van de auditeur van de Raad van State ontvangen. Vermits het Waalse Gewest ondertussen de door het Vlaamse Gewest aangevochten beslissing heeft ingetrokken, is het vervolg van de procedure nog maar van weinig belang. Het arrest zal immers de door het Vlaamse Gewest ingediende verzoekschriften zonder voorwerp verklaren.

Ik hoop nog in de loop van deze maand overleg met het Waalse Gewest te kunnen plegen. Ik ga ervan uit dat dit overleg een en ander zal verduidelijken, en dat de heer Peumans deze zaak op de voet zal blijven volgen.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Indien ik het goed begrijp, is de procedure uit het samenwerkingsakkoord in feite opgeschort. Het Waalse Gewest heeft een oud dossier overgemaakt. Ik vind de hierdoor ontstane verwarring vrij vervelend.

Af en toe worden wij, in het kader van de goede Waals-Vlaamse verhoudingen, uitgenodigd. Ik heb de Waalse ministers bevoegd voor de regionale luchthavens altijd gevraagd om overleg te plegen met de gemeenten in Zuid-Limburg. De voorgaande ministers zijn hier nooit op ingegaan. Minister Antoine heeft beloofd regelmatig met ons te overleggen. Tot onze grote verbazing hebben we op zijn kabinet echter te horen gekregen dat de termijn van 90 dagen is verstreken en dat het Vlaamse Gewest niet heeft gereageerd. Dat is de boodschap die een adviseur van minister Antoine ons heeft gegeven.

Aangezien ik voor het overige geen informatie wist te krijgen, zag ik me verplicht de minister hierover een vraag om uitleg te stellen.

Minister Kris Peeters: Er is gereageerd. De termijn van 90 dagen staat in de brief vermeld. Aangezien de reactie van het Vlaamse Gewest langs de administratie is gepasseerd, heeft het Vlaamse Gewest pas op 3 februari 2006 gereageerd. Indien de Waalse regering de termijnen als argument wil hanteren, kan ze stellen dat het Vlaamse Gewest niet binnen de termijn van 90 dagen heeft gereageerd. We hebben echter wel degelijk een antwoord gestuurd. De periode tussen 21 oktober 2005 en 3 februari 2006 is helaas langer dan 90 dagen. Daar heeft de Waalse regering een punt.

Ik heb de status van die termijn evenwel laten onderzoeken, en die termijn van 90 dagen is niet van dwingende orde. De Waalse regering kan er zich niet op beroepen dat we niet binnen de termijn hebben geantwoord. Het ware natuurlijk beter geweest wel binnen

de termijn te reageren. Op 3 februari 2006 hebben we het Waalse Gewest een antwoord gegeven.

De heer Jan Peumans: Betekent dit dat de procedure zal worden gevolgd? Ik veronderstel dat minister Antoine de regels van het spel in de toekomst zal volgen en de juiste stukken zal overmaken.

Minister Kris Peeters: Dat zal mijn eerste vraag aan minister Antoine zijn. Hij moet me alle in de brief aangekondigde stukken bezorgen. Ik zal hem vragen wat de situatie is, en ik zal erop aandringen de procedure verder te volgen. Ik wil evenwel niet op dit overleg vooruitlopen. Minister Antoine is zeer competent en aimabel. Ik ga ervan uit dat we met de nodige objectiviteit zullen kunnen beslissen welke stappen we verder kunnen zetten.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jacky Maes tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de gratis levering van een bepaalde hoeveelheid elektriciteit aan bejaardentehuizen

De voorzitter: De heer Maes heeft het woord.

De heer Jacky Maes: Mijnheer de voorzitter, een aantal steekproeven hebben aangetoond dat de elektriciteitsleveranciers het niet zo nauw nemen met de gratis elektriciteit die ze moeten leveren. Het gaat hier nochtans om een verplichting.

Artikel 18 bis, paragraaf 4, van het desbetreffende decreet is in dit verband heel duidelijk. Ik citeer: 'In appartementsgebouwen, bejaardentehuizen en andere gebouwen waar slechts één aansluiting aanwezig is, waarvan elektriciteit afgenomen wordt door verschillende personen die gedomicilieerd zijn op een adres in het betrokken gebouw, wordt de hoeveelheid elektriciteit, bedoeld in artikel 1, als volgt berekend: 100 kWh + (100 kWh x het aantal personen dat op 1 januari van het beschouwde jaar gedomicilieerd is op een adres in het betrokken gebouw).' Artikel 1 stelt dat elke netbeheerder de nodige maatregelen moet treffen om ervoor te zorgen dat elke op zijn distributienet aangesloten huishoudelijke afnemer per kalenderjaar een hoeveelheid elektriciteit gratis ontvangt en om deze elektriciteit gratis te vervoeren.

Dit betekent dat de leverancier een bejaardentehuis in principe gratis elektriciteit zou moeten verstrekken

voor het aantal aldaar gedomicilieerde bejaarden. De netbeheerder moet de leverancier van het bejaardentehuis hiervoor de nodige gegevens in verband met domicilies verstrekken. De uitbater van het bejaardentehuis kan vervolgens de nodige maatregelen nemen om de financiële voordelen ten gevolge van deze gratis elektriciteitsbedeling op te splitsen.

In de praktijk blijkt dat de leveranciers het niet zo nauw nemen met de verplichting gratis 1 kilowattuur elektriciteit te verstrekken. Ik heb in dit verband een steekproef gehouden. De OCMW-rusthuizen van Bredene, Oostende en Wervik krijgen van SPE niet de gratis elektriciteit waar ze recht op hebben. Het OCMW-rusthuis van Harelbeke kreeg oorspronkelijk geen gratis elektriciteit van Luminus. Ondertussen is dit door middel van een verrekening geregeld.

Het gaat om veel geld voor de gemeenten en voor de leveranciers. Uit mijn steekproef blijkt dat er eigenlijk geen stramien in zit: sommigen krijgen gratis elektriciteit en anderen niet. Ook voor de gratis levering van 15 kubieke meter water stellen we anomalieën vast, en voor de levering van een hoeveelheid gratis aardgas voor mensen met een laag inkomen die gedomicilieerd zijn in bejaardentehuizen komen we tot dezelfde conclusie.

Mijnheer de minister, bent u op de hoogte van het feit dat niet alle elektriciteitsmaatschappijen artikel 18, paragraaf 4, van het decreet op een correcte manier toepassen? Wat is uw standpunt hierover? Welke maatregelen zult u nemen om ervoor te zorgen dat alle bejaardentehuizen en alle gebouwen die hieronder ressorteren, kunnen rekenen op deze hoeveelheid gratis elektriciteit? Wat gebeurt met de gratis levering van drinkwater en gas? Zult u hierover dezelfde richtlijnen verstrekken aan de maatschappijen die voor de levering moeten instaan?

De voorzitter: De heer Verstreken heeft het woord.

De heer Johan Verstreken: Mijnheer de minister, kloppen deze feiten? Kan dat zomaar? Kan een stramien worden gevonden om een oplossing te creëren?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Collega's, ik ben op de hoogte van de situatie.

Mijnheer Maes, ik heb uitgeschreven hoe het komt dat artikel 18, paragraaf 4, voor problemen zorgt. Dat heeft voornamelijk te maken met het opzoeken en verwerken van gegevens via het Rijksregister.

