

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



Zitting 2006-2007

13 februari 2007

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Hilde Crevits tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de subsidiëring van milieuvriendelijke kachels en verwarmingstoestellen	1
Vraag om uitleg van mevrouw Agnes Bruyninckx tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de stand van zaken rond de uitbreiding van het Zwin als getijdenonderhevig natuurgebied in uitvoering van de besluiten van de Vlaamse en Nederlandse regering over de Ontwikkelingsschets 2010	2
Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de Vlaamse klimaatinspanningen in het buitenland	4
Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de evaluatie van het project Life Saving Mirror	7
Vraag om uitleg van mevrouw Hilde Eeckhout tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de rendabiliteitsberekening van het begrotingsprogramma Via-Invest - missing links	9
Vraag om uitleg van mevrouw Hilde Eeckhout tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de overheveling van investeringsprojecten uit de BAM naar Lijn Invest	13
Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de financiering van aangekondigde stelplaatsen	18
Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de aanschaf van schonere voertuigen door de overheid	22
Vraag om uitleg van mevrouw Vera Van der Borght tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de communicatie tussen De Lijn en de NMBS bij het in voege treden van de nieuwe dienstregelingen	23
Vraag om uitleg van de heer Frans Peeters tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de stand van zaken van de sneltoets in het gemeentelijk mobiliteitsplan	26
Vraag om uitleg van de heer Frans Peeters tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het meten van files	28

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen

Vraag om uitleg van mevrouw Hilde Crevits tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de subsidiëring van milieuvriendelijke kachels en verwarmingstoestellen

De voorzitter: Mevrouw Crevits heeft het woord.

Mevrouw Hilde Crevits: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, in de kranten is er heel wat aandacht voor het groeiende energieverbruik en de noodzaak om spaarzaam om te springen met energie. Het is niet voor niets dat de Vlaamse overheid zich tot doel stelt om een duurzaam energiebeleid te voeren en de bevolking zo veel mogelijk aan te zetten rationeel om te gaan met energie. Er zijn allerhande campagnes om mensen te stimuleren energiezuinig te wonen, te verlichten, te verwarmen enzovoort. Morgen wordt in het parlement dikketruiendag gehouden. Er wordt ook naar methodes gezocht om hernieuwbare energiebronnen te benutten.

Zeker inzake het gebruik van biomassa zijn de afgelopen jaren stappen vooruit gezet. In het Vlaamse klimaatbeleidsplan 2006-2012 heeft men het al over een afwegingskader betreffende biomassaströmen. Er zal overleg en onderzoek worden opgestart. Biomassa wordt een belangrijke pijler van een toekomstig energiebeleid.

In andere landen, gewesten en regio's, zoals Wallonië, bestaat een uitgebreid subsidiestelsel. Speksteenkachels behoren tot de meest performante toestellen voor houtverbranding. Hun ecologische sterkte rust op drie pijlers: de speksteen – een natuursteen – zelf, de volledige verbranding van het brandhout door de zeer hoge temperatuur die in de vuurhaard wordt bereikt, en het hoge rendement van de kachel, waardoor tot 60 percent minder hout nodig is in vergelijking met een klassieke houtkachel.

Bij de aankoop ervan kan men geen beroep doen op een subsidie van de overheid. Voor hogere rendementskachels die werken op gas, bestaat er wel een systeem van overheidssteun. Voor een gesloten aardgaskachel kan men rekenen op een federale bijdrage van 150 euro. Voor de aankoop van een speksteenkachel draagt de Waalse overheid tot 1500 euro bij voor kachels en verwarmingstoestellen die werken met biomassa.

Mijnheer de minister, welke mogelijkheden ziet u om biomassa als hernieuwbare energiebron verder te ontwikkelen? Bent u bereid de energiesubsidies verder uit te breiden? U kunt zich daarbij misschien inspireren op

de voorbeelden in Wallonië. Weet u waarom er in Wallonië wel een dergelijk stelsel bestaat en bij ons niet? Heeft dat te maken met het feit dat in Wallonië minder aardgasleidingen beschikbaar zijn dan in Vlaanderen? Bent u bereid de mogelijkheid te onderzoeken om, in navolging van de Waalse Regering, een dergelijk gedifferentieerd subsidiestelsel in te voeren, waarbij de subsidie dan bijvoorbeeld afhankelijk wordt gemaakt van het rendement? Welke initiatieven kunt u ter zake aankondigen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, rationeel energiegebruik is een gewestmaterie. Men heeft soms de indruk dat andere overheden die bevoegdheid trachten te recupereren. Voor alle duidelijkheid: wat mij betreft, is en blijft het een gewestmaterie. Degewesten kunnen dan ook eigen accnten leggen. Wallonië heeft gekozen voor overheidssteun in de vorm van subsidies voor investeringen, al dan niet in samenwerking met de netbeheerders, die dan voor de uitvoering zorgen. De kosten worden gedragen door het gewest. De middelen worden gevonden door een heffing op het verbruik. Het betreft dus een engagement van de overheid om een bepaald budget ter beschikking te stellen voor premies.

De Vlaamse overheid volgt al jaren een decretaal verankerde andere aanpak. In plaats van heffingen op te leggen, worden de netbeheerders geresponsabiliseerd om energiebesparingsresultaten te boeken bij hun afnemers, uitgedrukt in een percentage energie dat de netbeheerders bij hun afnemers dienen te realiseren ten opzichte van een 'business as usual'-beleid.

De resultaatsverplichting bedraagt 2,2 percent voor 2007 en wordt gedefinieerd in functie van de bespaarde primaire energie. Zoals u weet, is de primaire energie de energie die nodig is om stroom, warmte, koude, licht, beweging en dergelijke voort te brengen. Netbeheerders mogen zelf de acties bepalen om hun doelstelling te halen en mogen ook besparingen in brandstof in rekening brengen. Het Vlaams Energieagentschap oefent ter zake toezicht uit en oordeelt over de berekeningsmethode die wordt voorgesteld om de gerealiseerde besparing te bepalen. De Vlaamse overheid spreekt zich niet uit over de kostprijs. Wel worden de netbeheerders met een dergelijke aanpak aangespoord om de doelstellingen op een efficiënte wijze effectief te halen.

Als de besparingsdoelstelling niet gehaald wordt, moeten de netbeheerders een boete betalen. In tegenstelling tot een heffing, kan de boete niet worden verrekend in

de stroomprijs. Zo proberen de netbeheerders het opgelegde besparingsresultaat te halen met zo weinig mogelijk kosten. Het gaat dus niet om zo veel mogelijk premiedossiers, maar wel om een daadwerkelijke besparing van primaire energie. Dat was immers de bedoeling van de wetgever.

De netbeheerders hebben geoordeeld dat het aanmoedigen van speksteenkachels, al dan niet verwarmd op basis van houtpellets, niet de doelmatigheid heeft die andere acties wel hebben. De Waalse overheid heeft wel geoordeeld dat speksteenkachels en houtverbranding nuttig zijn. We mogen daarbij niet vergeten dat Wallonië, in tegenstelling tot Vlaanderen, een ruime houtindustrie heeft. Vlaanderen kampt evenwel met een tekort aan hout en houtafval voor andere toepassingen.

Speksteenkachels kunnen dus een bijdrage leveren, maar in Vlaanderen hebben we een andere vrijheid gelaten aan de netbeheerders. Zij menen dat het aanmoedigen van dit soort kachels niet dezelfde doelmatigheid heeft als andere acties.

De voorzitter: Mevrouw Crevits heeft het woord.

Mevrouw Hilde Crevits: Mijnheer de minister, ik maak twee kleine kanttekeningen bij uw antwoord. Concreet betekent dit alles dus dat het ook de netbeheerders zijn die beslissen of er al dan niet subsidie wordt verstrekt voor zonnepanelen of voor fotovoltaïsche cellen.

Hoe vaak worden die keuzes geëvalueerd? De houtkachels evolueren immers snel en bieden op termijn heel wat mogelijkheden qua rendement. Enige sturing moet toch mogelijk zijn? Hoe vaak wordt dit alles herbekeken? Gebeurt dat jaarlijks?

Minister Kris Peeters: Mevrouw Crevits, u weet dat ik de ondersteuning van fotovoltaïsche cellen heb gewijzigd. In het verleden was er een subsidie voor de investering. Nu is er een subsidiëring van het gebruik en van de opgewekte elektriciteit van de fotovoltaïsche cellen. Ze zijn trouwens een heel groot succes. Nu kan men beter investeren in fotovoltaïsche cellen dan aan pensioensparen doen.

Deze wijziging aan het beleid staat echter los van uw vraag. U weet dat de heer Glorieux, die nu afwezig is, daar al meerdere vragen over heeft gesteld. Wellicht zal ook hij erkennen dat de wijziging van de subsidiëring een overweldigend succes kent.

Een evaluatie is altijd mogelijk. Ik begrijp uit uw vraag dat u nogal te vinden bent voor de speksteenkachels. De netbeheerders hebben beslist om de kachels niet op te nemen in de acties. Wij bieden hun een heel grote vrijheid.

De heer Martens heeft al meerdere vragen gesteld over de resultaatsverplichting. We zullen die verder optrek-

ken, zodat de netbeheerders de premies kunnen verdubbelen. Ik weet niet of de speksteenkachels dan wel zullen worden opgenomen in de acties. De situatie in Wallonië verschilt van die in Vlaanderen voor wat het hout betreft. Op het juiste moment kan dit worden geëvalueerd.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Agnes Bruyninckx tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de stand van zaken rond de uitbreiding van het Zwin als getijdenonderhevig natuurgebied in uitvoering van de besluiten van de Vlaamse en Nederlandse regering over de Ontwikkelingsschets 2010

De voorzitter: Mevrouw Bruyninckx heeft het woord.

Mevrouw Agnes Bruyninckx: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, op 17 december 2004 heeft de Vlaamse Regering haar goedkeuring gegeven aan de besluiten van de Ontwikkelingsschets 2010 voor het Schelde-estuarium. Enkele maanden later werd die gevolgd door de goedkeuring door de Nederlandse regering.

In de Ontwikkelingsschets 2010 wordt een vergroting van het Zwin in de vorm van het landwaarts verplaatsen van dijken in een gedeelte van de Willem-Leopoldpolder vooropgesteld. De verlenging en verdieping van de Zwingel moet ervoor zorgen dat het zeewater met meer kracht in en uit zal stromen om zo de zandafzetting te beperken. De uitvoering van deze werken valt onder meer onder de verantwoordelijkheid van het Vlaamse Gewest.

Ondertussen werd een internationaal milieueffectenrapport opgemaakt over de structurele maatregelen voor een duurzaam behoud en een uitbreiding van het Zwin als natuurlijk intergetijdengebied. Het doel van de startnota is onder meer het verkennen van alternatieven van het project en het selecteren van kansrijke varianten. Men was aanvankelijk akkoord om in het MER vijf alternatieven te onderzoeken: het nulalternatief zonder ingrepen, het alternatief van interne maatregelen, het alternatief van een kleine uitbreiding met ongeveer 80 hectare, het alternatief van een middelgrote uitbreiding met ongeveer 120 hectare en het alternatief van een grote uitbreiding met ongeveer 180 hectare. Uiteindelijk zou 25 percent of 50 percent van de polder worden ingenomen.

In consensus zou de Internationale Zwincommissie echter een totaalscenario hebben bepaald, met de com-

binatie van de scenario's met betrekking tot een aantal interne maatregelen, zoals onder meer het afgraven van de meest aangeslibde zones en geen verplaatsing van de internationale zeedijk, en het scenario van een verplaatsing van de zeedijk, zodat 25 percent van de polder in het intergetijdengebied zou komen. Ik heb zeer onlangs gelezen dat de Zwincommissie de jongste drie jaar niet meer zou zijn bijeengeroepen. Dat verbaast me. Weet u daar meer over, mijnheer de minister?

Landbouwers uit de Willem-Leopoldpolder zijn enkele maanden geleden met een petitie begonnen tegen de uitbreiding van het Zwin. In de zitting van de gemeenteraad van Knokke-Heist van 25 januari 2007, dus zeer onlangs, werd een motie goedgekeurd tegen de ontpoldering van het Zwin. In de regio bestaat dus grote bezorgdheid over dit project.

Een van de motieven is dat volgens het gemeentebestuur de afwatering van Knokke-Heist via het Zwin een loze belofte is. De invloed op de waterhuishouding van zowel landelijk als stedelijk gebied zou nefast zijn. De aanvoer van grote hoeveelheden vervuild zoet water zou tot een ecologische verstoring leiden in het Zwin, en tot strengere normen met betrekking tot de waterkwaliteit. De uitbreiding van het Zwin zou tot een verzilting van de bodem en het grondwater in de omliggende landbouwzone leiden, met mogelijk het ontstaan van zoute kwel.

Ook de invloed op de zoetwaterbel die het drinkwater voor Knokke-Heist levert, zou nog niet gekend zijn. Ook de omgevingsdruk zou sterk toenemen, met een grotere kans op wildschade in de aanpalende polders. De visuele impact van de nieuwe dijk op Deltahoogte – ongeveer 10 meter – zou enorm zijn, en het afgraven van slikken en schorren, het verdiepen van de geulen, het grondverzet en de aan- en afvoer van vrachtwagens zou een grondige verstoring van de natuur veroorzaken.

Toevallig vanaf vandaag gaat, conform het MER-decreet van 18 december 2002, een inspraakprocedure van start. Ik heb deze vraag twee weken geleden ingediend. Toen was ik nog niet op de hoogte hiervan. Bij die procedure kan men tot 26 maart 2007 opmerkingen indienen over de startnotitie.

Mijnheer de minister, kunt u meer toelichting geven bij de inhoud van die startnotitie? Wat is uw visie en die van de Vlaamse overheid op het voorkeursalternatief of -scenario? Is er al concrete informatie over de eventuele flankerende maatregelen bij en na de uitvoering van dit project?