Daar loopt een en ander fout, dus u hebt dit probleem terecht aangekaart. Ik ga niet verder uitleggen waarom het niet loopt zoals het moet lopen.

In 2004 heeft de Vlaamse Reguleringsinstantie voor de Elektriciteits- en Gasmarkt, afgekort de VREG, nadere technische regels uitgevaardigd voor de uitwisseling en behandeling van domiciliegegevens tussen netbeheerders en leveranciers, maar het probleem is nog altijd niet volledig opgelost. Zeker voor bejaardentehuizen is de kans op een foute verwerking vrij groot.

De vraag rijst hoe we dat oplossen. Het is evident dat de netbeheerders al het mogelijke moeten doen om zo goed mogelijk domiciliegegevens over te maken aan de leveranciers en dat de leveranciers deze gegevens ook moeten gebruiken om gratis kilowattuur toe te kennen. Dat is zo bepaald in de wetgeving met betrekking tot de gratis kilowattuur. Indien iemand ten onrechte geen gratis elektriciteit heeft gekregen, moet de leverancier dat zo snel mogelijk rechtzetten. Ook in bejaardentehuizen moet deze regeling op een correcte wijze worden toegepast.

Mijnheer Maes, naar aanleiding van uw vraag om uitleg heb ik contact opgenomen met de VREG, met de vraag om deze problematiek zo snel mogelijk te bespreken met de distributienetbeheerders. De distributienetbeheerders hebben me verzekerd dat ze deze problematiek al hebben opgenomen in de verbetering van de systemen voor de verwerking van de gegevens uit het Rijksregister. De VREG heeft gezegd dit thema van zeer nabij te volgen en de nodige initiatieven te nemen.

De VREG heeft me ook verzekerd dat bij het overleg over de gratis elektriciteit met de Federatie van de Belgische Elektriciteits- en Gasbedrijven, afgekort FEBEG, de problematiek van de bejaardentehuizen op de agenda zal worden geplaatst. De VREG zal de leveranciers vragen om, voorafgaand aan het overmaken van de eindafrekening, contact op te nemen om het aantal gedomicilieerde bejaarden te bepalen. Op basis van deze gegevens zal de leverancier de gratis kilowattuur correct kunnen toekennen. Er werden dus al de nodige acties ondernomen.

De gratis levering van drinkwater en gas zijn van een andere orde. Op dit moment bestaat er geen Vlaamse regelgeving die een hoeveelheid gratis aardgas toekent, en bij de toekenning van een hoeveelheid gratis water zijn er geen vergelijkbare moeilijkheden.

De voorzitter: De heer Maes heeft het woord.

De heer Jacky Maes: Mijnheer de minister, het probleem is dus ruimer dan wat uit mijn steekproef blijkt. Het gaat niet alleen over bejaardentehuizen, maar over alle gebouwen met één aansluiting waar mensen gedomicilieerd zijn. Ik denk dan bijvoorbeeld aan psychiatrische instellingen en vlucht- en weeshuizen.

Mijnheer de minister, als er een oplossing komt, zal die met terugwerkende kracht worden toegepast? Voor het rusthuis van Harelbeke bijvoorbeeld gaat het over 3500 euro. Voor heel Vlaanderen gaat het dus over een aanzienlijk bedrag dat moet worden uitgekeerd aan de rust- en bejaardentehuizen, ook die uit de privé-sector. Ook voor water gaat het over aanzienlijke bedragen. Ook daar wordt de regelgeving niet gevolgd.

Mijnheer de minister, u verwijst naar aardgas, maar op dat vlak zijn er wel degelijk maatregelen voor mensen met een laag inkomen. Mensen met een laag inkomen verblijven ook in bejaardentehuizen. Die bejaardentehuizen hebben dus recht op deze maatregelen.

Ik ben blij dat het probleem in maart wordt besproken, maar ik zal in mei opnieuw de vraag stellen naar de stand van zaken en alle rusthuizen aansporen om bij hun leverancier aan te dringen op de toepassing van hun rechten.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer Maes, het probleem is inderdaad ruimer dan de bejaardentehuizen, maar ook daar zal worden aan gewerkt.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Johan Verstreken tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het gebruik van 'slimme' budgetmeters

De voorzitter: De heer Verstreken heeft het woord.

De heer Johan Verstreken: Mijnheer de voorzitter, het Vlaams Parlement heeft recent de werkzaamheden van de Themacommissie Energiearmoede beëindigd. Ik heb de motie van aanbeveling gelezen, waarin

wordt gepleit voor de inzet van de budgetmeter als een instrument voor rationeel energiebeheer.

De Themacommissie Energiearmoede heeft zich minder verdiept in de techniciteit van de toestellen. Er is wel de aanbeveling om programma's op te zetten om de budgetmeters ruimer in te zetten. De motie bevat ook een aanbeveling om een systeem voor gas te gebruiken, van zodra voldaan is aan voldoende veiligheidsvoorwaarden.

De Nederlandse minister van Economische Zaken Brinkhorst pleitte ervoor om op ruime schaal slimme budgetmeters in te zetten. Toen ik dat hoorde, vroeg ik me af wat slimme budgetmeters zijn. Wel, ze bestaan niet echt. Het gaat om de toevoeging van communicatietechnologie en om het feit dat de meetinrichting ook op afstand uitleesbaar en aanstuurbaar wordt. Er wordt software toegevoegd, waardoor bepaalde toepassingen in het kader van regelen, afschakelen, dimmen, enzovoort mogelijk worden.

In een notitie aan de Nederlandse Tweede Kamer wordt ook naar België – men bedoelt allicht Vlaanderen – verwezen. Wij liggen blijkbaar voorop met onze aanpak inzake energiearmoede, maar achterop inzake de inzet van technische middelen. In Italië werd een meter ontwikkeld op basis van specificaties van Enel. Daar wil men 30 miljoen meters installeren, waarvan er al 10 miljoen werden geplaatst. In Zweden worden meters gebruikt van Actaris en Iskra.

Zonder mij uit te spreken over al deze producten, is het duidelijk dat de momenteel gebruikte meters nadelen hebben inzake anonimiteit en kostprijs, maar vooral technische beperkingen, die door de universele slimme meter wel worden opgevangen. Als voordelen van deze universele budgetmeter worden vernoemd: gemakkelijker instelbaar, anonimiteit, goedkoper dan de huidige budgetmeter, gemakkelijke voorafbetaling, geen kosten voor opnamepunten door gebruik van tele-uitlezing, juiste meterstand bij verhuis of leverancierswissel en maandelijkse facturatie op basis van het werkelijke verbruik.

De technische evolutie zal wellicht tot gevolg hebben dat het onderscheid tussen de budgetmeter en de elektriciteitsmeter vervalst, wat misschien wel een goede zaak zou kunnen zijn. De nieuwe meters bieden heel wat mogelijkheden inzake rationeel energiebeheer en vormen als het ware een platform waarop allerlei toegevoegde waarde en energiegerelateerde dienstverlening mogelijk wordt.

Mijnheer de minister, hoe beoordeelt u de huidige mogelijkheden en trends op de markt van de budgetmeters? Beschikt u over een vergelijking van de producten en hun mogelijkheden? Volgt u de redenering van de Nederlandse minister Brinkhorst? Kunt u, op basis van de naar voren gebrachte elementen, eventueel een pilootproject overwegen, om tot een veralgemeend gebruik van de universele meter te komen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer Verstreken, ik volg de evolutie, maar ik wil wel iets meer zeggen over de intelligente budgetmeter of multivendormeter.