Dan heb ik nog een bijkomende vraag, over het rapport van de commissie-Maljers. Ik heb de nota van de studiecél Luctor et Emergo (van eresenator Ferdinand De Bondt) wat te laat gelezen. De nota stelt dat de Willem-Leopoldpolder de mist in gaat. Ik citeer: "Thans willen

we de aandacht vestigen op het feit dat de commissie-Maljers over het door haar genoemde alternatief 5a – uitbreiding Zwin door extra ontpoldering – klaarblijkelijk met grote voorzichtigheid tewerk is gegaan bij de formulering over de wenselijkheid en haalbaarheid ervan. Wij citeren de slotconclusie: 'De commissie is niet tot een oordeel kunnen komen en beveelt aan een conclusie over de mogelijke uitbreiding van de bestaande ontpolderingsplannen op een later tijdstip te trekken.'" Graag had ik hier wat meer uitleg over.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, geachte leden, mevrouw Bruyninckx, het is beter te turen in de mist dan te staren naar de navel. Uit die mist kan immers nog altijd iets tevoorschijn komen. *(Gelach)*

De procedure voor een project-MER bestaat, zoals u weet, uit twee stappen. Een eerste stap is het bekendmaken van de onderzoeksintentie door middel van een kennisgevingsdossier in Vlaanderen en een startnotitie in Nederland. In dit specifieke geval van het internationale project-MER voor het Zwin is gekozen voor een gezamenlijke aanpak, waarbij een document werd voorbereid dat voldoet aan zowel de Vlaamse als de Nederlandse vereisten. Het kennisgevingsdossier en de startnotitie werden eind december 2006 bij de Vlaamse dienst MER ingediend, en op 31 januari 2007 goedgekeurd.

Vanaf 13 februari worden het kennisgevingsdossier en de startnotitie op verschillende locaties ter inzage gelegd. U hebt daar zelf al naar verwezen. Dit wordt via advertenties in de plaatselijke kranten aangekondigd. De bevolking en de bevoegde overheidsinstanties hebben tot 26 maart, dus gedurende 6 weken, de tijd om inspraakreacties te bezorgen aan de dienst MER.

De voorgestelde alternatieven zijn het scenario waarbij 120 hectare van de Willem-Leopoldpolder wordt ontpolderd en het scenario waarbij 180 hectare wordt ontpolderd. Deze twee alternatieven voldoen aan de door de Vlaamse Regering vastgestelde doelstellingen om het Zwin met minimum 120 hectare uit te breiden. Voor beide alternatieven wordt de laatste hand gelegd aan een voorontwerp. Voor elk alternatief worden een aantal bouwstenen voorgesteld, zoals het afgraven van de meest aangezande delen, de aanleg van een spuibekken en het uitgraven van de hoofdgeul, die op hun milieu-effecten – waterhuishouding, verzilting, omgevingsdruk, visuele impact, enzovoort – zullen worden beoordeeld.

Uiteraard is er nog geen keuze gemaakt voor een alternatief of een voorkeursscenario. Een dergelijke keuze moet op verantwoorde wijze gebeuren, en dat kan alleen op basis van de resultaten van het MER-

onderzoek en van het landbouweffectenrapport. We verwachten een ontwerp van project-MER tegen juli 2007.

De flankerende maatregelen voor de landbouw die in het kader van het Sigmaplan werden uitgewerkt, zijn ook voor het Zwinproject integraal van toepassing. Een eerste stap, de opmaak van een landbouweffectenrapport of LER is reeds gezet. De resultaten van dit LER zijn in januari voorgesteld aan de eigenaars en de pachters van het projectgebied. De volgende stap is de oprichting van een lokale grondenbank, om de negatieve gevolgen voor de landbouwers in het projectgebied zo veel mogelijk op te vangen.

Mevrouw Bruyninckx, u hebt het ook gehad over de commissie-Maljers. Welnu, ik heb al genoeg kopzorgen voor wat de Vlaamse bevoegdheden betreft. Ik spreek me dan ook niet uit over initiatieven van de oude Tweede Kamer in Nederland. Dat moet in Nederland verder worden uitgeklaard en uitgevoerd. Op 7 maart zijn er in Nederland trouwens provinciale verkiezingen. Onze commissie heeft de vier Scheldeverdragen reeds goedgekeurd. Ze zullen op 28 februari ter goedkeuring in de plenaire vergadering van dit parlement worden voorgelegd.

Ik heb vandaag vernomen dat de nieuwe Nederlandse minister van Waterstaat en Verkeer een CDA'er zou zijn. Dat kan alleen maar goed zijn. De minister van Leefmilieu zou een socialist zijn, mijnheer Sannen. Ook dat is zeer goed nieuws. Er zijn echter nog geen namen bekendgemaakt. Mevrouw Bruyninckx, u begrijpt dat ik daar voorlopig geen commentaar op kan geven.

De voorzitter: Mevrouw Bruyninckx heeft het woord.

Mevrouw Agnes Bruyninckx: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Uit het rapport blijkt dat de gemeenteraad van Knokke-Heist de zorg over de ontpoldering deelt. De bouw van spuikommen heeft verzanding nog nergens tegengehouden, zeker niet in Blankenberge en Oostende. Die verzanding is al eeuwen bezig. Ik begrijp de ongerustheid van de bewoners en van de landbouwers. Ik heb wel begrepen dat er flankerende maatregelen komen voor de landbouwers, en dat is alvast goed nieuws.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de Vlaamse klimaatinspanningen in het buitenland

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de minister, zoals u weet, staan we voor een enorme uitdaging om de Kyoto-reductiedoelstellingen te halen. We proberen dat zo veel mogelijk te doen via reductiemaatregelen in eigen land.

Als ik u goed heb begrepen, gaat de Vlaamse Regering ervan uit dat 80 percent van onze inspanningen effectief met binnenlandse maatregelen kan worden gerealiseerd. Met de maatregelen die we tot nu toe hebben genomen, zullen we er niet in slagen om die 100 percent in eigen regio waar te maken. We zullen dan ook een beroep moeten doen op het flexibele mechanisme van het Kyoto-protocol, dat ons toestaat om in eigen land meer uit te stoten wanneer we investeren in projecten in het buitenland. Daarbij kopen we emissierechten van landen die beter presteren dan hun is opgelegd.

Zo kan geïnvesteerd worden in projecten in een land dat ook reductiedoelstellingen opgelegd krijgt. Er kan ook geïnvesteerd worden in een land waaraan geen doelstellingen zijn opgelegd. We spreken dan over zogenaamde schone ontwikkelingsmechanismen.

Op 12 januari besliste de Vlaamse Regering om een contract af te sluiten met een Chileense nv die een dochterbedrijf is van de Vlaamse nv Machiels in Limburg, onder andere berucht omwille van het Remo-stort in Houthalen.

Het project waarvan sprake betreft de affakkeling van biogas dat wordt opgevangen uit een stortplaats in een sterk geïndustrialiseerde regio in Centraal-Chili. Het methaangas dat in dat stort wordt ontwikkeld, wordt opgevangen en afgefakkeld. Het gaat om een contract van 2 miljoen euro, dat een positieve bijdrage levert aan het broeikas-effect. Methaangas is een veel sterker broeikasgas dan CO₂. Bij het affakkelen wordt methaangas omgezet in CO₂, wat een reductie betekent van het aantal CO₂-equivalenten.

Wat me echter opvalt, is dat het blijkbaar niet nodig is om in het buitenland te doen wat in Vlaanderen standaard gebeurt, met name het terugwinnen van energie uit dat methaangas. In Vlaanderen wordt het opgevangen gas gebruikt om daar stroom mee op te wekken in een zogenaamde gasmotor. Voor Vlaanderen stelt Vlaam II, de milieuvergunningenregelgeving, dat de uitbater van zo'n stortplaats dat gas inderdaad energetisch moet valoriseren, door er elektriciteit of warmte mee op te wekken. De uitbater kan er alleen van afwijken als hij met een studie kan aantonen dat die energierecuperatie economisch of technisch niet haalbaar is.

In het Chileense project werd blijkbaar van die energetische valorisatie afgezien, waardoor het project dat Vlaanderen hier financiert, beperkt blijft tot het louter

verbranden van gas uit de stortplaats. Op het eerste gezicht voldoet het niet aan de milieunormen die Vlaanderen voor de eigen installaties hanteert. Dat is natuurlijk spijtig, want energetische valorisatie levert bijkomende energiebesparing op, zou er ook voor kunnen zorgen dat de betrokken regio van groene stroom of groene warmte wordt voorzien en leidt tot een betekenisvolle overdracht van schone technologie, die Chili later nog zou kunnen aanwenden op andere stortplaatsen.

Hier kiest men dus voor een gemakkelijke en goedkope oplossing en niet voor de oplossing die het beste klimaatresultaat oplevert. Op het eerste gezicht lijkt ons dat een gemiste kans.

Mijnheer de minister, op welke basis werd het project in Chili uitgekozen? Welke besparing brengt dit project effectief op? Is er een vergelijking gemaakt met een bijkomende CO₂-besparing die bekomen zou kunnen worden door de energetische valorisatie van het vrijgekomen gas?

Voldoet dit project aan de Vlarem II-bepaling inzake energetische valorisatie? Is er een studie opgemaakt door een erkend milieudeskundige, waaruit blijkt dat een stortgasvalorisatie vanuit technisch-economisch standpunt niet haalbaar is? Waarom werd niet gevraagd aan de projectontwikkelaar om toch tot energetische valorisatie over te gaan?

Welke extra randvoorwaarden werden eventueel opgelegd aan de projectontwikkelaar, om de duurzaamheid van het project voor de regio, een van de criteria waaraan dergelijke projecten volgens het protocol van Kyoto moeten voldoen, te garanderen?

Welke criteria hanteert de Vlaamse Regering voor de selectie van schone ontwikkelingsmechanismen? Mijnheer de minister, zouden niet alle projecten minstens ook de Vlaamse milieunormen moeten respecteren?

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de minister, ik heb vorige week al aangekondigd dat ik u wou ondervragen over de inspanningen die wij als Vlaamse burgers zouden moeten doen.

Mijnheer de minister, u hebt een tonnencontractcampagne opgesteld en een prachtige brochure laten drukken. Ik kan me voorstellen dat die brochure enorm veel geld heeft gekost, maar eigenlijk bereiken we er ons doelpubliek niet mee.

Ik heb heel veel moeite moeten doen om aan zo'n brochure te geraken. Ze is gedrukt op prachtig papier, is goed uitgewerkt en bevat goede ideeën, waardoor we onze burgers kunnen motiveren om CO₂ te besparen, maar ik denk dat het echt een gemiste kans is.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde, u kunt zich aansluiten bij de vraag van de heer Martens. U moet zich dus beperken tot de Vlaamse klimaatinspanningen in het buitenland.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Ik wil dat koppelen aan de Vlaamse klimaatinspanningen in het binnenland.

De voorzitter: U hebt niet te koppelen, u moet zich houden aan het Reglement.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Dan zal ik de nodige maatregelen nemen om dit verder aan te kaarten. Ik hoop dat u eindelijk eens gesanctioneerd zult worden.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde, uw vraag was geweigerd en u probeert nu een truc te gebruiken. *(Opmerkingen van Marleen Van den Eynde)*

Mevrouw Van den Eynde, nog één woord en u gaat eruit. U denkt dat het Reglement er alleen voor de anderen is.

Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer Martens, ik vind het zeer attent van u dat u die vraag aan mij stelt, maar u had ze ook aan minister Moerman kunnen stellen, zoals de heer Glorieux gedaan heeft op 13 december 2004.

De emissiekredieten uit de twee stortgasprojecten van de nv Empresa werden gecontracteerd in het kader van de oproep naar ontwikkelaars van Clean Development of Joint Implementation-projecten, die minister Moerman lanceerde op 23 september 2004.

De gehanteerde voorwaarden, procedures en beoordelingscriteria kunnen geraadpleegd worden in het ministerieel besluit van de Vlaamse minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel, van 9 november 2004, houdende het selecteren en begeleiden van projecten voor projectgebonden mechanismen in het kader van het protocol van Kyoto, en in het wijzigingsbesluit hiervan van 24 februari 2005. De referentietermen van de oproep maken integraal deel uit van dit laatste ministerieel besluit. Ze werden bovendien door minister Moerman uitgebreid uiteengezet naar aanleiding van de parlementaire vraag van de heer Glorieux van 13 december 2004, waarin tevens gepeild werd naar de procedure en criteria voor het weerhouden van projectvoorstellen. Een jury van experts heeft een intensieve selectie uitgevoerd.

Mijnheer Martens, ik denk dat de basis waarop het experiment in Chili werd gekozen, heel duidelijk en

heel transparant aan het parlement en deze commissie werd gecommuniceerd.

De projectdocumentatie van de beide stortgasprojecten kan geraadpleegd worden op de webstek van het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering, www.unfccc.int. In deze documenten wordt bevestigd dat de projecten naar verwachting een geaggregeerde uitstootreductie van 1.223.949 ton CO₂-equivalent zullen opleveren tijdens de eerste kredietperiode van zeven jaar en een reductie van 3.935.212 ton CO₂-equivalent over 21 jaar. Om technisch-economische redenen is stortgasvalorisatie niet haalbaar. Mijnheer Martens, ik citeer nu gewoon uit de documenten die u ook kunt raadplegen. Mogelijk hebt u dat al gedaan.

Naar analogie met de bepalingen uit het Vlareem heeft het bedrijf een analyse van de technisch-economische haalbaarheid van de energetische valorisatie van de stortgassen gemaakt. Daaruit werden ook een aantal belangrijke conclusies getrokken. Zo is elektriciteitsproductie onmogelijk om een aantal redenen. De stortgassen dienen aan bepaalde technische en kwaliteitsvereisten te voldoen om elektriciteit te produceren, waaronder als minimumvereiste een voldoende hoog methaangehalte noodzakelijk is. De kwaliteit van de stortgassen voldoet hieraan niet.

Daarnaast bleek de elektriciteitsproductie voor de projecten in kwestie economisch niet haalbaar, vermits de aan de elektriciteitsproductie verbonden investerings- en andere kosten aanzienlijk groter bleken dan de vermeden kost van elektriciteitsafname en ze tevens niet gecompenseerd kunnen worden door bijkomende inkomsten via elektriciteitslevering aan het publieke net. Redenen hiervoor zijn onder meer de zeer beperkte nood aan elektriciteit op de site zelf en het feit dat de geproduceerde elektriciteit in dit geval niet op het publieke net kan worden gezet vanwege de geografische ligging van de stortplaatsen.

De productie van warmte is wel mogelijk maar vanwege – opnieuw – de geografische ligging is ze beperkt tot intern gebruik. In functie van de toepassingsmogelijkheden zal deze activiteit mogelijk ook worden opgestart.

De garanties voor de duurzaamheid van beide stortgasprojecten voor de regio zijn meerledig. In eerste instantie dient vermeld te worden dat de Marrakeshakoorden de bevoegdheid voor de beoordeling van het duurzame karakter van een CDM-project toewijzen aan het gastland van het project. In zijn goedkeuringsbrief van de beide projecten, die ook te consulteren is op de webstek, bevestigt Chili via zijn aangewezen nationale autoriteit voor CDM expliciet dat die projecten bijdragen aan de duurzame ontwikkeling van het land. De conformiteit van de beide projecten met het internationale kader, waaronder dus de bijdrage aan duurzame ontwikkeling,

alsook de inzet van een technologie zonder energetische valorisatie van de stortgassen, werden niet in vraag gesteld door de Executive Board van CDM, die de beide projecten al in december 2005 als CDM-projecten heeft geregistreerd. Het gaat daarbij om project 0096 en 0097.

Het duurzaam karakter wordt tevens bevestigd in het validatierapport van de geaccrediteerde entiteit, die de projecten aan een onafhankelijke evaluatie heeft onderworpen. De referentietermen van de oproep stellen in dit verband dat een project geen significante negatieve milieu- of sociale impact met zich mag meebrengen en dat het steeds aan de lokale milieu- en sociale reglementering dient te voldoen.

De Chileense wetgeving terzake vereiste dat voor een van beide projecten een MER werd uitgevoerd. Deze MER identificeerde geen significant negatieve milieueffecten, wat bijdroeg tot de vergunning van het project begin 2005 door de Chileense autoriteiten. Ook het tweede project kreeg de goedkeuring van de Chileense overheid.

Voor beide projecten werd geconcludeerd dat ze op lokaal niveau bijdragen tot de creatie van een aangename, gezondere en veiligere omgeving, bijvoorbeeld door de eliminatie van geurhinder, en tot de implementatie van een schone en performante technologie. Op sociaaleconomisch vlak dragen de projecten bij tot de creatie van vijftien bijkomende arbeidsplaatsen.

De NV Empresa heeft bovendien de sociaaleconomische regels van de OESO inzake maatschappelijk verantwoord ondernemen onderschreven. Het bedrijf werd in 2004 verkozen tot het beste bedrijf in de desbetreffende regio van Chili. Daarbij werd rekening gehouden met parameters als groei, personeelsbeleid en milieubijdrage. In overeenstemming met het internationale CDM-kader en de Chileense regelgeving werd voor het opstarten van de projecten een publieksconsultatie opgezet. In het kader van dit proces werden enkel positieve bemerkingen gemaakt.

De criteria die de Vlaamse Regering hanteert voor de selectie van CDM- en JI-projecten, zijn weergegeven in het op 12 januari 2007 door het Vlaamse Gewest goedgekeurde besluit betreffende de inzet van de flexibiliteitsmechanismen van het Kyoto-protocol. In dit besluit heeft de Vlaamse Regering haar duidelijke voorkeur uitgesproken voor de verwerving van projectgebonden Kyoto-eenheden aan de hand van een tender- of aanbestedingsprocedure of via deelname aan een klimaatfonds.

Hierbij dienen, voor zover dit redelijkerwijs mogelijk is, bepaalde elementen in rekening te worden gebracht. Het gaat daarbij om de verenigbaarheid van de gehan-

teerde selectiecriteria voor projectactiviteiten met het toepasselijke internationale en Europese kader en de verenigbaarheid van de gehanteerde selectiecriteria voor projectactiviteiten met toepasselijke ecologische, economische en sociale criteria. Daarnaast wordt ook gekeken naar de garanties voor de levering van de Kyoto-eenheden of emissiereducties aan het Vlaamse Gewest en de financiële implicaties en kosten voor het Vlaamse Gewest binnen de perken van de beschikbare kredieten.

De Vlaamse Regering heeft er dus, net zoals de meeste Europese lidstaten, niet voor gekozen om de toepassing van nationale milieu- of andere reglementering te eisen van projectontwikkelaars. Toch moet er wel degelijk een duurzaamheidstoets gebeuren, zowel op ecologisch, sociaal als economisch-financieel vlak, aan de hand van een set van performante duurzaamheidscriteria. In dat verband moet in eerste instantie worden benadrukt dat de Vlaamse Regering de gastlanden van CDM-projecten als volwaardige partners onderkent bij de ontwikkeling van die projecten, en de rol en bevoegdheid, die zij in de Marrakeshakkoorden hebben gekregen inzake de beoordeling van projecten, onderschrijft.

Het zullen dus in eerste instantie deze landen zijn die zich kunnen uitspreken over de ontwikkelingsperspectieven van CDM-projecten. Daarnaast dient ook rekening te worden gehouden met de koolstofmarkt. Bij de deelname aan klimaatfondsen is het Vlaamse Gewest slechts één van de deelnemers met vaak maar een beperkte bijdrage in functie van de totale fondsomvang.

In het besluit van 12 januari 2007 opteert de Vlaamse Regering er daarom expliciet voor om te zoeken naar een optimaal evenwicht tussen het duurzaam karakter van projectactiviteiten, de diversificatie van verwervingskanalen, zodat risico's worden gespreid en de vereiste hoeveelheid Kyoto-eenheden effectief kan worden gecontracteerd, en de prijs van de gecontracteerde kredieten. Naast duurzaamheid zijn immers ook het volledig invullen van de Vlaamse verwervingsdoelstelling – en bijgevolg het halen van de Vlaamse Kyotodoelstelling – en het beheer van de middelen van het Vlaamse Gewest als een goede huisvader heel belangrijke bekommernissen.

Mocht het parlement daarover een andere visie hebben, dan ben ik graag bereid om de argumenten te aanhoren en na te gaan wat we ermee zullen aanvangen.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Ik heb begrepen dat het werken met biogas dat wordt opgevangen, niet voor de hand ligt. Er is blijkbaar een gebrek aan sluitingsmogelijkheden op het distributienet en een te laag methaangasgehalte in de opgevangen gassen. Dat maakt al veel duidelijk.

Uit uw antwoord maak ik ook op dat er wel wordt overwogen om eventueel te zorgen voor warmterecuperatie voor eigen gebruik. De efficiëntie kan alleen maar verbeteren. Misschien kan de projectontwikkelaar zelf op zoek gaan naar derde activiteiten waarbij iets kan worden gedaan met de restwarmte. Ik ga er ook van uit dat in Chili voor tal van economische activiteiten warmte nodig is. Misschien is het raadzaam om de projectontwikkelaar aan te zetten om te kijken in welke mate hij werk kan maken van de warmterecuperatie.

U zegt dat het niet onze taak is een project te beoordelen. Het is het gastland dat zich daarover moet uitspreken. Toch is het volgens mij ook de bedoeling om met dergelijke projecten de techniek voor schone technologie over te dragen. In dat opzicht is het dan ook niet verkeerd om dezelfde milieunormen, dezelfde standaarden over te dragen dan die die bij ons van toepassing zijn. We zijn voorlopers op het vlak van de ontwikkeling en de toepassing van schone technologie. We kunnen ontwikkelingslanden of derde landen alleen maar helpen om dezelfde standaarden ter plaatse toe te passen. Het gaat toch om projecten die met onze centen worden gefinancierd.

De voorzitter: De heer Sannen heeft het woord.

De heer Ludo Sannen: Mijnheer de voorzitter, ik wens me aan te sluiten bij de bemerkingen van de heer Martens. Als we instappen in fondsen, hebben we weinig impact. Als we echter zelf een project rechtstreeks kunnen ondersteunen, moeten we strengere normen vooropstellen, die misschien hoger zijn dan wat internationaal geldt om bepaalde rechten te genereren.

Het is fijn te horen dat eraan wordt gedacht om iets te doen met warmterecuperatie. Misschien had men ook in het hele project een vorm van dergelijke recuperatie kunnen koppelen. Remo zelf kweekt vis en gebruikt daarvoor warmterecuperatie.

We zullen zelf niet veel projecten ondersteunen. Als dat echter toch gebeurt, dan moeten we de integrale kwaliteit en de integratie van verschillende activiteiten naar voren schuiven.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de evaluatie van het project Life Saving Mirror

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mijn collega's hebben gezegd dat ik positief moet zijn.

Minister Kris Peeters: Dat is tegen uw natuur, mevrouw De Ridder. *(Gelach/Opmerkingen van mevrouw Annick De Ridder)*

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de minister, ik zal me beperken tot het onderwerp van mijn vraag. Ik ben zeer blij met het project, dat op 8 april 2005 van start is gegaan. Het is schitterend dat u het op poten hebt gezet. U hebt verklaard een testcase te organiseren in iedere Vlaamse provincie. De bedoeling is de dodehoekongevallen, die we allemaal betreuren, in de toekomst zo veel mogelijk uit te sluiten.

Mijnheer de minister, op 8 april 2005 hebt u gezegd dat u na een jaar een evaluatie zou doorvoeren. Op lange termijn zou ook worden nagegaan of de projecten kunnen worden uitgebreid.

Op 2 mei 2006 hebt u op mijn vraag geantwoord dat in elke provincie een proefopstelling van de levensreddende spiegels was geplaatst. Het was echter nog te vroeg om er een uitgebreide evaluatie aan te koppelen.

Mijnheer de minister, we zijn nu bijna een jaar verder. Wat zijn de algemene resultaten van de evaluatie van de proefopstellingen? Is daar al enige communicatie over geweest? In april 2005 had u trouwens aangekondigd dat daarover zou worden gecommuniceerd. Wat is het resultaat van de aangekondigde rondvraag bij de transportorganisaties en de automobilistenverenigingen? Is het gebruik ervan bekend? Wat is volgens die organisaties het nut van de levensreddende spiegels? Treedt er gewinning op bij bestuurders? Is die vastgesteld door het agentschap Infrastructuur? Zijn er effectief minder ongevallen aan de kruispunten waar het project loopt? Hebben lokale besturen gevraagd om die proefopstelling uit te breiden en te veralgemenen? Indien ja, wat was dan uw reactie?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, mevrouw De Ridder, in Vlaanderen is het heel erg moeilijk om op een vrij korte periode gegevens te krijgen van bijvoorbeeld verkeersongevallen. Ik kom daar straks nog op terug.

De resultaten van de proefopstelling van vaste dodehoekspiegels werden besproken in de Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op de Vlaamse Gewestwegen of AVVG. Uit een aantal waarnemingen van AVVG-leden bleek dat vrachtwagenbestuurders weinig in de vaste spiegels keken, maar wel in hun eigen spiegels, waardoor het werkelijke nut van de vaste spiegels beperkter is dan uit theoretische overwegingen mogelijk lijkt. Ook

is het elektriciteitsverbruik van de geplaatste verwarmde spiegels niet verwaarloosbaar: ongeveer 125 euro per jaar. Bij de steekproeven werd weinig verschil vastgesteld tussen de verwarmde spiegels enerzijds en de onverwarmde spiegels met een speciale bekledingsfolie anderzijds.

Gelet op al deze elementen, meen ik dat het gebruik van vaste dodehoekspiegels best beperkt wordt tot singuliere plaatsen en dat het niet noodzakelijk en minder aangewezen is om deze op een systematische manier te plaatsen. Het is bijgevolg evenmin aangewezen om hierover een brede communicatiecampagne op te zetten. We kunnen ons beperken tot een gerichte campagne over de singuliere plaatsen waar deze spiegels ingeplant worden.

We hebben de rondvraag bij transportorganisaties gedaan. De waarnemingen van de adviesgroep werden daarin bevestigd. Er is dus geen sprake van een over de hele lijn positieve evaluatie. Er werden geen significante verschillen vastgesteld bij het gebruik van de vaste dodehoekspiegels wanneer ze er pas werden geplaatst of na enige tijd.

Ik verwees al even naar de gegevens over ongevallen. Zoals u weet, laten de laatstige beschikbaarheid van de verkeersgegevens – momenteel enkel tot en met 2004 beschikbaar – de onzekerheid over de lokalisatie van de ongevallengegevens – vanaf 2002 – en de onzekerheid over de manoeuvres, samen met het beperkte aantal opstelplaatsen, niet toe om een objectief oordeel te geven over eventuele significante invloed van de vaste dodehoekspiegel op de verkeersveiligheid.

Ik ben wel bereid om een bijkomende bevraging van de lokale politiezones te organiseren om extra gegevens te verkrijgen en bijgevolg een zicht te krijgen op de ongevallenevoluties op de concrete kruispunten.

Op basis van de beschikbare gegevens heb ik niet de intentie om het proefproject te veralgemenen. Er zijn geen nieuwe gemeenten die een plaatsing hebben aangevraagd, maar in verband met de gemeenten waar de spiegel werd geplaatst, zal ik verdere informatie innemen over ongevallen en dergelijke. Op dit moment is er van een veralgemening geen sprake.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreide, positieve, volledige en bevredigende antwoord.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Hilde Eeckhout tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de rendabiliteitsberekening van het begrotingsprogramma Via-Invest - missing links

De voorzitter: Mevrouw Eeckhout heeft het woord.

Mevrouw Hilde Eeckhout: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik wil graag een vraag stellen over de rendabiliteitsberekening van het programma 'missing links'. Er zijn twee SERV-rapporten verschenen: een evaluatie van de begroting 2007 en een inforapport over de alternatieve financiering.

In die rapporten vind ik verschillende gegevens terug over Via-Invest. In het rapport over de alternatieve financiering is er sprake van een totaal investeringsvolume van ongeveer 500 miljoen euro. Er worden een zestal projecten vermeld die samen goed zijn voor 510 miljoen euro. Ik overloop ze even. Voor de wegontsluiting in Zaventem wordt in 50 miljoen euro voorzien, voor de noord-zuidverbinding Limburg in 250 miljoen euro, voor de noord-zuidverbinding in de Kempen in 75 miljoen euro, voor de omvorming van de havenrandweg in Zeebrugge in 80 miljoen euro, voor het vervolledigen van de zuidelijke R4 te Merelbeke in 25 miljoen euro en voor de Netebrug in Duffel in 30 miljoen euro.

In het SERV-rapport over de evaluatie van de begroting 2007 wordt een berekening gemaakt voor het programma. Dat gebeurt op basis van andere gegevens: de beschikbaarheidsvergoeding van 58 miljoen euro vanaf 2010 en een totaal investeringsbedrag van 550 miljoen euro. Daarbij wordt melding gemaakt van onvoorziene investeringen en kosten van groot onderhoud, gespreid over een periode van 30 jaar. Deze rendementsberekening, die gebeurt op basis van een 'netto contante waarde'-berekening, komt uit op een rendement van iets meer dan 5 percent.

In het SERV-rapport worden meerdere PPS-projecten met elkaar vergeleken en wordt voor meerdere PPS-projecten het rendement genoteerd, die schommelen met ongeveer 11 percent.

Mijnheer de minister, bij het lezen van de twee rapporten stel ik me toch enkele vragen. Ik ben geen vast lid van deze commissie, maar zou graag vooraf betrokken worden bij de beoordeling van het programma. Ik stel vast dat er een verschil van 40 miljoen euro is. Kunt u daarover een woordje uitleg geven?

Ik vraag me ook af of u als minister vindt dat de rendementsberekening een goede basis vormt voor het vergelijken van de investeringsprogramma's. Uiteraard hangt er heel veel af van wat het programma precies bevat en van het bedrag waarin per werk wordt voorzien. Vol-

staan deze gegevens volgens u om een degelijke opvolging door het parlement mogelijk te maken?