Dit thema is niet nieuw. In 2003 heeft het Controlecomité voor de Elektriciteit en het Gas de federale regering aanbevolen een fonds op te richten om elektronische uurmeters te subsidiëren die minstens tweevoudige uurmetering toelaten. In 2003 heeft de vorige Vlaamse Regering een besluit genomen, waarin staat dat de distributienetbeheerder op verzoek van de afnemer of de leverancier een budgetmeter ter beschikking stelt. In beide gevallen is een intelligente of multivendormeter overwogen, maar afgewezen op technische gronden en om financiële redenen.

Multivendormeters kunnen door verscheidene leveranciers met verschillende tarieven gebruikt worden en moeten niet gewijzigd worden bij leverancierswissel. Vooral lezing en sturing op afstand bieden tal van voordelen en brengen zowel kosten als besparingen met zich mee. Nu moet bij de mensen worden aangebeld en de meter worden afgelezen, terwijl men anders met een wagentje kan rondrijden en de meter kan aflezen.

Het thema kwam ook aan bod tijdens de rondetafels over de sociale openbardienstverplichtingen in 2005. Daar werd de multivendormeter wel overwogen, maar afgewezen wegens financieel te duur en technisch te vroeg. Men stelde dat de meters ook tegemoet zouden moeten komen aan de volgende voorwaarden: communicatieprotocollen tussen netbeheerder en leveranciers, een gemeenschappelijke oplossing voor elektriciteit en gas, compatibiliteit met bestaande en voorzienbare wetgeving, compatibiliteit met bestaande en voorzienbare technologie, een gemeenschappelijke administrator voor het beheer van de gegevens, eenzelfde systeem in de drie gewesten en betaalbaarheid.

Ook de richtlijn energie-efficiëntie en energiediensten, ondertussen goedgekeurd in het Europees Parlement, maar nog goed te keuren door de Raad, stelt

een individuele en gedetailleerde opvolging van het actueel energieverbruik voorop, op voorwaarde dat intelligente meetinfrastructuur haalbaar is.

De budgetmeter zelf is in vergelijking met een gewone meter al redelijk intelligent. De meter heeft voornamelijk een sociaal doel, ter vervanging van de bestaande stroombegrenzers, maar is tevens een energiebesparingsmiddel.

Deze problematiek is al vaker aan bod gekomen. De belangrijkste redenen waarom dit nog niet is doorgevoerd, zijn financieel en technisch van aard.

Ik ben het eens met de door minister Brinkhorst naar voren gebrachte aandachtspunten voor slimme meters. Die staan in mijn antwoord opgesomd. Hij is eveneens bezorgd over de kostprijs.

In mijn brief aan de netbeheerders ter gelegenheid van de rondetafels heb ik beslist dat er meer duidelijkheid moet komen over de multivendorbudgetmeter. Er moet een duidelijkere visie komen op de communicatietechnologie en het gewenste meet-, facturatie- en informatiebeleid.

Ik ben bereid beperkte pilootprojecten op te starten om het leerproces te versnellen, de haalbaarheid van deze toekomstvisie en de beschikbare technologieën te verifiëren of de noodzakelijke technologieën zelfs te ondersteunen in hun ontwikkeling.

De voorzitter: De heer Verstreken heeft het woord.

De heer Johan Verstreken: Mijnheer de minister, ik dank u voor het overzicht dat u hebt gegeven. Het doet me plezier dat u pilootprojecten wilt opstarten. Elke nieuwe technologische evolutie is in de beginfase te duur. Dat is bijvoorbeeld ook zo bij digitale televisie.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Freddy Van Gaever tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het gebruik van busbanen door personenwagens

De voorzitter: De heer Van Gaever heeft het woord.

De heer Freddy Van Gaever: De voorbije maanden ben ik met mijn wagen regelmatig naast vrije bus-

banen gaan staan. Ik heb daarbij nagegaan hoeveel bussen er reden en hoeveel passagiers op die bussen zaten. Ik denk, mevrouw de minister, dat wij de wegeninfrastructuur heel onoordeelkundig benutten. De Belgische belastingbetaler heeft miljarden betaald om overal banen aan te leggen, terwijl nu op sommige plaatsen één van de drie banen – dat is 33 percent – wordt vrijgehouden voor De Lijn. Op nog veel meer plaatsen zijn er slechts twee banen waarvan één baan – dus 50 percent – door De Lijn wordt gebruikt.

Ik heb er alle begrip voor dat we het openbaar vervoer moeten steunen en de Kyoto-normen moeten trachten te halen. Ik wil dan ook een voorstel doen. Aangezien de vrije busbanen heel slecht worden gebruikt, kunt u er misschien voor opteren om personenwagens met drie of meerdere passagiers, en dat is momenteel slechts 3 à 4 percent van de personenwagens, op de vrije busbanen toe te laten. De busbanen zouden beter worden gebruikt en mensen zouden meer samen rijden. Dat zou ook het fileprobleem op de personenwagenbanen gedeeltelijk oplossen. Mevrouw de minister, wat denkt u van deze analyse? Gaat u ermee akkoord om op de vrije busbanen personenwagens met drie of meerdere personen toe te laten?

Mevrouw de minister, tot slot heb ik nog een vraagje over een belofte die u me ongeveer 2 maanden geleden hebt gedaan. U vertelde toen dat u 9 miljoen euro hebt vrijgemaakt om de motoren van 750 autobussen van De Lijn aan te passen aan de Europese normen. Dat leek me een nogal aanzienlijk bedrag, en ik heb u dan ook gevraagd of dat bedrag wel juist is. U hebt toen geantwoord dat u dit zou nakijken, maar ik heb daar sindsdien niets meer over gehoord. Hebt u dat intussen kunnen nagaan?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer Van Gaever, u had zich die moeite kunnen besparen en de dienstregeling van De Lijn kunnen raadplegen. U hebt echter wel een punt. Mevrouw de minister, wat zijn de buitenlandse ervaringen met busbanen die ook worden gebruikt door taxi's, werkliedenvervoer met busjes, en personenwagens met drie of meerdere personen? De directeur-generaal van AWV gaat regelmatig na wat de ervaringen zijn in het buitenland. Het moet dan toch mogelijk zijn om een onderzoek te voeren naar het gebruik van vrije busbanen door andere gebruikers dan alleen bussen.

Mevrouw de minister, ik heb u een vraag gesteld over de E313. Op de vrije busbaan bleek welgeteld veertien maal een bus te zijn gepasseerd. Het ging om de snelbus van Turnhout naar Antwerpen. Als u een goed maatschappelijk draagvlak wilt, dan moet het toch mogelijk zijn om op basis van buitenlandse ervaringen een aantal experimenten te doen op die vrije busbanen, onder andere met wagens met meer dan drie passagiers.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik ben blij met zoveel aandacht voor cijfers en tellingen, maar uiteraard houden wij ook zelf wat cijfers bij.

Een van de belangrijkste operationele doelstellingen uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen is de modal shift. Het is de eerste hefboom waarmee we op het vlak van mobiliteit, prioritaire doelstellingen van verkeersveiligheid, selectieve bereikbaarheid en leefbaarheid moeten aanpakken. De modal shift in het personenvervoer moet in de praktijk worden omgezet volgens het STOP-principe. Daarbij wordt in de eerste plaats geopteerd voor verplaatsingen te voet en met de fiets en wordt vervolgens het openbaar vervoer als duurzame modus naar voren geschoven.