Wat wordt er precies bedoeld met 'onvoorziene investeringen'? Wat houden de 'kosten van groot onderhoud' in?

Ik heb begrepen dat als we via de huidige raming boven de maximale beschikbaarheidsvergoeding van 58 miljoen euro uitkomen, het de bedoeling is dat een aantal investeringen sneuvelen. Oorspronkelijk werd ook de Scheldebrug in Temse vermeld. Wellicht werd die ondertussen overgedragen naar het gewone programma. Hoe gebeurt zoiets precies? Heeft het parlement daar zicht op of bent u de enige die kan schrappen? Wat mogen we verwachten?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, vorige week hebben we, naar aanleiding van een heel goede vraag van mevrouw Eeckhout, ook met de minister-president gepraat over de alternatieve financiering.

Ik heb heel duidelijk aan de minister-president gevraagd of er wordt geplafonneerd op 510 miljoen euro. Hij antwoordde bevestigend. Ik stel me bijgevolg vragen bij de lijst met zes projecten. Na 2,5 jaar hebt u toch ook al heel wat ervaring met grote infrastructuurwerken. U weet dat er vaak sprake is van een stijging van de kostprijs. Welke prioriteiten zullen worden gelegd? Het kan toch niet dat we met de voorbereidende werkzaamheden van de projecten beginnen om dan later tot de conclusie te komen dat het plafond van 510 miljoen euro al is bereikt. De noord-zuidverbinding in Limburg zal in plaats van 250 miljoen euro wellicht 350 miljoen euro kosten. De brug in Temse heeft ook veel meer gekost dan aanvankelijk werd vooropgesteld. Het is voor de regio's in kwestie relevant om weten welke prioriteit aan de projecten wordt gegeven.

Ik heb gezocht naar de Netebrug te Duffel in het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Tenzij ik een verkeerd mobiliteitsplan bezit, is de Netebrug niet in dat plan terug te vinden. Ik weet niet wat de betekenis van een missing link is in relatie tot die Netebrug. Wellicht heeft het iets te maken met de spoorwegen en moet er een brug worden verhoogd of zo. Kunt u daar meer over vertellen?

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer Eric Van Rompuy: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, net als mevrouw Eeckhout en de heer Peumans heb ook ik het vorige week met de minister-president gehad over de alternatieve financiering. Ik zou u willen vragen welk criterium wordt ge-

hanteerd om iets te financieren via de reguliere begroting, want ook daarin worden investeringen in openbare werken gefinancierd. Wat is de limiet? Wanneer wordt de stap naar alternatieve financiering gezet? Ik stel dat twee derde van de investeringen reguliere investeringen zijn en een derde alternatieve investeringen. Straks zal minister Van Brempt het hebben over De Lijn. Ik merk dat al ruim 500 miljoen euro via alternatieve investeringen in De Lijn wordt geïnvesteerd.

Ik stel me ook vragen over de kosten-batenanalyse. Wat is de kost van een alternatieve financiering in vergelijking met de kost van een investering via de reguliere begroting? Er is sprake van rendementen van 5 percent, maar waarop is die uitspraak gebaseerd? Wil dat zeggen dat er een rendement is waardoor het geheel goedkoper wordt, of wordt het geheel veel duurder voor de overheid?

Ik stel mijn vragen als lid van de commissie voor Financiën en Begroting. Zo stelden we vorige week vast dat er hier in Vlaanderen een buitengewone dienst bestaat die al bijna 6 miljard euro kost. Straks komt daar nog 500 miljoen euro van De Lijn bij. We stellen ons vragen in de commissie voor Financiën en Begroting over het gebruikte criterium en over de kostprijs.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, het is niet de eerste maal dat we het hebben over PPS. Deze vragen, afkomstig van personen die geen vast lid zijn van deze commissie, tonen nogmaals aan dat we nog meer informatie en duiding moeten geven aan dit parlement en deze commissie over de PPS-aanpak. We moeten daar voort over rapporteren. Andere landen hebben daar meer ervaring mee. Zo heeft Nederland een PPS-toets: alle contracten of projecten die in aanmerking zouden kunnen komen voor PPS, kunnen zo worden getoetst. In Canada is er een regio waar de zaken worden omgekeerd: alles gebeurt er via PPS, tenzij kan worden aangetoond dat de reguliere weg beter is. Ik ga ervan uit dat er voort over kan en zal worden gedebatteerd in het parlement en deze commissie.

De vraag wat we in aanmerking laten komen voor PPS, is op de eerste plaats een politieke keuze. Nu spreek ik als minister van Openbare Werken. Met onze reguliere begroting kunnen we een bepaald aantal projecten realiseren. In het ontwerp van Mobiliteitsplan, dat, naar men me zegt, nooit definitief is goedgekeurd, werden er 25 missing links opgesomd. Die moeten vroeg of laat worden verwezenlijkt. Daarvan heb ik er een zestal geselecteerd die ik onmogelijk binnen mijn reguliere begroting kan verwezenlijken.

De toets waarnaar wordt verwezen, antwoordt misschien deels op de vraag wat er überhaupt door middel van PPS kan worden gerealiseerd. De vraag rijst, als iets kan

worden gerealiseerd door middel van een PPS, wat de meerwaarde en de meerkost daarvan dan is. We hebben een beleidsmatige keuze gemaakt voor de projecten die we willen uitvoeren. Minister van Brempt zal dat straks toelichten wat De Lijn betreft. Het gaat over een aantal projecten binnen de reguliere begroting, aangevuld met een aantal missing links. Voor die missing links hebben we onvoldoende geld binnen de reguliere begroting. Een aantal projecten komen technisch in aanmerking voor PPS, ervan uitgaand dat de privésector geïnteresseerd is in het mee alternatief financieren van die projecten. Die projecten zijn geselecteerd en worden nu voort behandeld met het oog op alternatieve financiering via een PPS. U hebt natuurlijk gelijk: we moeten de uiteindelijke bijkomende kostprijs daarvan afwegen tegen het scenario waarin we nog jaren wachten om die projecten te realiseren.

Mijnheer Van Rompuy, u stelde dat dit duurder is dan lenen. In andere landen die verder staan wat PPS betreft, blijkt dat het toch aangewezen is dat te doen voor bepaalde projecten. Dat betekent echter niet dat de controle van dit parlement en deze commissie minder streng en nauwgezet moet zijn. Ook moeten deze afweging en die keuze zeer zorgvuldig gebeuren. Ik meen dat we ter zake bijkomende werktuigen kunnen ontwikkelen. Persoonlijk vind ik dat die PPS-toets ook in Vlaanderen handig zou kunnen zijn: daarbij kan, op basis van een aantal elementen, vrij snel worden bekeken of het interessant is te werken met PPS voor een bepaald project. Onze Nederlandse collega's zijn ons een beetje voor wat dat betreft.

Het regeerakkoord somt een aantal missing links op om te worden uitgevoerd via alternatieve financiering. Basis voor de selectie waren de missing links uit het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen. Vanuit het oogpunt van een goed financieel beheer bestaat de operatie erin dat de extra middelen waarin in de meerjarenbegroting voorzien is voor de uitvoering van deze missing links gedeeltelijk worden voorbestemd voor de betaling van een beschikbaarheidsvergoeding in de toekomst.

Het gaat hier over maximaal 66 miljoen euro op jaarbasis, waarvan in de beslissing van november 2005 58 miljoen euro werd gereserveerd voor de missing links in kwestie. Het is duidelijk dat deze operatie toelaat een omvangrijk investeringsprogramma waaraan nood is, te vervroegen zonder de begrotingsdoelstellingen van Vlaanderen in gevaar te brengen. Het is hier al onderstreept: de budgettaire situatie van Vlaanderen verantwoordt andere financieringswijzen, maar de algemene financiële situatie van België laat dit niet toe. Dat kan natuurlijk het voorwerp zijn van debat.

Mijnheer Peumans, als de minister-president stelt dat er een plafond is van 510 miljoen euro, dan heb ik daar

niets aan toe te voegen. Ik kijk naar de beschikbaarheidsvergoeding, die 58 miljoen euro tot maximaal 66 miljoen euro bedraagt, om te zien wat ik daarmee kan doen. Meer dan dat heb ik niet. De vraag is hoeveel projecten ik daarmee kan financieren. We hebben er een aantal geselecteerd. Dit is natuurlijk een mechanisme waarbij er enige flexibiliteit moet worden geboden. In eerste instantie was de brug over de Schelde tussen Temse en Bornem geselecteerd. We hebben echter beslist dat project eruit te halen en het met de reguliere begroting te financieren. Mijnheer Van Rompuy, als we iets via de reguliere begroting kunnen doen, dan moeten we dat ook doen. Daar kunnen dan op een vrij soepele manier andere projecten voor in de plaats komen.

Zo is de N60 naar Ronse een project waarover ik al vragen heb gekregen en dat niet is opgenomen. Er wordt al jaren gevraagd dat we dit zouden aanpakken. Dat project komt ook in aanmerking voor PPS. We zullen het er zo snel mogelijk aan toevoegen. Dat is het gevolg van ons voortschrijdend inzicht, zoals de heer Peumans dat noemt.

De heer Jan Peumans: Die uitdrukking wordt tegenwoordig vaak misbruikt.

Minister Kris Peeters: Het is de eerste maal sinds maanden dat ik de term gebruik. (*Gelach*)

Ik vermoed dat u doelt op andere personen, die de term te pas en te onpas gebruiken. Ik weet niet wie u viseert.

De Vlaamse Regering heeft op 31 maart 2006 beslist om het project Scheldebrug N16 Temse-Bornem uit het pakket van Via-Invest te halen en het te vervangen door het project van de Netebrug te Duffel. Dat laatste is een gecombineerd project met Infrabel. Mijnheer Peumans, u vroeg een verantwoording hiervoor. De verantwoording is dat het project van de Scheldebrug uiteindelijk te beperkt bleek om de begeleidende kosten verbonden aan de PPS af te schrijven. Bovendien dreigde het bewegende aspect van de brug ook een te hoge risicopremie te genereren. We hebben dus voorlopig een ander project geselecteerd, dat we samen met Infrabel moeten realiseren. Ik sluit echter niet uit dat ook dit project nog kan worden vervangen. Ook daar moet er wat soepelheid aan de dag worden gelegd. Zoals hier al is gezegd: als we een PPS doen, moet deze overduidelijk een voordeel bieden en passen binnen bepaalde financiële overwegingen.

Als we het op een andere wijze kunnen doen of de risicopremie is te hoog, moeten we het uit de selectie halen en op een andere wijze financieren. Dat heb ik ook gedaan. Mocht iemand er zich zorgen over maken, die beslissing is niet afhankelijk van een individuele wens van een minister om projecten toe te voegen of uit de selectie te halen: ze wordt altijd genomen mits de goedkeuring van de voltallige Vlaamse Regering.

Dan was er de vraag of de gegevens kunnen dienen als basis voor het blijvend volgen van het programma aan investeringen. Mevrouw Eeckhout, de tabel opgenomen in uw vraag betreft de investeringsbedragen zoals ze geraamd waren op het moment dat de lijst met projecten ter beslissing werd voorgelegd aan de Vlaamse Regering. Het betreft investeringsbedragen voor de uit te voeren werken, exclusief onderhoud uitgedrukt in het prijspeil van 2006, inclusief de ontwerpkosten van de opdrachtnemer en exclusief risico's, dus de onvoorziene omstandigheden. Ik wil onderstrepen dat bij vrijwel alle projecten nog MER-studies lopen. In vele gevallen worden op basis van de MER-studie milde-rende maatregelen opgelegd in de uiteindelijke bouwvergunning. Dergelijke maatregelen kunnen een belangrijke stijging van de bouwkosten veroorzaken. Ook het overleg met andere actoren, zoals de lokale besturen, kan tot afspraken leiden die kostenverhogend werken, bijvoorbeeld bij een betere aansluiting met het onderliggende wegennet, en die niet of niet volledig te voorspellen waren. De investeringsbedragen worden dus met dit voorbehoud gegeven.

De ramingen van de te betalen beschikbaarheidsvergoeding zijn uiteraard afhankelijk van de uiteindelijke te verwachten bouwkosten en van de huidige rendementsverwachtingen die samengaan met de huidige rentetarieven. Het zijn ook in die zin de best mogelijke actuele ramingen. Het is pas op het ogenblik dat we een zicht krijgen op een project dat rijp is voor de aanvraag van een bouwvergunning, dat we over voldoende elementen beschikken om een raming te presenteren die als basis kan dienen voor het verder volgen van het project.

U vroeg vervolgens wat er gebeurt als de voorlopige ramingen moeten worden bijgesteld, en of het Vlaams Parlement hierover wordt ingelicht. De jaarlijkse begrotingsbespreking en de bespreking van de budgetcontrole lijken me uitermate geschikt om het parlement te informeren over de evolutie van de kostprijs. Mocht er, naar analogie met BAM, vraag zijn om deze commissie regelmatig te blijven informeren over de evolutie van de kostprijs bij de projecten van Via-Invest, ben ik graag bereid dat te doen.

Het eerste project, namelijk dat voor de noordelijke wegontsluiting van Zaventem, is momenteel zeer ver gevorderd. Het is een atypisch project, in die zin dat het in een samenwerkingsverband met Infrabel wordt uitgevoerd, waarbij Infrabel, gelet op de grotere omvang van haar project, de leiding heeft. Ik onderstreep nog eens dat deze samenwerking vooral op technisch vlak een grote meerwaarde biedt, daar de aanleg van de tunnel in Zaventem sowieso tot grote hinder voor het wegverkeer zou leiden en de samenwerking de kans biedt om werk met werk te combineren in het grondverzet. Binnenkort kennen we de kostprijs voor de

aannemer. Enkele maanden later zullen we ook de definitieve voorwaarden voor de financiering kennen. We verwachten dat alles is afgerond en kan worden gegund tegen einde juni, begin juli. Dat is alleszins de raming. Ik wil echter voorzichtig zijn.

Dit eerste project zal ons veel meer inzicht geven in de verschillende factoren die bepalend zijn voor de uiteindelijke prijs, dus de beschikbaarheidsvergoeding, van een project dat als DBFM-project wordt uitgevoerd. De overige projecten worden momenteel verder voorbereid. Het spreekt voor zich dat, naarmate de voorbereiding vordert, we in staat zijn meer nauwkeurige ramingen voorop te stellen.