Het openbaarvervoernet, een logisch en gewenst gevolg van de doelstellingen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, moet verder worden ontwikkeld volgens de regels en de criteria van het netmanagement, die door de Vlaamse Regering in december 2002 werden goedgekeurd. De commerciële snelheid van de voertuigen van dat openbaar vervoer speelt hierin een cruciale rol. Het is dan ook niet meer dan logisch dat op die locaties waar het aangewezen is, vrije busbanen werden aangelegd. Dit gebeurde in het verleden overigens veeleer mondjesmaat dan met een enorm aantal kilometers. Tot mijn spijt blijft het allemaal heel bescheiden in Vlaanderen.

Wat het aangewezen karakter van deze locaties betreft, hield de wegbeheerder steeds rekening met de huidige voertuigbewegingen, zowel van het openbaar vervoer als van de andere vervoersgebruikers. Wat dit laatste betreft, is het belangrijk om te verduidelijken dat er in Vlaanderen wel degelijk wegen worden gecategoriseerd. Sommige wegen worden expliciet aangeduid als ‘drager van het openbaar vervoer’. Veelal zijn dat, en dat lijkt me vrij logisch, de grotere invalswegen naar de stedelijke gebieden.

Vanaf 2006 is er jaarlijks 18 miljoen euro bestemd voor doorstromingsprojecten. Dit is een verdubbe-

ling in verhouding tot de inspanningen van de voorbije jaren. Er wordt telkens gezocht naar de meest doelmatige doorstromingsmaatregel. Dat betekent zeker niet altijd of alleen het aanleggen van busbanen.

De investeringen in busbanen zijn nu in een stroomversnelling gebracht, maar blijven in absolute termen bescheiden, vooral wanneer men het aantal doorstromingsknelpunten bekijkt, zo’n honderdtal, dat de efficiëntie van het openbaar vervoer in het gedrang brengt.

Het omvormen van busbanen tot VHB-banen zou, met de huidige uitbouw en de voorzieningen op het hoofdwegennet, onoverkomelijke problemen stellen voor de verkeersveiligheid en -handhaving. De daarmee verbonden noodzakelijke investeringen zullen de tot nu toe voor het openbaar vervoer gemaakte investeringen ver overtreffen. Proeven met VHB-banen in Nederland zijn overigens stopgezet omwille van regelmatig terugkerend misbruik, het onuitvoerbare handhavingsbeleid en de wettelijke problemen.

De federale wetgeving is wel al aangepast in die zin dat er ook andere voertuigen dan bussen en trams kunnen worden toegelaten. Het gaat dan over taxi’s, leerlingenvervoer en werknemersvervoer. We moeten dat met convenants regelen omdat het afhankelijk moet blijven van een handhavingsbeleid op lokaal niveau. Ik ben daar voorstander van omdat dat heel herkenbaar is. Iedereen herkent een taxi en werknemersvervoer. Andere zaken zijn moeilijk te handhaven. Ik wil me daar niet achter verstoppen. Ik wil het draagvlak van vrije busbanen niet onderuit halen door misbruik toe te laten.

Mijnheer Van Gaeve, ik zal zorgen dat er snel een antwoord komt op uw laatste vraag inzake de 9 miljoen euro voor de aanpassing van 750 bussen. Ik vind ook dat dit bedrag niet kan, maar ik zal het exacte bedrag snel achterhalen en deze informatie laten bezorgen aan het secretariaat van deze commissie.

De voorzitter: De heer Van Gaeve heeft het woord.

De heer Freddy Van Gaeve: Mevrouw de minister, ik heb veel geduld. Ik hoop dat ik dat laatste antwoord de volgende keer verneem.

Uw antwoord over de vrije busbanen begrijp ik echter niet zo goed. U zegt dat de commerciële snelheid van het openbaar vervoer moet stijgen. Daar heb ik alle begrip voor, maar we weten toch dat veel meer passagiers zich verplaatsen met privé-wagens dan

met het openbaar vervoer. Door die vrije busbanen verhoogt u zeker de commerciële snelheid van het openbaar vervoer, maar u vermindert de commerciële snelheid van de andere weggebruikers veel ingrijpender.

U verwijst ook naar het buitenland. Wij zijn slim genoeg om onze eigen problemen op te lossen. We moeten niet altijd verwijzen naar andere landen waar andere regels gelden. U zegt dat het problemen zou scheppen inzake verkeersveiligheid en handhaving. Ik begrijp niet waarom de verkeersveiligheid meer in het gedrang komt als ik met een personenwagen op een vrije busbaan zou rijden, dan als ik stilsta in de file daar net naast.

Inzake handhaving zegt u dat u voor taxi's op de vrije busbanen bent. Daar ben ik tegen, want het zijn enkel de rijke mensen die daar gebruik van maken. U zegt dat het voordeel van de taxi's hun herkenbaarheid is, en dat dat dus kan worden gecontroleerd. Als dat het probleem is, kunt u net zo goed personenwagens met drie of vier passagiers toelaten op de vrije busbanen. Als ze herkenbaar moeten zijn, kunt u zeggen dat ze een rode vlag moeten voeren. Dan is er geen probleem.

Mevrouw de minister, ik kan u niet volgen inzake verkeersveiligheid, noch inzake handhaving, noch inzake commerciële snelheid. Ik blijf erbij dat u personenwagens met 3 of meer passagiers moet toelaten op de vrije busbanen. De argumenten die u aanhaalt, begrijp ik niet en ze zijn ook niet juist.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de kostenstijging voor derde betalers voor het gratis openbaar vervoer van De Lijn

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, door de invoering van de basismobiliteit, een beter aanbod van openbaar vervoer en het gunstige tarievenbeleid wordt het openbaar vervoer meer gebruikt. Om het openbaar vervoer te promoten, komen in vele steden en

gemeenten de gemeentebesturen in de kosten tegemoet als derde betaler, zoals bijvoorbeeld in de Buzzy Pass, ze organiseren gratis openbaar vervoer op sommige dagen en voor sommige evenementen, of zorgen voor tariefgelijkschakeling voor het hele grondgebied van de stad of gemeente.

De kosten voor de overeenkomsten van steden en gemeenten kunnen sterk oplopen. De kostendekking die De Lijn aanreken, verschilt van plaats tot plaats en is mede afhankelijk van het tijdstip waarop de basismobiliteit werd ingevoerd. Grootsteden met een dicht openbaarvervoersaanbod en tramnet scoren wat kostendekking betreft hoog. Buitengebieden met vooral functionele lijnen, bijvoorbeeld voor scholieren, scoren veeleer laag. Steden en gemeenten die optreden als derde betaler worden geconfronteerd met een fors stijgend groeipad.

Mevrouw de minister, hoe is het kostenplaatje voor de derde betaler de voorbije vijf jaar geëvolueerd in de grootsteden Antwerpen en Gent? Hoe is de evolutie voor de andere centrumsteden? Hoe is de evolutie voor de kleine steden en gemeenten? Op welke parameters is de kostenstijging voor derde betalers gebaseerd? Op welke wijze wilt u de afgesloten overeenkomsten voor steden en gemeenten betaalbaar en haalbaar houden voor hun besturen?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Er bestaan vijf derdebetalerssystemen waar gemeenten een beroep op kunnen doen, met elk een andere manier van tegemoetkoming van de gemeente in de betaling van de kosten. De eerste drie systemen betreffen abonnementen, kaarten en biljetten. Systeem vier gaat over gratis netabonnementen voor bepaalde leeftijdscategorieën, zoals de 60-plussers of de min-18-jarigen. Systeem vijf is expliciet gratis openbaar vervoer binnen de gemeente.