Ten slotte moet ik nog onderstrepen dat men op dit moment bij Via-Invest volop bezig is met het uitwerken van een uitgebreid financieel model voor alle projecten, zodat we voor elk van de projecten een zeer gedetailleerde raming kunnen maken. Op basis van drie elementen – de inzichten die we zullen verwerven naar aanleiding van de financiering van het project voor de noordelijke wegontsluiting van Zaventem; de geactualiseerde ramingen voor de kostprijs van de werken voor de verschillende projecten; het gedetailleerde financieel model – zullen we dan een volledige actualisering kunnen maken voor alle geselecteerde missinglinkprojecten. Op dat moment zullen we een zeer goed benchmark hebben voor alle projecten. Ik heb er geen enkel probleem mee daarover te communiceren met deze commissie.

De voorzitter: Mevrouw Eeckhout heeft het woord.

Mevrouw Hilde Eeckhout: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw zeer uitgebreide antwoord. Als u zegt dat u gaat beginnen met het eerst project, betekent dit dat de projecten in die volgorde zullen worden uitgevoerd? Dan zou het project van de Netebrug in Duffel zeer sterk op de helling komen te staan, en zou het project van de R4 in Merelbeke wel nog behouden blijven. Of heb ik dat verkeerd begrepen?

U zegt ook dat u de N60 daar zo snel mogelijk aan wilt toevoegen. Is dat dan over 30 jaar, of ziet u een mogelijkheid om dat vroeger te doen?

Momenteel beschikken we over onvoldoende elementen. Het verheugt me, mijnheer de minister, dat u bereid bent een financieel model op te maken voor alle projecten van Via-Invest. Wanneer denkt u dat klaar te hebben?

Mijnheer de minister, ik meen begrepen te hebben dat u de voortgangsrapporten die u opstelt voor de BAM, ook wilt maken voor alle projecten van Via-Invest.

Tot slot, mijnheer de minister, bent u van plan om de PPS-toets die u wilt overnemen van Nederland, een decretale basis te geven? Of is dat een te sterke conclusie?

Minister Kris Peeters: Mevrouw Eeckhout, wij zijn al ver gevorderd met de noordelijke wegontsluiting Zaventem-Luchthaven. Verder doe ik er alles aan om ook de andere projecten te laten vorderen. Ik heb de ambitie om al die dossiers als minister van Openbare Werken onomkeerbaar te maken of aan te vatten, zodat de volgende minister van Openbare Werken dit beleid gewoon kan voortzetten.

Wat de N60 betreft, is er een aanvulling met nieuwe projecten. Ik heb in het verleden al gezegd dat de studie zo snel mogelijk zal worden aangevat. Ik ben ervan overtuigd dat de N60 in aanmerking komt voor PPS. Het gaat om een niet onaardig project van meer dan 50 miljoen euro. Het is noodzakelijk om deze missing link aan te pakken. We moeten een aantal tools ontwikkelen waarbij duidelijk wordt wanneer een project in aanmerking komt voor PPS. Ik heb trouwens ook begrepen dat heel wat gemeenten geïnteresseerd zijn in PPS en alternatieve financiering. Nederland heeft daar al heel wat ervaring mee. Het is echter niet aangewezen dat elk project op gemeentelijk niveau via PPS wordt gefinancierd. Ook voor het gemeentelijke niveau is dus een tool aangewezen.

Wat de timing betreft, ben ik bereid om op regelmatige wijze te rapporteren over de stand van zaken van de verschillende projecten. Ik leg de druk heel hoog om daar zo snel mogelijk duidelijkheid over te krijgen zodat een inschatting mogelijk wordt voor de verschillende etappes in de verschillende dossiers.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister, wat de voorlopige ramingen betreft, zult u de regio's tegen elkaar moeten opzetten. Ik heb nog nooit meegemaakt dat de uiteindelijke kostprijs achteraf lager lag dan geraamd. Ik vraag me dan ook af of u op basis van de PPS-toets zult beslissen dat bijvoorbeeld de noord-zuidverbinding van De Kempen voorrang heeft op de noord-zuidverbinding van Limburg. Kan op basis van het financieel model worden aangegeven waar de prioriteiten liggen? Ik wil terloops ook opmerken dat de beschikbaarheidsvergoeding wordt gespreid over een periode van 30 jaar. Ik lees in andere stukken dat voor sommige projecten zelfs 35 jaar wordt vooropgesteld.

De verkeerswisselaar in Lummen wordt niet via PPS gefinancierd. Dat legt een zware claim op de financiële middelen voor een aantal andere projecten die niet kunnen worden uitgevoerd. De regio die met een PPS wordt bedeed, heeft het grote voordeel ten opzichte van andere regio's dat deze andere financiële middelen overhoudt om andere projecten te financieren. De verkeerswisselaar in Lummen kost 40 of 50 miljoen euro, en dat wordt vermoedelijk nog meer.

Er wordt nogal eens verwezen naar Nederland. Het meest recente PPS-project in Nederland was de

Betuwelijk. Daarbij is men tot de conclusie gekomen dat PPS over het algemeen veel duurder is. Dat blijkt trouwens uit alle literatuur ter zake. Het risico bestaat dan ook dat de uiteindelijke prijs een stuk hoger ligt. Dat leidt tot een verdringingseffect waardoor andere projecten niet kunnen worden uitgevoerd.

De heer Freddy Van Gaever: Mijnheer de minister, ik zit hier nog maar 20 minuten, maar ik heb al 30 of 40 keer het woord PPS gehoord. Ook in de commissie Onderwijs en zelfs in de gemeenteraad is voortdurend sprake van PPS. Ik maak me daar zorgen over.

In een democratie beschikt een minister over een bepaald budget dat hij mag uitgeven. Ik begrijp dat ministers via het PPS-systeem veel meer kunnen uitgeven dan hun budget toelaat. Daardoor wordt een groot deel van de schulden doorgeschoven naar de opvolgers. Ik maak de vergelijking met een huismoeder die 100 euro kan uitgeven aan sinterklaasgeschenken voor de kinderen. Via PPS zou ze 500 of 600 euro kunnen uitgeven. Het verschil is dat niet alle kinderen de volgende jaren nog speelgoed zullen krijgen.

Mijnheer de minister, het PPS-systeem waar steeds vaker gebruik van wordt gemaakt, is een gevaarlijk en ondemocratisch systeem. Daarbij kunnen een aantal zaken sneller worden gerealiseerd waarbij men de schulden voor zich uitschuift en de budgetten van de opvolgers hypothekeert. Ik wil er dan ook op wijzen dat het gevaarlijk is om de weg van de PPS-constructies te bewandelen. Persoonlijk ben ik ben daar volledig tegen. U mag uw budget uitgeven, niet meer en niet minder.

Minister Kris Peeters: Mijnheer Van Gaever, u komt uit de ondernemingswereld. Ik heb nog geen enkele onderneming gekend die, zoals de minister van Openbare Werken, contant moet betalen. Ik denk niet dat hier iemand aanwezig is die zijn huis contant heeft betaald. Het spreekt natuurlijk voor zich dat we de toekomst niet te zwaar mogen hypothekeken. Die bezorgdheid is terecht. Transparantie is dan ook belangrijk. Er zijn echter voldoende elementen om het democratische karakter van PPS te onderstrepen.

PPS is een nieuw instrument. Het is een containerbegrip waar heel wat wordt in ondergebracht. Er bestaan nog heel wat vragen over die nog moeten worden uitgeklaard. De minister-president en mijn collega-ministers doen al het mogelijke daartoe.

Mijnheer Peumans, het is de bedoeling dat een raming zo correct mogelijk is. De werken aan het Deurganckdok zijn bij de start geraamd op 319 miljoen euro. Op het eind ging het om 645 miljoen euro. Dat is een enorm verschil.

Wat de prioriteiten betreft, zijn in het regeerakkoord alle projecten aan bod gekomen. Ik kies niet tussen het een

of het andere. Ik probeer alle projecten zo snel mogelijk te concretiseren. We boeken vooruitgang voor wat de zes oorspronkelijke missing links betreft. De Temsebrug hebben we eruit gelicht. Die wordt nu regulier gefinancierd.

Een van de voordelen van PPS is dat je pas moet betalen na afloop van de werken. We moeten echter voor elk project afzonderlijk aantonen dat ter zake de juiste keuze is gemaakt.

Mijnheer Peumans, er worden prioriteiten vastgelegd voor wat het wegnen betreft. Ik verwijs onder meer naar de verkeerswisselaar in Lummen. Dat project kost 40 miljoen euro. We pakken dat serieus aan. U verwijst altijd graag naar Antwerpen hoewel de tolheffingen daar zullen zorgen voor de financiering. Ik probeer er met mijn meerjarenprogrammering voor te zorgen dat grote projecten in een bepaalde provincie de andere reguliere projecten in die provincie niet in het gedrang brengen.

We moeten het provinciale niveau overstijgen. De noordelijke ontsluiting van de luchthaven van Zaventem kost 50 miljoen euro. Dat bedrag overstijgt het provinciale niveau. Ik durf echter hetzelfde zeggen van het klaverblad in Lummen. Toch probeer ik ervoor te zorgen dat de andere projecten eveneens doorgaan.

De heer Freddy Van Gaever: Mijnheer de minister, ik ben het meestal met u eens. Vandaag is dat niet het geval. U zegt dat men een huis niet contant betaalt. Wanneer men een huis over een termijn van 20 jaar afbetaalt, dan zal de werkelijke waarde van dat huis groter zijn dan de overblijvende schuldenlast. Zo bouwt men een eigen vermogen op. Wanneer we morgen met een PPS-constructie bijkomende autobussen aankopen voor De Lijn, dan ligt de situatie anders. Iedereen weet dat elke bus van De Lijn in de toekomst een fortuin zal kosten omdat de dekkingsgraad maar 10 percent bedraagt van de kostprijs. Hoe meer bussen we bijkopen via PPS, hoe groter de schulden worden. In plaats van een eigen vermogen op te bouwen, bouwen we een steeds groter wordende schuldenlast op.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Hilde Eeckhout tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de overheveling van investeringsprojecten uit de BAM naar Lijn Invest

De voorzitter: Mevrouw Eeckhout heeft het woord.

Mevrouw Hilde Eeckhout: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, de Beheersmaatschap-

pij Antwerpen Mobiel werd destijds opgericht met als doel de verschillende investeringsprojecten rond Antwerpen succesvol af te ronden. De BAM is verantwoordelijk voor de financiering, de realisatie, het beheer en de exploitatie van de verkeersinfrastructuur in de Antwerpse regio, met het oog op het bevorderen van de mobiliteit. Ik wil dan ook pleiten om alles gecentraliseerd te laten in de BAM en niet te veel investeringsprojecten uit de BAM te halen en deels over te hevelen naar Lijn Invest.

Mevrouw de minister, bent u bereid de argumentatie te volgen dat de centralisatie binnen de BAM tot doel had alles overzichtelijk te maken? Zowel bij de bespreking van de begroting als in deze commissie is al meermaals duidelijk geworden dat de controlemogelijkheid van het parlement op De Lijn niet evident is, gelet op de juridische structuur van De Lijn. Mevrouw de minister, bent u bereid om deze argumentatie mee te nemen in uw beleid en niet te veel elementen over te hevelen uit de BAM?

Ik zou u ook willen vragen of het mogelijk is om een overzicht te krijgen van alle geplande investeringen van De Lijn en de financiering ervan? Voor de missing links hebben we een lijstje gemaakt van de investeringen. Ook voor Lijn Invest en De Lijn zelf zou ik graag weten welke investeringen op dit ogenblik in het vooruitzicht zijn.

Mevrouw de minister, is deze overheveling van investeringsprojecten uit BAM naar Lijn Invest misschien een middel om de beslissing van de Vlaamse Regering om de investeringen binnen de BAM te plafonneren, op 3,5 miljard euro te omzeilen?

– *De heer Carl Decaluwe treedt als waarnemend voorzitter op.*

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, bij de bespreking van de begroting 2007 heb ik een aantal vragen gesteld over de alternatieve financiering, want ik weet niet of ik het woord PPS nog mag gebruiken. Mevrouw de minister, u hebt toen toegezegd om het parlement zeer snel in te lichten.

Toen ik deze morgen een aantal kwaliteitskranten open sloeg, zag ik tot mijn grote verbazing dat er blijkbaar iets in de pijplijn zit. Toen ik in december een vraag stelde, kon u dat niet zeggen en ook in de PPS-beleidsbrief van minister-president Leterme stond het niet.

Ik las deze morgen dat er plannen bestaan om in totaal 550 miljoen euro via alternatieve financiering tot stand te brengen. Dat een minister eerst naar de pers stapt en dan pas naar ons, ben ik als parlementslid stilaan gewoon. Zelfs de antwoorden op gestelde vragen worden op voorhand aan de pers gegeven en daarna krijgt ook het achtbare lid het antwoord.

Mijnheer de voorzitter, gaan we hier op korte termijn een uiteenzetting krijgen over wat de juiste inhoud is? Is dat al beslist door de Vlaamse Regering? Mevrouw de minister, ik heb hier toch heel wat vragen bij. Hoe zit het hele verhaal in elkaar? Gaan we daar een rapportage over krijgen? Gaan we bijvoorbeeld stilstaan bij de rol van het Rekenhof?

Ik lees vandaag dat ook beslist is dat er een sneltramlijn komt om de studenten van Maastricht naar Hasselt te brengen en omgekeerd. Dat heb ik vandaag in een zeer gekende Limburgse krant gelezen. Het schijnt zelfs beslist en onderzocht te zijn. Ik viel bijna van mijn stoel, maar het is interessant om dat vandaag te lezen. Ik weet dat het in de pijplijn zit en dat economische impactstudies zijn gemaakt, die ik – waarvoor dank, mevrouw de minister – ook heb gekregen.

Mijnheer de voorzitter, krijgen we daar nog een uitgebreide toelichting over? Zo ja, wanneer? Of moet ik een vraag om uitleg indienen, die dan volgende week kan worden behandeld?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik heb ook via de kranten kennis genomen van de plannen met De Lijn. Mijnheer Peumans, u hebt gezegd dat u het gewoon bent dat eerst met de krant wordt gecommuniceerd en dan pas met het parlement. Mevrouw de minister, ik zou het nog een stapje verder vinden – maar ik zeg niet dat het zo is – als wordt gecommuniceerd los van de regering.

Is uw standpunt een regeringsstandpunt of is het een lancering van uw eigen idee? We weten dat er een grote eensgezindheid is om in die richting te gaan, maar dat wil niet zeggen dat alles rond is in het kader van de PPS.

Mevrouw de minister, ik juich toe dat u, in het bijzonder in het Antwerpse, eindelijk bereid bent om ook de metronetwerken en ondergrondse netwerken te gebruiken. Die vraag heb ik al twee jaar geleden gesteld, maar toen was u iets minder gehaast om werk te maken van de activering.

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

Zult u ook de ontdubbeling van trajecten mee opnemen? Ik merk dat er heel veel nieuwe lijnen zijn, bij voorkeur ondergronds. Dat is goed, maar ze lopen vaak ook samen met bustrajecten.

Ik word zelf ook gecontacteerd door mensen van De Lijn, die zeggen dat ze met die bijkomende lijnen on-

der druk komen te staan, want ze moeten veel meer lijnen invullen, maar ze blijven wel met hetzelfde aantal mensen. Dat is ook een pleidooi voor het inzetten van voertuigen waar het nodig is en het eventueel ontdebellen van parallelle circuits boven de grond. Dat is vaak het geval, maar het is niet de bedoeling dat we parallelen hebben, in welke stad dan ook, tot in het centrum van de stad.

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mevrouw de minister, er staat van alles in de kranten over plannen en budgetten. Stel dat het allemaal doorgaat, op welke decreetale basis baseert men zich om dat te realiseren? Als die er nog niet is, welke decreetale initiatieven moeten er dan nog komen om te zorgen voor de onderbouw?

Welke procedures zullen worden gevolgd om de private sector effectief te laten participeren? Ik kan me inbeelden dat er, naargelang de constructie, interesse is van verschillende financieringsgroepen of betrokken partijen. Op welke manier zal de private sector meespelen en aangesproken worden om de PPS te realiseren?

Het gaat natuurlijk over een indrukwekkend bedrag van 540,103 miljoen euro. Mevrouw de minister, is er daarover binnen de regering al een begrotingsakkoord?

De voorzitter: De heer Van Gaever heeft het woord.

De heer Freddy Van Gaever: Mijnheer de voorzitter, ik zou hetzelfde willen zeggen als de collega's De Ridder, Peumans en Decaluwe.

Mijn echtgenote vroeg me vanmorgen of ik gehoord had dat De Lijn honderden bussen en trams zal aankopen, een project van 20.000 miljoen oude Belgische frank, meer dan een half miljard euro. Ik heb alleen kunnen zeggen: zoeteke, ik weet daar niets van, maar ik zit wel in die commissie. Mijnheer de voorzitter, ik vraag me nu echt af wat we hier zitten te doen, als we investeringen van meer dan een half miljard euro op de radio moeten horen, terwijl ik iedere week naar de commissie kom, maar niemand er iets van af schijnt te weten.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mevrouw de minister, kunt u in alle duidelijkheid zeggen of het doortrekken van de tramlijnen in het Antwerpse wel of niet uit het budget van de BAM wordt gelicht en via PPS zal gebeuren? Zijn er al privépartners gecontacteerd? Aan welke partners wordt dan concreet gedacht? Is er al een goedkeuring van Europa voor dit soort PPS-formule? Wat zijn de verwachtingen hiervoor?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik wil eerst een aantal algemene zaken zeggen.

De relatie tussen wat je leest in de pers en deze commissie is altijd een beetje een spanningsveld. Mijnheer Peumans, dat hebt u ongetwijfeld niet alleen met mij voor. Men kan zich afvragen wanneer best over een dossier zoals dit wordt gecommuniceerd. Het bestaat uit zoveel facetten waarover op verschillende momenten beslist moet worden.

Er werd terecht verwezen naar de begroting. Dit dossier heeft natuurlijk te maken met de meerjarenbegroting die binnen de regering werd afgesproken. Die meerjarenbegroting wordt gebruikt om de beschikbaarheidsvergoeding in te schrijven voor al deze projecten. Voor alle projecten samen – voor 540 miljoen euro – is op kruissnelheid een beschikbaarheidsvergoeding ingeschreven van 42 miljoen euro.

De beslissing omtrent alles wat te maken heeft met niet-alternatieve financiering, met het vastklikken van noodzakelijke veiligheidsinvesteringen, heeft te maken met de jaarlijkse goedkeuring van de begroting en een aantal projecten. Ik denk in het bijzonder aan het veiligheidsplan van De Lijn. Dat is een niet onbelangrijke beslissing, waarvoor heel wat extra investeringen ingeschreven moesten worden, bijvoorbeeld voor het plaatsen van camera's.

Over het onderdeel, dat ik maatschappelijk heel belangrijk vind, over alles wat te maken heeft met de stationsomgeving, is vorige vrijdag een beslissing genomen door de Vlaamse Regering. Er zijn heel veel verschillende momenten waarop beslissingen moeten worden genomen.

Mevrouw De Ridder, ik kan u verzekeren dat het niet mijn individuele standpunt is. De geplande projecten – ik denk dan vooral aan de tramverlengingsprojecten – die te maken hebben met stelplaatsen, zijn heel belangrijk, want zonder de stelplaatsen is een moderne exploitatie van De Lijn absoluut niet mogelijk. Dat heeft uiteraard te maken met de toenemende capaciteit die we nodig hebben.

De drie projecten die werden geselecteerd, werden niet op mijn kabinet bedacht. Het zijn projecten uit visies op lange termijn van De Lijn, Pegasus en Spartacus. We zijn volop bezig, bijvoorbeeld in West-Vlaanderen, om een visie te ontwikkelen, maar daar hebben we wel nog even tijd voor nodig.

Het zijn zeker en vast niet de prioriteiten van een minister, het zijn de prioriteiten van een regering, waarvoor zelfs een breed draagvlak bestaat.

Mijnheer Peumans, ik begrijp uw verbazing niet helemaal, want ook in het Limburgplan wordt deze lijn

geprioriteerd. Er is Spartacus, met veel buslijnen, die we via netmanagement gaandeweg gaan implementeren, maar er zitten ook een aantal lightrail-projecten in.

In het Limburgplan – en daarvoor is vooral in Limburg een consensus gezocht en gevonden – stel ik me als Antwerps minister redelijk bescheiden op, maar daarin werd een prioritaire lijn aangeduid. Het is niet meer dan evident dat, als in het Limburgplan een bepaalde lijn naar voren wordt geschoven, we dat project aannemen als we budgetten inschrijven voor alternatieve financiering.

Er moeten door de regering nog meerdere beslissingen worden genomen. Ik denk daarbij aan de oprichting van Lijn Invest. Dat punt staat eerstdaags op de agenda. Het is belangrijk dat we dat onderwerp hier ook bespreken. Ik kan u al zeggen hoe de constructie eruit zal zien. Lijn Invest is een dochter van De Lijn. Over de projecten waarbij de dochteronderneming wordt betrokken, moet nog een beslissing worden genomen. Er zullen verscheidene SPV's worden opgericht.

Uiteraard moeten in elke begroting de middelen worden opgenomen. In de meerjarenbegroting voor De Lijn en de mobiliteit zijn die middelen pas beschikbaar vanaf volgend jaar. Ik heb de zaak nu naar buiten gebracht omdat al heel wat nota's die in de regering circuleerden, in de pers waren verschenen. Soms was die berichtgeving partiel of zelfs fout. Meer dan een maand geleden kondigde de Gazet van Antwerpen op de voorpagina aan dat de nieuwe tramlijn er ging komen. Dat stond ook al in een aantal nota's. Op een bepaald moment hebben we dan ook beslist de globale visie naar buiten te brengen. Voor alle duidelijkheid wil ik daar toch aan toevoegen dat ook de raad van bestuur van De Lijn nog een beslissing moet nemen. Er is wel een breed draagvlak. Daarover is er geen discussie.

De projecten moeten nu nog worden uitgewerkt. In grote lijnen zijn de tracés wel bekend, de exacte ligging echter nog niet. Ook de MER moet nog worden uitgevoerd. Daarna moeten we kijken hoe de exploitatie eruit zal zien. Het spreekt echter voor zich dat als we bussen kunnen afschaffen ten voordele van trams, we daar zeker werk van zullen maken. U moet bepaalde mensen binnen De Lijn niet geloven als ze zeggen dat er geen middelen zijn voor extra bussen of trams. Zonder chauffeurs kunnen die bijkomende trams en bussen trouwens niet uitrijden.

Het decreet betreffende de PPS en het oprichtingsdecreet van De Lijn vormen in elk geval de basis om Lijn Invest op te richten.

Mevrouw Eeckhout, in uw vraag stelt u dat de financieringsproblemen van de BAM te maken hebben met de veelheid en diversiteit van de projecten. Daarnaast pleit u er echter ook voor om de projecten in verband met het

openbaar vervoer toch binnen de BAM te houden. Het is wel het een of het ander!

De BAM is voor mij een heel belangrijk instrument. Waar het de Vlaamse Regering om te doen is, is het masterplan. Dat plan biedt een visie op de multimodale ontwikkeling van de mobiliteit in Antwerpen. Het gaat over verscheidene projecten, zoals de Oosterweelverbinding, de openbarevervoersprojecten, inclusief de aanpassing van de wegen, en alle watergebonden projecten.

Wat daarover ook wordt geschreven: ik kan u bevestigen dat hierover geen enkele onenigheid bestaat. Het masterplan is één en ondeelbaar. Het moet gezamenlijk worden uitgevoerd. De manier waarop dat gebeurt: daarover kunnen we discussiëren. Die discussie wordt vandaag ook gevoerd binnen de regering. Ik kan nu nog niet zeggen wat de uitkomst ervan zal zijn. (*Opmerkingen van de heer Jan Peumans*)

Belangrijk is dat we het eens zijn over het masterplan. De visie daarover is één en ondeelbaar. We moeten het plan gelijktijdig uitvoeren. Wat we nu onderzoeken, is of het mogelijk is om financiële ademruimte te scheppen en potentiële privépartners bij de oplossing te betrekken. Ik kan daar vandaag niet meer over zeggen.

De doelstelling is het vrijwaren van de financierbaarheid van het plan en de uitvoering van de openbarevervoersprojecten. Ik benadruk eens te meer dat de visie één en ondeelbaar is. De BAM heeft wel expliciet de coördinatieopdracht gekregen voor de uitvoering van het masterplan. Het spreekt voor zich dat die opdracht blijft gelden. De exacte uitvoering kan wel nog wijzigen.

U vraagt me ook of dat een middel is om de investeringen onder het beheer van de BAM te plafonneren. Ik herinner u eraan dat, vooraleer te spreken over de overheveling van een aantal projecten van de eerste fase van het masterplan naar Lijn Invest, de Vlaamse Regering op 22 juli 2005 al een beslissing had genomen over de budgettaire plafonnering. We houden ons daar ook aan. Alles heeft te maken met het scenario waarmee we rekening houden betreffende de opbrengsten van de Oosterweelverbinding. De regering hanteert daarbij een voorzichtig scenario. U kunt ons dat niet verwijten. We zijn liever zeker over die opbrengsten.

Mijnheer Glorieux, uiteraard is het niet de bedoeling de openbarevervoersprojecten niet uit te voeren, wel integendeel. We gaan juist na hoe we alles gelijktijdig kunnen uitvoeren. Ze zullen niet worden opgenomen in de meerjarenbudgetten voor mobiliteit en De Lijn. U moet ook rekening houden met de alternatieve financiering.

De voorzitter: Mevrouw Eeckhout heeft het woord.

Mevrouw Hilde Eeckhout: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. U zegt dat er enige tegenstrijdigheid is in mijn vraag. Ik heb verwezen naar het probleem van de financiering. Tot nu toe zijn de financieringen gebeurd in het kader van het globale project dat volledig zou worden uitgevoerd door de BAM. Als u nu zegt dat de BAM enkel de coördinerende taak heeft, dan moet de website van de BAM worden aangepast. Misschien heb ik u verkeerd begrepen.

Minister Kathleen Van Brempt: Uiteraard heeft de BAM een financierende werking. Ik kan u echter nog geen uitsluitsel geven over de wijze van uitvoering van het plan. We gaan wel na of we Lijn Invest niet moeten betrekken bij de financiering van een aantal openbare vervoersprojecten. De BAM moet niet voor alle projecten als de exclusieve financier optreden. Ze moet wel zorgen voor de coördinatie van het geheel.

Mevrouw Hilde Eeckhout: Mevrouw de minister, ik heb ook gevraagd naar een overzicht van de investeringen die u denkt te doen via een PPS, via de reguliere begroting en via De Lijn. Ik blijf erbij dat het de transparantie ten goede zal komen als we daar zicht op zouden krijgen.

Minister Kathleen Van Brempt: geen probleem.

Mevrouw Hilde Eeckhout: Ik begrijp niet goed dat, door niet alles te laten financieren door de BAM, de opbrengst van de Oosterweelverbinding in gevaar zou komen. Ik snap die link niet. Misschien ligt dat wel aan mij.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, ik stel voor dat u op 13 maart naar de zesde voortgangsrapportage van de BAM komt.

Minister Kathleen Van Brempt: Dat is genoteerd.

De heer Jan Peumans: U kunt me er niet van verdedigen dat ik dit dossier niet zou opvolgen. Vandaag val ik echter al voor de tweede keer van mijn stoel. We hebben een hele discussie gevoerd over de opbrengst van de tolgeden. We moeten ook rekening houden met Europa. De vraag is of die gelden enkel mogen worden aangewend voor de infrastructuur. U had daar een andere opvatting over dan een collega van u. Daar is nog altijd geen duidelijkheid over.

Als ik u nu goed begrepen heb, zegt u dat de opdracht van de BAM wordt uitgebreid. U zegt dat de BAM een coördinerende rol zal vervullen. Ik snap dat niet. Er is een aanbesteding voor de Oosterweelverbinding. Noriant is de enige die daarvoor nog in de running is. Toen we opmerkingen hebben gemaakt, heeft men niet willen luisteren. De prijs zal heel waarschijnlijk 500 miljoen hoger liggen. Nu is de raming 1,3 miljard. Ik schat de

prijs op 2 miljard. Er is maar één aanbieder. Die zal zijn monopoliepositie kunnen uitspelen. Heel waarschijnlijk zullen er procedures worden gevoerd.

Een en ander betekent wel dat er minder middelen zijn. De middelen voor de projecten naast die voor de Oosterweelverbinding worden geplafonneerd tot ongeveer 1,2 miljard. Nu moet er echter naar een alternatief worden gezocht om een aantal al dan niet noodzakelijke tramprojecten in Antwerpen uit te voeren. De betonsector wint het van de zachte sector. Via de tolgeden betaalt de burger om zo het project te financieren. Via de algemene middelen betaalt de burger dan nogmaals voor de beschikbaarheidsvergoeding voor Lijn Invest, de leasing enzovoort. Dat is een duidelijke koerswijziging, die ongetwijfeld consequenties met zich mee zal brengen.