Bij de eerste drie systemen wordt de tegemoetkoming van de derde betaler berekend op basis van het effectief gebruik. Het aantal afgeleverde abonnementen, biljetten of kaarten wordt betaald. Hier is dus geen sprake van een gedefinieerd groeipad. Als er groei is, dan komt dat door de stijging van het aantal reizigers. Een bekend voorbeeld is Lier.

Bij de start van de gratis biljetten in Lier werd de kostprijs geraamd op het aantal verkochte biljetten op dat moment. Door de biljetten gratis te maken,

is er een zeer grote stijging geweest van het aantal biljetten door de aantrekking van nieuwe reizigers, maar ook door een mogelijke overstap van bestaande reizigers van hun betaalsysteem – kaartreizigers werden bijvoorbeeld biljetreizigers. Die stijging was volledig veroorzaakt door het aantal effectief verkochte biljetten.

Bij systeem vier wordt een forfait betaald per gekozen leeftijdsjaar, en is er dus geen groeipad. Als een gemeente voor de min-18-jarigen kiest, weet ze exact wat het forfait is. Dat is gelinkt aan het aantal min-18-jarigen in de gemeente. De kosten van de derde betaler kunnen dus enkel stijgen door indexering van de forfaits en door stijging van het aantal inwoners.

Het enige systeem dat werkt met een werkelijk groeipad is systeem vier, het gratis openbaar vervoer binnen een gemeente. De tegemoetkoming van de gemeente moet over vijf jaar evolueren van de bestaande kostendekking naar de gemiddelde kostendekking van De Lijn in Vlaanderen. De gemeentebesturen die dit afsluiten, krijgen van De Lijn een financiële simulatie waardoor ze exact weten wat het groeipad voor de komende jaren zal zijn. Als een gemeente boven de gemiddelde kostendekking zit, dan past ze dat bij.

De stad Antwerpen heeft geen gratis openbaar vervoer op haar grondgebied. Gent heeft gratis openbaar vervoer voor de specifieke leeftijdsgroep van min-15-jarigen, wat niet onderhevig is aan een groeipad. Daarnaast heeft Gent gratis laatavondvervoer op vrijdag en zaterdag, dat geen groeipad kent, aangezien de kostendekking van Gent hoger ligt dan het gemiddelde in Vlaanderen. De voorbije drie jaar evolueerde het laatavondvervoer in Gent van 22.450 naar 23.625 euro.

Ik geef nog enkele cijfers in verband met de 13 centrumsteden. Kortrijk kent geen derdebetalerssysteem met 100 percent tegemoetkoming, Oostende heeft gratis vervoer voor 60-plussers, Roeselare, Brugge en Aalst hebben geen derdebetalerssysteem met 100 percent tegemoetkoming. Sint-Niklaas heeft gratis vervoer op zaterdag. Een en ander zorgt voor een stijging van 125.000 euro in het eerste jaar naar 174.000 euro in het tweede jaar. Mechelen en Turnhout hebben geen derdebetalerssysteem met 100 percent tegemoetkoming. Leuven biedt gratis vervoer aan voor min-12-jarigen, maar heeft geen groeipad. Hasselt biedt gratis vervoer aan op haar grondgebied en kende een stijging van 815.000 euro in 1999 naar

1.307.000 euro in 2005. Genk heeft gratis vervoer voor 60-plussers.

De kleine steden en gemeenten gebruiken overwegend het vierde systeem, dus een tegemoetkoming volgens een bepaalde leeftijdscategorie. Ik bezorg hiervan een lijst aan het secretariaat van deze commissie.

Lier, Duffel, Hoeilaart en Overijse komen voor 100 percent tegemoet in de prijs van biljetten.

Alleen Boom betaalde 100 percent van een abonnement terug. Het gaat hier wel enkel over WIGW-abonnementen.

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mevrouw de minister, ik wil uw antwoord rustig bestuderen in overleg met de mensen die me deze vraag hebben gesuggereerd. Ze hebben u trouwens hierover geschreven en een antwoord gekregen waar ze niet mee geholpen zijn. Ik noem onder andere een burgemeester van een stad die we allebei goed kennen. In het eerste jaar was het 125.000 euro, het tweede jaar 174.000 euro, het derde jaar 228.000 euro. Het is logisch dat over zo'n curve vragen worden gesteld.

Ik wil dit toch eens vergelijken met andere steden om na te gaan welke wetmatigheden daarbij spelen. Via een schriftelijke vraag of via een gewoon gesprek kunnen we daarover van gedachten wisselen.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik heb vrij uitgebreid geantwoord omdat ik de vraag goed begrijp. In Sint-Niklaas wist men wel waar het over ging: het befaamde vijfde systeem, het gratis vervoer op een bepaalde dag. Die gemeente weet wel waar ze naartoe kan. Bovendien zitten die bussen eivol. Ik heb er zelf op gezeten. Het heeft dus ook te maken met het stijgend succes.

Dit is geen heilig systeem. Die vijf derdebetalerssystemen zijn de voorbije jaren organisch gegroeid. Elke gemeente heeft een eigen menu gevraagd. Als er betere systemen zijn om tegemoet te komen aan de vragen van de lokale besturen, dan moeten we die balans opmaken.

De heer Jos De Meyer: Het is belangrijk dat het betaalbaar blijft voor de busgebruiker, maar het moet ook betaalbaar blijven voor de derde betaler.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, als er in Sint-Niklaas 398 mensen met een Buzzy Pass rondlopen en u komt daar voor de helft in tegemoet, dan is dat gemakkelijk te berekenen. Maar hoe berekent u het openbaar vervoer op het grondgebied van een gemeente als het volledig gratis wordt aangeboden? Volgens welk stramien en hoe gebeurt dat? Welke kostendekking wordt daarbij gehanteerd? Zitten de afschrijvingen daarin of niet?

Minister Kathleen Van Brempt: We kunnen lang discussiëren over een billijk systeem, maar het moet hanteerbaar zijn. Nu vertrekken we van de kostendekking in de gemeente, en bepalen een groeipad van vijf jaar tot de gemiddelde kostendekking in Vlaanderen. Daar stopt het. Dat systeem wordt vandaag gehanteerd. Waar de kostendekking boven het Vlaams gemiddelde zit, wordt de huidige kostendekking gebruikt.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, worden streeklijnen die op het grondgebied van een stad rondrijden daarin opgenomen? Een stadsnet bestaat bijvoorbeeld uit 10 lijnen en kost een bepaald bedrag aan exploitatie en uurlonen. Een andere vraag is of de afschrijving van de bussen op een bepaald aantal jaren mee wordt verrekend.

Ik vraag me ook af hoe het met streeklijnen op gemeentelijk grondgebied zit. Streeklijnen voeren, vooral op schooldagen, veel volk naar belangrijke steden als Hasselt. Worden die streeklijnen mee in rekening gebracht?