Dan heb ik nog een opmerking over Spartacus, maar ik veronderstel dat we daar op 13 maart uitgebreid over zullen discussiëren. Mevrouw de minister, u zegt dat u zich in het Limburgplan als Antwerpse bescheiden opstelt. U weet toch ook hoe dit project in het Limburgplan is gekomen? Er is indertijd een studie gemaakt over hoe Limburg er ideaal zou uitzien met een lightrail. Als u de eerste drie letters leest, weet u trouwens meteen waarom het project Spartacus heet. Nu worden studies gemaakt om na te gaan of dit een haalbare kaart is. U knikt van neen, maar ik zeg ja. Het is vergelijkbaar met BAM. De Oosterweelverbinding kostte indertijd 500 miljoen op basis van het maatschappelijk draagvlak dat er in Antwerpen was, zonder zich te realiseren over welk cijfer men het had. Met het Spartacusproject maken we nu hetzelfde mee. Ik heb grote twijfels bij de nood die bestaat aan een verbinding tussen de campus van Diepenbeek en die van Maastricht. Het is niet omdat het Limburgplan in zijn geheel is goedgekeurd, dat ik er geen kritische opmerkingen over mag maken.

Minister Kathleen Van Brempt: Dat zeg ik ook niet. Ik zeg wel dat er een draagvlak voor is in Limburg.

De heer Jan Peumans: Dat was in Antwerpen met de Oosterweelverbinding ook.

Minister Kathleen Van Brempt: Dat is nog altijd zo.

De heer Carl Decaluwe: Er is dus gecommuniceerd, om God weet welke reden. Er moet nog naar de regering worden gestapt waarna het debat in de commissie kan plaatsvinden. Ik probeer het even goed samen te vatten. Over het algemeen principe is er een akkoord, maar er is nog geen begrotingsakkoord en de procedures werden nog niet concreet uitgewerkt. Alles dient ook nog Europees getoetst te worden.

Straks stel ik een vraag over stelplaatsen. De steden en gemeenten zouden graag weten wanneer ze effectief kunnen beginnen met bouwen.

Gebaseerd op mijn bescheiden parlementaire ervaring, durf ik het bericht in Het Belang van Limburg en op de radio te ontcrachten: in 2010 zal de tram nog niet rijden. Het is belangrijk dat stap voor stap wordt gewerkt, want er zijn nog een aantal belangrijk hindernissen. Voor iets operationeel is, moet nog gewerkt worden aan de leasing van trams, het bouwen van stelplaatsen, het verlengen van tramlijnen en zo meer. Er is dus nog wat werk aan de winkel.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mevrouw de minister, ik wil even iets corrigeren, want ik denk dat u me verkeerd begrepen hebt. Ik trek het bestaan van een standpunt van de gehele regering niet in twijfel, maar ik vroeg me af of er al een concrete beslissing werd genomen. Ik heb het dus niet over het standpunt van de regering en over de prioriteiten die de regering wenst te leggen, maar ik wil weten of er al een beslissing werd genomen. Is het financiële plaatje al helemaal klaar of moet het nog worden besproken? Net als de heer Decaluwe ben ik van mening dat het nog steeds op de agenda staat. Ik vind het jammer dat over bepaalde zaken al wordt gecommuniceerd in de pers voor alles klaar is, want dat kan andere ministers in de problemen brengen. Ik herhaal nog een keer dat ik het niet heb over het standpunt van de regering, maar wel over de formele beslissing van de regering.

Minister Kathleen Van Brempt: Vorige week vrijdag werd een beslissing genomen over de stationsomgeving. Het bedrag van 500 miljoen euro zal daar voor een deel voor gebruikt worden. Er is immers geen alternatieve financiering. Voor de buitenwereld maakt het niet zoveel uit op welke manier er wordt geïnvesteerd. Alles wat te maken heeft met de stationsomgevingen, ruim 70 miljoen euro, gebeurt via de oprichting van een VOI type A. Het is een fonds waarin jaarlijks wordt gestort. Op die manier voorzien we gaandeweg in de financiering van de investeringen. Een belangrijk project is Gent Sint-Pieters, maar in het totaal gaat het om stationsomgevingen in 25 gemeenten. Een deel van die dossiers is al in volle ontwikkeling, een ander deel moet nog volledig worden opgestart. De planning loopt tot 2015.

We moeten nog een definitieve beslissing nemen over Lijn Invest. Ook ik had de communicatie ter zake liever nog even uitgesteld. Omdat echter de ene na de andere nota in de pers terechtkwam, werd er heel diffuus over bericht. Omdat er toch een globaal akkoord is in de regering, heb ik gecommuniceerd. Over de manier waarop dat is gebeurd, kunnen we natuurlijk blijven discussiëren. Ik stel voor dat we in deze commissie later nog eens terugkomen op de structuur en de financiering.

Uiteraard moet er nog heel veel worden beslist. Bij elke begroting moet er een akkoord komen. Zo moeten we

nog een beslissing nemen over de stelplaatsen. Wel weten we al zeker dat de tramverlengingen via Lijn Invest zullen gebeuren. We weten nog niet of we ook voor de stelplaatsen via Lijn Invest zullen werken, of via een meer klassieke 'sale and leaseback'. Dat wordt nu verder onderzocht. Ik herhaal dat in de nodige midelen werd voorzien.

De voorzitter: De heer Van Gaever heeft het woord.

De heer Freddy Van Gaever: Mevrouw de minister, ik weet niet wat u ervan zou denken als ik u zou vertellen dat ik gemeenteraadslid van Wommelgem ben, dat we daar hebben beslist om een kopie te bouwen van het kasteel van Versailles, dat alles al geregeld is, maar dat niemand een idee heeft wie er gaat betalen.

Een gelijkaardig verhaal hoor ik hier. Er zullen honderden miljoenen euro's worden geïnvesteerd via Lijn Invest, maar Lijn Invest werd nog niet opgericht en er is nog niet geweten hoe er gewerkt zal worden. Ik houd het niet voor mogelijk dat hier over investeringen van zoveel miljoenen wordt gepraat zonder dat de concrete financiering rond is. *(Opmerkingen van minister Kathleen Van Brempt)*

Ik maak me geen zorgen mevrouw, want het geld zal zeker niet uit mijn zak komen.

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 financiering van aangekondigde stelplaatsen

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, de financiering van de aangekondigde stelplaatsen vormt natuurlijk een onderdeel van de investeringen waarover we het zonet al hadden. Ik heb het vandaag al over de communicatie gehad.

We hebben het hier al vaak over dit onderwerp gehad, maar het is merkwaardig dat er niets over terug te vinden is in de beleidsbrief Mobiliteit. In de begrotingsstukken wordt er wel naar verwezen en het komt ook uitvoerig aan bod in het inforapport van de SERV van 24 januari 2007. Daarin staat over gemeenschappelijk vervoer dat de concrete formules voor alternatieve financiering nog niet vast liggen, maar dat voor de aankoop van rollend materiaal en stelplaatsen wellicht wordt gewerkt via een operationele leasing en dat voor de tramlijnen wordt gedacht aan de oprichting van een SPV.

Ondertussen ben ik al een en ander te weten gekomen via schriftelijke vragen. Bepaalde projecten zijn immers in een globaal, lokaal project ingebed. U hebt de uitbreiding en de bouw aangekondigd. U stelde ook dat op een of andere manier via een PPS-financiering zal worden gewerkt. Blijkbaar zal er 163 miljoen euro worden uitgetrokken voor de bouw van stelplaatsen. Ik weet niet of dit nu al vastligt.

Ik zal even focussen op twee concrete dossiers, namelijk dat van Brugge en dat van Kortrijk. Voor Brugge werden de bouwaanvraag en de aanvraag voor een milieuvergunning vorige maand, in januari 2007, opgesteld. Voor de uitvoering wordt gezocht naar een systeem van PPS en onroerende leasing. Het is nog niet echt duidelijk, maar de totale kostprijs bedraagt 24,2 miljoen euro voor de stelplaats. Daarvan zou 18,1 miljoen euro via alternatieve financieringen worden ingebracht.

Het is merkwaardig, maar in verband met de stelplaats van Kortrijk wordt er niet gesproken over alternatieve financiering. Wellicht komen de middelen uit de algemene investeringsdotatie van De Lijn.

Mevrouw de minister, de burgemeester van Brugge schrijft in een brief dat de stad een bijzonder goede en aangename samenwerking heeft met De Lijn West-Vlaanderen. De Lijn West-Vlaanderen draagt de verantwoordelijkheid voor de ontplooiing van de stelplaats. De plannen zijn mooi en ambitieus, maar de burgemeester uit toch zijn bezorgdheid over de timing van het project. Het college van burgemeester en schepenen heeft in juli 2005 een allerlaatste verlenging van twee jaar toegestaan voor de huidige stelplaats en het onderhoudscentrum van De Lijn aan het Gaston Roelandtsplein te Assebroek, want er zijn daar ernstige milieuproblemen. Dit betekent dat de nieuwe stelplaats voor het einde van 2008 operationeel moet zijn.

– *De heer Frans Peeters, ondervoorzitter, treedt als waarnemend voorzitter op.*

Als een stelplaats operationeel moet zijn in 2008, dan moet men beginnen bouwen in 2007. Dat is logisch. Men dringt er dus op aan dat wordt meegedeeld op welke manier gefinancierd zal worden. Ik heb vernomen dat er op andere plekken in Vlaanderen gelijkaardige problemen zijn.

Mevrouw de minister, kunt u voor de 11 stelplaatsen die via alternatieve financiering zullen worden bekostigd, een exact overzicht geven van wat er zal worden gefinancierd? Over welke totale investeringsbedragen gaat het dan? Over welke capaciteitsuitbreiding gaat het? Ik had willen vernemen hoe er zal worden gefinancierd, maar ondertussen heb ik begrepen dat u dat nog niet weet. Welke procedures moeten worden gevolgd bij de

aanbesteding en de toewijzing van de aannemers? Ook dat is dringend. Wanneer zal alles operationeel zijn?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik sluit me graag kort aan bij de vraag over de stelplaatsen.

Mevrouw de minister, ik merk dat u inspeelt op de modal shift. Die staat niet enkel voor het overstappen van de wagen en de fiets op het openbaar vervoer, maar ook voor het overstappen op verschillende modi van openbaar vervoer. Ik vroeg me daarbij af of u overleg hebt gepleegd met uw collega-minister over het eventueel aanleggen van parkings in de nabijheid van stations. Zo zou de overstap op het openbaar vervoer van mensen die met de wagen rijden, gestimuleerd kunnen worden. Ik begrijp dat dit niet volledig onder uw bevoegdheidsdomein valt, maar het zou interessant zijn om deze oefening eens te maken.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb in de krant al gelezen wat u in Limburg zult doen, in Tongeren en in Hasselt. Voor Hasselt is er sprake van een investering van 21 miljoen euro.

Deze week heeft een topman van de spoorwegen heel belangrijke uitspraken gedaan. Ik heb trouwens altijd een heel goede relatie met hem gehad toen hij marketingman van de spoorwegen was.

Ik zou willen vernemen welke capaciteit De Lijn heeft. Hoeveel reizigers kan De Lijn vervoeren? Tijdens de spits zit alles vol, in de dalperiodes niet. Dat geldt ook voor de autosnelwegen, de spoorwegen en het stads- en streekvervoer. Welk perspectief wordt er vooropgesteld? Wanneer is de rek eruit? Op een bepaald moment gaat het niet meer. Zo kunnen er niet onbeperkt treinen door de noord-zuidverbinding in Brussel worden gestuurd. Ook in Antwerpen zijn er tramlijnen die bijna verzadigd zijn. Nu staan de trams al vaak in file. Hoe ver gaat u in dit soort van investeringen? Wanneer is de rek eruit? Wat is de onderliggende visie van uw alternatieve financiering?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, mijnheer Decaluwe, ik wil toch nog even terugkeren naar het algemene verhaal en de noodzaak ervan. Er is een grote expansie van het openbaar vervoer en er is een grote vraag van steden en gemeenten naar bijkomende investeringen in de stations-omgevingen en bij stelplaatsen. Tot voor kort werd niet

voorzien in de nodige middelen. De heer Van Gaever is niet meer aanwezig, maar hij deed een nogal platte uitspraak. Het klopt dat er nog veel moet worden beslist, maar in de meerjarenbegroting wordt wel in de nodige middelen voorzien. Het is zeker dat in de middelen wordt voorzien voor de projecten die op stapel staan, zowel via de gewone als via de alternatieve financiering.

Tot voor kort werd niet in de nodige middelen voorzien. De gewone recurrente investeringsmiddelen voor De Lijn op jaarbasis waren onvoldoende om alleen al aan de vragen naar stelplaatsen te voldoen. Die vragen hebben niet alleen te maken met de capaciteit, maar ook met de terecht verstrengde milieucapaciteit, de Vlarem-wetgeving en dergelijke.

Het is nu net daarom dat we alle mogelijke verbintenissen die De Lijn op zich wou nemen met betrekking tot nieuwe stationsomgevingen en stelplaatsen, hebben doen stopzetten, tot we een oplossing ten gronde hadden over de vraag waarin we de komende jaren zouden kunnen investeren. De lokale besturen hebben me dat niet in dank afgenomen. Dat begrijp ik wel. Wat u vandaag in de krant hebt kunnen lezen, is de totaalvisie binnen deze zittingsperiode op die dingen waaraan we kunnen beginnen en waarvoor er in middelen is voorzien. Daarin past ook het onderdeel over de stelplaatsen. Mijnheer Decaluwe, u noemde er twee ter illustratie, Brugge en Kortrijk. De volstrekt nieuwe stelplaatsen horen thuis onder de alternatieve financiering, met het daaraan gekoppelde bedrag van 540 miljoen euro.

Er zijn heel wat bestaande stelplaatsen waar er sprake is van vernieuwing of een aanpassing aan de milieureglementering. Die horen nog thuis onder de gewone financiering van De Lijn. Dat is dan dat bedrag van 250 miljoen euro dat we terugkerend gaan investeren, tot 2009. Kortrijk hoort daarbij.

Ik noem de stelplaatsen en het bijkomende voorziene budget: Boom-Krekelenberg voor afgerond 2,6 miljoen euro; de stel- en werkplaats voor de bussen regio Gent voor afgerond 87 miljoen euro; de stelplaats Sint-Niklaas voor afgerond 6,4 miljoen euro; de stelplaats Zomergem en Nevele voor afgerond 2,2 miljoen euro; de stelplaats Aalst voor afgerond 2,5 miljoen euro; de stelplaats Overijse voor afgerond 4 miljoen euro; de stelplaats Sint-Pieters-Leeuw voor afgerond 4,9 miljoen euro; de stelplaats Leuven voor afgerond 6,3 miljoen euro; de stelplaats luchthavenregio voor afgerond 4,7 miljoen euro; de stelplaats Tongeren voor afgerond 2,7 miljoen euro. Dan is er de stelplaats en de stationsomgeving van Hasselt. Dat werd niet ondergebracht bij het onderdeel over de stationsomgevingen, daar dit met elkaar samenhangt. Het gaat over afgerond 21,1 miljoen euro. Ten slotte zijn er nog de stelplaats Brugge, voor afgerond 18,1 miljoen euro en de stelplaats Vilvoorde, voor afgerond 263.000 euro. In totaal gaat het over 163 miljoen euro nodig om die nieuwe stelplaatsen te bouwen.