De heer Jos De Meyer: Hetzelfde geldt voor Sint-Niklaas.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer Peumans, dat kan ik u nu niet vertellen. Ik weet niet of de streeklijnen in rekening worden gebracht. Ik zal dit navragen.

De heer Jan Peumans: We moeten objectieve criteria hanteren. Een lokaal bestuur dat voetpaden aanlegt, krijgt soms een toelage van de minister van Openbare Werken. Het hangt er wat van af over welke stad het gaat. Een bepaalde stad in Vlaanderen krijgt flink wat geld om voetpaden aan te leggen. Andere gemeenten investeren ook in voetpaden, maar krijgen hiervoor niets. Ik wil weten of de berekening overal op dezelfde manier wordt gemaakt.

De voorzitter: Mijnheer Peumans, de minister zal uw bijkomende vragen later beantwoorden.

De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Zou het mogelijk zijn ons schriftelijk het antwoord op de aanvullende vraag van de heer Peumans te bezorgen? Dit antwoord zou de zaak wat kunnen verduidelijken.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik heb het al genoteerd. Het gaat hier om de exacte berekening van de kostendekking in de gemeenten. We kennen het groeipad. Gedurende een periode van vijf jaar evolueert de kostendekking naar een gemiddelde voor heel Vlaanderen.

De voorzitter: De secretaris zal de commissieleden het antwoord op de aanvullende vraag van de heer Peumans bezorgen van zodra dit beschikbaar is.

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Tom Dehaene tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de stand van zaken met betrekking tot het wegvignet

De voorzitter: De heer Dehaene heeft het woord.

De heer Tom Dehaene: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag om uitleg betreft de stand van zaken met betrekking tot het wegvignet.

In een mededeling aan de Vlaamse Regering van 20 januari 2006 heeft de minister onder meer de timing, het stappenplan en een overzicht van de nog te nemen maatregelen voor de invoering van het wegvignet op 1 januari 2008 toegelicht. In deze mededeling staat te lezen dat de minister namens de Vlaamse Regering een brief aan de andere gewesten zou richten. In die brief zou een voorstel van een gezamenlijke aanpak van het project en van de invoering in de verschillende gewesten worden opgenomen. Voorts zou de minister elk gewest vragen zich voor eind februari 2006 over een reeks haalbaarheidsaspecten te beraden en de resultaten van deze beraadslaging aan de andere gewesten bekend te maken. Op die manier zou het mogelijk worden tot een gemeenschappelijke studie te komen.

Ik zal even overlopen om welke haalbaarheidsaspecten het voor het Vlaamse Gewest gaat. De ESR-neutraliteit van de afschrijving van de voorafgaande investeringen moet behouden blijven. De oplossingen moeten technologisch duurzaam zijn. Een realistische inschatting van de risico's is voor ons van groot belang. Het pre-business plan moet een financieel plan, een tijdsplan en een capaciteitsplan omvatten. Uit deze plannen moet blijken dat de implementatie binnen een bepaalde periode haalbaar wordt. Verder moeten de implementatiemogelijkheden worden onderzocht van een oplossing die elk gewest de toelating geeft de eigen inwoners een compensatie te verlenen.

Mevrouw de minister, hebt u de andere gewesten al effectief aangeschreven? Zo ja, wanneer is dit schrijven verstuurd? Hebben de andere gewesten al gereageerd? Zo ja, wat is hun reactie? Welke haalbaarheidsaspecten hebben de overige gewesten naar voren geschoven? Is al een gemeenschappelijk studiesyndicaat opgericht? Hoe staat het met de haalbaarheidsaspecten die door het Vlaamse Gewest naar voren zijn geschoven? Hoe staat het met de elementen van de mededeling aan de Vlaamse Regering van 20 januari 2006 betreffende het stappenplan voor de invoering van een wegenvignet op 1 januari 2008?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, van zodra de nota met de besluiten van het maatschappelijk debat en met de timing voor de in verband met dit dossier nog te nemen stappen als mededeling aan de Vlaamse Regering was voorgelegd, heb ik deze tekst aan de andere gewesten overgemaakt. De mededeling aan de Vlaamse Regering is bij wijze van spreken onmiddellijk verstuurd. Vervolgens is besloten op 6 februari 2006 op het kabinet van minister Daerden, Waals minister van Infrastructuur en Begroting, een politiek overleg te organiseren. Tijdens dit overleg hebben vertegenwoordigers van de drie gewesten de invoering van een wegenvignet in heel België besproken. De Vlaamse planning, die in de door de vraagsteller aangehaalde mededeling aan de Vlaamse Regering staat beschreven, is als basis van de besprekingen gebruikt.

Ik zal beknopt het standpunt van de andere gewesten toelichten. In september 2005 heeft minister Daerden reeds een voorstel gelanceerd. Hieruit blijkt dat het Waalse Gewest heel snel tot de invoering van een wegenvignet wil overgaan. Het Waalse Gewest

heeft, net als het Vlaamse Gewest, op 6 februari 2006 nogmaals voor de invoering van één wegenvignet voor het hele Belgische grondgebied gepleit. Indien het onmogelijk zou blijken een akkoord met de andere gewesten te sluiten, zou de Waalse regering echter vooralsnog een Waals vignet invoeren. Het Waalse Gewest gaat akkoord met de door de Vlaamse Regering voorgestelde timing. Volgens deze timing zal aan een eventuele beslissing een uitgebreide voorbereiding voorafgaan.

Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest is bereid een wegenvignet in te voeren, maar heeft een voorafgaandelijke eis over de verdeling van de inkomsten gesteld. Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest kan zich niet akkoord verklaren met de initieel door het Vlaamse Gewest en het Waalse Gewest voorgestelde verdeling van de netto inkomsten. De netto inkomsten zijn de opbrengsten na de bekostiging van alle operationele en handhavingskosten en na de compensatie van de eigen inwoners op basis van het aantal kilometers.

Alle gewesten zijn het eens met de idee dat het instrument een sturende rol moet vervullen voor mobiliteits- en milieukeurmerken. Dit moet evenwel operationeel haalbaar en handhaafbaar blijken. De drie gewesten hebben tevens impliciet kenbaar gemaakt dat ze liefst één systeem voor heel België zouden invoeren.

Zoals in duidelijk in de mededeling aan de Vlaamse Regering staat vermeld, zal het Vlaamse Gewest enkel een wegenvignet invoeren indien blijkt dat de minimale haalbaarheidsaspecten positief zijn. Deze haalbaarheidsaspecten zijn de mogelijkheid om de voorafgaande investeringen op een ESR-neutrale wijze af te schrijven, de technologische duurzaamheid, een realistische inschatting van de risico's, de implementatiemogelijkheden van een oplossing die de gewesten de toelating geeft de eigen inwoners een compensatie te verstrekken en een pre-business plan met een financieringsplan, een tijdsplan en een capaciteitsplan dat de haalbaarheid van de implementatie binnen een bepaalde periode aantoonst.

De PMV is ingeschakeld om de opstelling van het pre-business plan te begeleiden. In opdracht van de drie betrokken ministers zal de PMV een aantal scenario's uitwerken waaruit de haalbaarheid van de invoering van een wegenvignet in Vlaanderen moet blijken. Eind maart 2006 moeten de resultaten op tafel liggen.

Het aantal buitenlandse voertuigen met een gewicht lager dan 12 ton op onze wegen vormt alvast een cruciaal element van het pre-business plan. Deze categorie van weggebruikers moet voldoende inkomsten genereren. De invoering van het wegenvignet moet voor de binnenlandse weggebruikers immers kostenneutraal blijven. Of het wegenvignet als een retributie dan wel als een belasting wordt ingevoerd, blijft een kritieke vraag in verband met de juridische haalbaarheid. Beide mogelijkheden hebben voor- en nadelen, moeten op verschillende manieren worden geïmplementeerd en hebben verschillende implicaties. Ik denk hierbij onder meer aan de compensatiemogelijkheden voor de eigen inwoners en aan de BTW-problematiek.

Aan het onderzoek van de technische haalbaarheid wordt een risicoanalyse van het gebruik van een papieren of een elektronisch vignet gekoppeld. Dit onderzoek zal een onderdeel van de onderzoeksopdracht van het studiesyndicaat vormen. Indien alle gewesten het eens zijn over de mogelijke haalbaarheid van één prijsinstrument voor heel België, zal een gezamenlijk studiesyndicaat worden opgericht, met als doel een zeer concreet implementatieplan af te leveren. Sinds het overleg van 6 februari komt een werkgroep wekelijks samen om de nota voor de oprichting van het studiesyndicaat voor te bereiden. Deze nota zal ter beslissing aan de drie gewestregeringen worden voorgelegd.

In deze nota wordt de structuur en de opdracht van het studiesyndicaat – de volledige uitwerking van een projectplan – gedefinieerd. Het syndicaat stelt op basis van een doorgedreven risicoanalyse het projectplan op, met inbegrip van de financieringswijze, de operationele organisatie van de compensatieregeling en de uit te werken wettelijke en reglementaire bepalingen.

Voor er sprake kan zijn van de oprichting van een intergewestelijk studiesyndicaat, moet niet alleen de haalbaarheid vaststaan, maar moet eveneens over een aantal principes een akkoord worden gesloten tussen de drie gewesten.

Zoals aangegeven in de mededeling van de Vlaamse Regering, kiest Vlaanderen voor een prijsinstrument, gekoppeld aan een bepaalde duur en niet gekoppeld aan het aantal gereden kilometers. Uit het haalbaarheidsonderzoek zal moeten blijken welk type vignet, een papieren of een elektronisch, en welk handhavingsbeleid – en uiteraard hangt het een samen met

het ander – mogelijk zijn tegen een minimale exploitatiekost. In het akkoord tussen de gewesten moet duidelijk worden opgenomen dat elk gewest zich vrij kan terugtrekken uit het gemeenschappelijke opzet indien de zelf te dragen kost groter blijkt te zijn dan de opbrengst.

Het is de bedoeling om alle personen- en vrachtwagens die niet onderworpen zijn aan het Eurovignet te onderwerpen aan het wegenvignet. Ook over het wegenvignet moet overeenstemming bereikt worden tussen de gewesten: ofwel blijft de toepassing beperkt tot het Eurovignetnetwerk, ofwel wordt het hele gewestwegennet betrokken.

Vlaanderen pleit ervoor om van de ontvangsten een vooraffectatie te nemen voor de kosten van het handhavingsbeleid, zowel de investeringen als de exploitatiekosten, en voor het bekostigen van de jaarlijkse distributie van de vignetten. Voor het overblijvende nettosaldo stellen het Vlaamse en het Waalse Gewest voor om dezelfde verdeelsleutel te gebruiken als voor het Eurovignet. Dat wil zeggen dat de inkomsten van het buitenlandse vervoer verdeeld worden op basis van de kilometers van het wegennet van het betrokken gewest. Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest is het daar dus niet mee eens.

Voor de eigen inwoners wil Vlaanderen een compensatie via de verkeersbelasting uitwerken. Hierover moeten alle gewesten het eens zijn en moet een samenwerkingsakkoord worden afgesloten tussen de gewesten. Als de federale staat weigert de compensatie administratief in te voeren, moet worden bekeken hoe de gewesten de inning en de invordering zelf kunnen overnemen.

De drie gewesten moeten een akkoord sluiten ter garantie van een minimale pakkans over het hele Belgische grondgebied. In een samenwerkingsprotocol wordt het aandeel van elk gewest in het handhavingsbeleid bepaald.

Uiteraard moet een periode in acht worden genomen die minimaal toelaat de investeringen financieel af te schrijven.

Op basis van het standpunt van elk gewest met betrekking tot de zes principes, zal tijdens het volgende politiek overleg tussen de gewesten van eind maart geprobeerd worden een overeenkomst te vinden. Daaropvolgend zal aan de Vlaamse Regering een nota met een voorstel tot invulling van deze prin-

cipes worden voorgelegd, en tegelijkertijd zal het studiesyndicaat operationeel worden.

De voorzitter: De heer Dehaene heeft het woord.

De heer Tom Dehaene: Mevrouw de minister, ik zal uw antwoord nog eens goed nalezen, zodat ik mijn volgende vraag goed kan timen.

Acht u het nog altijd mogelijk dat we op 1 januari 2008 effectief kunnen starten met een vignet? Als er wekelijkse vergaderingen worden gehouden, wordt er duidelijk werk van gemaakt. Er werden een aantal data naar voren geschoven, maar er moeten ook nog veel studies gebeuren.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, ik hoor dat er een aantal nieuwe ontwikkelingen in het dossier zijn, maar ik stel wel vast dat alles opnieuw bestudeerd moet worden.

Ik heb indertijd verwezen naar de beroemde quickscan. Die heeft 75.000 euro gekost. Met deze computerstudie worden een aantal gegevens opgevraagd en in één rapport samengebracht. In het buitenland heeft men ervaring met wegenvignetten, dus men weet wat de kostprijs is voor de handhaving. Ik stel echter vast dat het systeem opnieuw moet worden bestudeerd.

Mevrouw de minister, ik wil graag weten wie deel uitmaakt van de werkgroep die wekelijks samenkomt, maar ik begrijp dat u daar nu niet op kunt antwoorden.

Mijnheer de voorzitter, hoe zal de rapportage aan het parlement gebeuren? Er werd een heel breed maatschappelijk debat over gevoerd. Ik denk dat tussentijdse terugkoppeling heel belangrijk is.

Mevrouw de minister, hebt u tijdens het overleg van 6 februari met minister Daerden – en ik hoop dat hij nuchter was – alleen gesproken over het wegenvignet of ook over een aantal andere problemen?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer Peumans, ik weet dat we over de quickscan van mening verschillen, maar de quickscan was wel de basis voor het maatschappelijk debat, dat op zijn beurt de basis was

voor alles wat we nu doen. Vandaag zitten we in de fase van het heel intensief overleg. Er moet natuurlijk nog heel wat worden bestudeerd, maar het gaat niet over grootscheepse studies, maar over het uitklaren van heel veel juridisch-administratieve vraagstukken. Ik verwijs bijvoorbeeld naar het samenwerkingsakkoord dat gesloten zal moeten worden om te komen tot een compensatie van het wegenvignet voor de eigen inwoners. Dat moet allemaal juridisch worden uitgeklaard.

Ik wilde de commissie zo uitgebreid mogelijk informeren, want ik vind het belangrijk dat u weet dat er nog heel wat moet worden uitgeklaard. Mijnheer Dehaene, we werken er sterk aan voort. Er is een duidelijke wil vanuit de drie gewesten. Dat is heel goed, maar dat wil niet zeggen dat er geen, ook politieke, problemen in het verschiet liggen. Ik verwijs ook naar het probleem dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest heeft opgeworpen over de verdeling van de middelen. Er moet nog veel politiek worden uitgediscussieerd en juridisch-administratief onderzocht, maar we werken voort.

Als we niet klaar zijn, nemen we er een jaar bij. Het is niet mijn optie om een systeem te implementeren waar we niet klaar voor zijn. Dat kunnen we onszelf niet aandoen. Ik kan het vandaag niet garanderen, maar 1 januari 2008 blijft wel de absolute streefdatum.

Na het vaststellen van de streefdatum hebben we een retroplanning opgemaakt. We werken nu heel hard om die retroplanning te kunnen halen. Het zal ervan afhangen of een politieke consensus kan worden gevonden. We moeten er ook zeker van zijn dat wat we doen ook opbrengt. Dat zal moeten blijken uit de verschillende studies.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, kunnen wij die retroplanning ook krijgen, dan kunnen we het verhaal mee volgen?

Minister Kathleen Van Brempt: Ze staat in de mededeling van de Vlaamse Regering.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de mogelijkheid van zogenaamde ‘negatieve kortingen’ met een abonnement van De Lijn

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer de voorzitter, ik heb een korte vraag, maar misschien wel met grote implicaties.

Mevrouw de minister, door een combinatie van de terugbetaling van de vervoerskosten voor het woon-werkverkeer door de werkgever – in CAO's werd een terugbetaling van 60 percent vastgelegd – met het ten laste nemen van een deel van de abonnementskosten van hun inwoners door sommige gemeenten, is het mogelijk dat bepaalde mensen – en uit steekproeven die ik heb genomen, blijkt dat heel wat mensen ervan profiteren – winst maken door het bezit van een abonnement van De Lijn. Mevrouw de minister, er zijn in totaal 43 gemeenten en ruim 31.000 abonnementen, waarvan 26.000 Buzzy Pazz'en, waarbij er een tegemoetkoming is van 25 tot 75 percent.

In het kader van het woon-werkverkeer hebben veel mensen tussen 25 en 49 jaar een Omnipass. De abonnementsprijs bedraagt 190 euro. De werkgever betaalt via een CAO 114 euro terug. Naargelang de gemeente van de abonnee 50, 60 of 75 percent terugbetaalt, heeft de abonnee tussen de 20 en 66 percent winst. Het gaat dus niet meer over gratis vervoer.

Er zijn zes derdebetalerssystemen met percentuele tegemoetkomingen: tegemoetkomingen op kaarten, percentuele tegemoetkoming op abonnementen, tegemoetkoming op biljetten, gratis netabonnement voor bepaalde leeftijdscategorieën, gratis openbaar vervoer binnen de gemeente en de 3W-Extra. Heel wat mensen doen dus een winstgevende zaak.

De woordvoerder van De Lijn heeft gereageerd en verklaart dat het probleem niet bij De Lijn, maar bij de werkgevers ligt. Ik vind dat een merkwaardige redenering. Ik ga er immers van uit dat de CAO's over de 60 percent betoelaging die een aantal jaren geleden zijn afgesloten, bij De Lijn gekend zijn. Anderzijds heeft de woordvoerder aangekondigd dat de zaak wordt onderzocht en dat het softwaresysteem zo snel mogelijk zal worden aangepast. Die twee verklaringen bevatten toch een tegenstelling.

Mevrouw de minister, kunt u deze beweringen bevestigen? Hoe is deze situatie ontstaan? Sinds wanneer bestaan deze negatieve kortingen? Hoelang is De

Lijn zich al bewust van dit probleem? Wat gaat De Lijn doen om dit probleem uit de wereld te helpen? Over hoeveel mensen en over welke bedragen gaat het? Hoe kan een teruggave worden geëist? In andere sectoren kan een cumulatie van tegemoetkomingen nooit meer dan 100 percent bedragen. Dat staat letterlijk in de decreetgeving. Hoe zal dit geld worden gerecupereerd?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Voor alle duidelijkheid, het gaat hier niet over een beleid, maar over een fout die is gemaakt.

Op de abonnementen van De Lijn staan maximaal twee bedragen vermeld. Het eerste bedrag vertegenwoordigt de prijs die de abonnee zelf voor het abonnement heeft betaald, exclusief eventuele tegemoetkomingen van de gemeente of de werkgever in het kader van een derdebetalersovereenkomst met De Lijn. Indien de werkgever van de abonnee geen derdebetalersovereenkomst heeft met De Lijn, wordt op het abonnement ook de wettelijk voorziene werkgeversbijdrage vermeld. Werknemers kunnen immers 60 percent van de prijs die zij betalen voor hun abonnement, van hun werkgever terugkrijgen.

Het bedrag dat op het abonnement vermeld staat als werkgeversbijdrage, wordt berekend als 60 percent van de totaalprijs die de abonnee zelf betaald heeft voor het abonnement. Bij de laatste software-aanpassing is er een fout gebeurd waardoor de werkgeversbijdrage die op het abonnement gedrukt wordt, berekend werd op basis van de totale prijs van het abonnement, zonder rekening te houden met eventuele tegemoetkomingen van de gemeenten die bij de aankoop van het abonnement al verrekend werden. Intussen werd de fout in de software gecorrigeerd en worden opnieuw de correcte werkgeversbijdragen afgedrukt op de abonnementen.

Momenteel is er nog geen zicht op het aantal gevallen. De fout in de opdruk is enkel gebeurd bij abonnementen die via bankbetaling gekocht werden, en dus niet aan het loket, door klanten die in een gemeente wonen met een derdebetalersovereenkomst, maar waarvan de werkgever geen derdebetalersovereenkomst heeft met De Lijn.

De fout werd onmiddellijk na de signalisatie van het probleem rechtgezet. De gemeenten die een derdebetalersovereenkomst hebben met De Lijn werden niet benadeeld. Zij betalen enkel het vastgelegde percentage per abonnement. Enkel bij de terugbetaling van

de werkgever aan de werknemer kunnen er fouten zijn gebeurd indien de werknemer de te hoge terugbetaling door zijn werkgever aanvaard heeft. De rechtzetting kan echter niet door De Lijn gebeuren: de werknemer moet in dat geval een terugbetaling doen aan zijn werkgever.

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. De fout is gebeurd bij De Lijn, dat is duidelijk. Ik vind het een nogal gemakkelijke oplossing dat de werkgever dat geld moet recupereren bij de werknemer. Dat is niet correct. Ik vind dat De Lijn dat moet compenseren aan de werkgever.

Het klopt dat de gemeenten hier niet door worden benadeeld. Waar het geld echter ook vandaan komt, het is morsen met belastinggeld. De Lijn zou dit moeten recupereren bij wie daarvan heeft geprofiiteerd. Het is niet de werkgever die daarvoor moet opdraaien. Ik weet dat een oplossing niet evident is, maar ik meen dat De Lijn de inspanning moet doen om met de werkgeversorganisaties rond de tafel te gaan zitten en na te gaan hoe het probleem kan worden aangepakt.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik heb geen zicht op het aantal gevallen, en dat maakt een inschatting moeilijk. Het kan niet dat de Lijn het bedrag terugbetaalt aan de werkgever. Ik zal nu in eerste instantie nagaan over hoeveel gevallen het gaat.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