We moeten bepalen of we dat via Lijn-Invest gaan doen, of via een klassiekere sale-and-lease-back-operatie. Ik ben het met u eens: dat is geen beslissing waar we maanden over gaan doen. Dat is iets voor de komende weken, niet het minst in het licht van de urgentie als het gaat over de stelplaats Brugge.

U vroeg me ook nog details over, onder meer, Brugge. Ik heb die nu niet bij. Ik wist immers niet dat u die vraag zou stellen. Ik zal u die echter zeker ter beschikking stellen.

De wettelijke basis hiervoor vormen vooral het decreet betreffende de PPS en het oprichtingsdecreet van de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn. Wat de procedures betreft die daarbij zullen worden gevolgd, zowel De Lijn als het nog op te richten Lijn Invest vallen onder het toepassingsgebied van de wet op de overheidsopdrachten. Ongeacht welke financieringsmethode wordt gevolgd, zal de aanwijzing van de privépartners volgens de in die wet vastgelegde procedures gebeuren. Al de voornoemde stelplaatsen zouden in de periode 2008-2011 operationeel moeten zijn.

Wat de stationsomgeving betreft, is nu net beslist dat die VOI van type A er komt en dat die investeringen zullen gebeuren. Uiteraard zullen we niet alleen samenwerken met de minister van Openbare Werken wat de parkeerterreinen betreft, maar ook met de NMBS als het gaat over het ontwikkelen van die stationsomgeving. Er zijn een aantal dossiers inzake stationsomgevingen die helemaal klaarliggen. Door de methodiek die we nu hanteren, hebben we eindelijk de middelen, niet het minst voor de stationsomgeving van Gent. Op een bepaald ogenblik zijn we geconfronteerd met een verbintenis uit het verleden, waarvoor we vandaag geen geld hebben. Nu wordt dat probleem opgelost. Gent was daar een voorbeeld van.

Mijnheer Peumans, uw vraag over de grenzen van de capaciteit, is heel terecht. Ik apprecieer de heer Pardon, die knap werk heeft verricht, maar ik heb gisteren duidelijk gemaakt het niet met hem eens te zijn als het gaat over het vervangen van stoptreinen door bussen.

De heer Carl Decaluwe: Hij had het misschien over Wallonië.

Minister Kathleen Van Brempt: Dat zou kunnen. Hij heeft het niet gespecificeerd, maar men heeft me er rechtstreeks op aangesproken. Transporteconomen geven hem wel gelijk, maar ik vind dat je zoiets niet alleen vanuit economisch oogpunt kunt bekijken.

De heer Jan Peumans: Welke transporteconomen geven hem gelijk?

Minister Kathleen Van Brempt: De heer Proost is zo iemand.

Ik ben het daar niet mee eens. De spoorwegen hebben vandaag nog veel capaciteit. Het laatste wat de NMBS moet doen, is de stoptreinen afschaffen. We hebben meer capaciteit op de sporen nodig, omdat er uiteraard grenzen zijn aan de capaciteit van de bussen op de weg. Wel pleit ik voor het massaal aanleggen van vrije busbanen. Dat doen we ook wel, maar dat heeft eveneens grenzen. Het rijden met de bus heeft immers beperkingen, daar die mee in het verkeer zit. Daarom geloof ik wel in vertramming. Dat is de reden waarom De Lijn wél investeert in trams, de verlenging van tramlijnen en in lightrail. Ik ken uw scepsis over het Spartacusproject, maar dat is wel een nieuw concept waarbij we bestaande NMBS-sporen mee gaan gebruiken voor regionaal vervoer. Ik geloof wel in dergelijke oplossingen.

De vraag is waartoe we al dan niet bereid zijn. U kent mijn mening. Er zit een grotere rem op de capaciteit van het individueel personenvervoer. Dat is het debat dat we hier vaak voeren.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, ik heb nog altijd een website, www.vollebussen.be.

Mevrouw Annick De Ridder: Ik heb er ook één. We kunnen dat heropstarten voor de treinen: www.legetreinen.be.

De heer Jan Peumans: Het valt me daarbij op dat alle klachten gaan over capaciteitsproblemen in de spitsuren.

Ik blijf het zeggen: u beschikt over heel wat capaciteit die in de daluren niet wordt gebruikt. Hoe u de zaak ook draait of keert, als het geen school is, en er moeten geen schooldiensten worden gereden, dan staan alle grote stelplaatsen vol gelede bussen die niet worden gebruikt. Vanuit marktoogpunt rijst de vraag hoe we mensen meer uit de wagen kunnen krijgen op het ogenblik dat er een groter aanbod aan openbaar vervoer en dus meer capaciteit is. Nu zie ik echter de tendens meer trams en bussen te kopen. Dat is althans wat ik opmaak uit de krantenartikels. Ik vind dat we eerst eens goed moeten nadenken over de vraag of het materieel dat we hebben en dat in de daluren toch niet wordt gebruikt, niet efficiënter kan worden ingezet.

Dat is vergelijkbaar met de uitspraken van minister Peeters over de vrachtwagens die tot 22 uur zouden moeten kunnen rijden. Het gaat daar ook over het gebruiken van een onbenutte en dus zeer dure capaciteit. Dat zijn bij wijze van spreken marginale kilometers die worden gereden. Er zijn bussen die geen 10.000 kilometer per jaar rijden. Ik weet niet of men zich daarvan bewust is. Nu is er echter het fenomeen dat men stelt dat er nog meer bussen en trams moeten komen. Hoelang kan dat worden volgehouden?

Minister Kathleen Van Brempt: Dat is een heel belangrijk debat. We moeten vooral de capaciteit die we

hebben, goed inzetten. Ik ben ervan overtuigd dat u er niet voor pleit die bussen niet in te zetten voor het school- en het woon-werkverkeer. We moeten bekijken hoe we in de daluren die capaciteit ook goed kunnen benutten. Daar ben ik het helemaal mee eens.

U mag echter ook niet vergeten dat de aankoop van bussen en trams te maken heeft met gewone vervangingen en met kwaliteitsverhoging. In Antwerpen word ik ontzettend veel aangesproken door mensen die zich benadeeld voelen als ze geen Hermelijntram kunnen nemen. Mensen zetten ook gemakkelijker de stap naar de tram als er een Hermelijntram rijdt dan als er een PCC-tram rijdt. We stellen dat nu eenmaal vast.

Lijn 12 gaan we nu ook ondergronds doen rijden. De verandering van lijn 12 naar lijn 5 heeft twee aanzienlijke kwaliteitsverbeteringen met zich mee gebracht. Er is tijdswinst omdat de trams ondergronds rijden. Mensen vinden tijd ongelooflijk belangrijk. Een van de cruciale factoren om mensen te doen overstappen op het openbaar vervoer, is dat we ze sneller kunnen vervoeren dan dat ze zich met de wagen kunnen verplaatsen. Ook de kwaliteit op zich van het rollend materieel is belangrijk. Hermelijntrams worden, niet ten onrechte, beschouwd als kwalitatief hoogstaand openbaar vervoer. Het gaat dus ook over vervangingen van trams en bussen om te komen tot dat kwalitatief hoogstaand openbaar vervoer.

Ik heb vandaag debatten met veel stadsbesturen. Zo hebben we in Leuven, gesteund door het stadsbestuur, de drastische beslissing genomen heel wat autovervoer uit de stad te weren en te vervangen door busvervoer. Dat is een zo groot succes dat de Leuvenaren beginnen te klagen over het teveel aan bussen. Ze vinden dat de bussen zorgen voor overlast, daar ze veel lawaai maken. Dat debat woedt vandaag.

Ik zou nu willen beginnen te onderzoeken hoe we een prototype van een heel stille bus kunnen maken. Dat is belangrijk voor de toekomst als het gaat over stedelijk vervoer. Het is nog beter een tram in te leggen, want die is veel stiller dan een bus. Dat gaat echter uiteraard niet overal. Heel wat van wat we hebben beslist, heeft ook te maken met de kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer. Mijnheer Peumans, ik ben er wel van overtuigd dat we er ook in de daluren mensen van kunnen overtuigen de wagen niet te nemen als hun openbaar vervoer kwaliteitsvol is. Dat heeft te maken met het rollend materieel, met doorstroming en stiptheid. Naast meer vind ik dat er veel beter openbaar vervoer moet komen. Dat is voor mij minstens even belangrijk als meer openbaar vervoer. Een deel van de investeringen die we vandaag doen, heeft daar ook mee te maken.

Mevrouw Annick De Ridder: Dan was er nog mijn vraag over de parkeerterreinen.

Minister Kathleen Van Brempt: We moeten nu het beleid beginnen te ontwikkelen met betrekking tot stations-omgevingen. Samen met minister Peeters en de mensen van de NMBS wil ik ter zake een goede samenwerking op poten zetten. Dit moet uiteraard een geïntegreerd concept zijn.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de aanschaf van schonere voertuigen door de overheid

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, geachte leden, recent kondigde de regering aan dat de Vlaamse overheid zou overschakelen op milieuvriendelijker wagens. De overheid heeft immers een heleboel dienstwagens, van allerlei types. Op zich is het zeker positief dat hierbij werd gesteld dat de ecoscore in zijn geheel als criterium zou worden gehanteerd, en dus niet enkel de CO₂-uitstoot. Die CO₂-uitstoot is natuurlijk enorm belangrijk, zeker vandaag, maar de milieuvriendelijkheid van een wagen wordt natuurlijk niet alleen daardoor bepaald, maar ook door andere aspecten, zoals roetdeeltjes.

Als ik het goed heb begrepen, heeft de regering beslist dat in 2007 65 percent van de Vlaamse overheidsvoertuigen een ecoscore van 62 moet halen. Tegen 2010 zou 80 percent van het wagenpark van de Vlaamse overheid een ecoscore van 65 moeten halen. De meest milieuvriendelijke wagen die momenteel op de markt is, de Toyota Prius, haalt een ecoscore van 75. De gemiddelde ecoscore van nieuwe modellen die vandaag op de markt komen, bedraagt 58.

De beslissing van de regering gaat dus zeker in de goede richting. De criteria voor de aanschaf van nieuwe overheidswagens wordt iets strenger gemaakt. De nieuwe wagens zullen dus iets milieuvriendelijker worden dan de gemiddelde wagen die momenteel op de markt is. De regering verbindt zich er dus toe geen bijzonder vervuilende wagens meer te kopen, wat toch nog iets anders is dan kiezen voor echt milieuvriendelijke wagens.

Mevrouw de minister, hoe rijmt u deze beslissing met de voorbeeldfunctie van de Vlaamse overheid? Het is niet erg ambitieus om te stellen dat er ecoscores van 62 en 65 moeten worden gehaald, terwijl VITO stelt dat wagens echt als milieuvriendelijk kunnen worden beschouwd vanaf een ecoscore van 70. Is het, althans op zijn minst

voor bepaalde gebruiksdoeleinden, niet aangewezen om enkel wagens aan te schaffen met een ecoscore groter of gelijk aan 70? Ik kan me voorstellen dat voor sommige gebruiksdoeleinden sommige types van wagens nodig zijn. Ik denk dan aan de jeeps van Bos en Groen. Voor dat soort wagens is het moeilijk om een type te vinden dat aan de hoge ecoscore voldoet. Voor de meeste andere doeleinden moet dat echter haalbaar zijn.

De wagens van het Vlaams Parlement zijn heel modern. Op het dashboard kun je het aantal kilometers zien dat de wagen die dag al heeft gereden, alsook de gemiddelde snelheid die dag. Ik heb dat vastgesteld toen ik me een paar maanden geleden regelmatig door een wagen van het Vlaams Parlement liet ophalen en thuisbrengen, als gevolg van mijn beenkwetsuur. Het viel me op dat die wagens een gemiddelde snelheid haalden van 25 tot 35 kilometer per uur. Ik vraag me dan ook af waarom de Vlaamse overheid wagens koopt die tot 240 kilometer per uur kunnen rijden, terwijl maximaal 120 kilometer per uur is toegelaten en doorgaans een gemiddelde snelheid van 25 kilometer per uur wordt gehaald.

Mevrouw de minister, is het niet aangewezen een beetje ambitieuzer te zijn bij de keuze van de wagens voor de Vlaamse overheid? Is het niet mogelijk om te opteren voor die modellen waarbij een ecoscore van 70 of meer mogelijk is?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer Glorieux, de maatregel waar u naar verwijst, is een onderdeel van het veel ruimere Actieplan milieuzorg voertuigen, waarover de Vlaamse Regering een beslissing nam op 26 januari.

Bij het uitschrijven van het bestek en de gunning van wagens moet rekening worden gehouden met de ecoscore. Wij nemen 95 percent van onze wagens af op raamcontracten. Deze raamcontracten worden beheerd door het beleidsdomein Bestuurszaken, waarvoor minister Bourgeois verantwoordelijk is.

Momenteel is de meest milieuvriendelijke wagen uit de raamcontracten de Toyota Prius. Deze bevat zowel een elektromotor als een kleine benzinemotor. De afdeling Personeel en Logistiek van Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) promoot de bestelling van de Toyota Prius dan ook actief. De recente beslissing van de regering zal ervoor zorgen dat ook binnen andere beleidsdomeinen de politiek in die gunstige zin zal wijzigen.

Het enige nadeel is de hoge kostprijs van de Toyota Prius. De prijs bedraagt tweemaal de prijs van een Opel Astra break en anderhalve keer de prijs van een Ford Mondeo of een Toyota Avensis. Aangezien de

afdeling Personeel en Logistiek sinds 2006 wil afstappen van leasing en overgaan naar aankoop, is er weinig budgettaire ruimte om bij vervanging over te schakelen naar de Toyota Prius.

Behalve het promoten van de Prius, wordt steeds een kleinere klasse van wagen of een wagen met de kleinste motorisatie voorgesteld. Op die manier stijgt de ecoscore eveneens. De doelstelling dat 50 percent van het wagenpark een ecoscore van meer dan 62 moet hebben, belemmert niet dat binnen die 50 percent ook nu al wagens kunnen en zullen worden aangekocht met een hogere score. Ik heb het dan vooral over kleine wagens.

Voor 2007 streven we naar een ecoscore van meer dan 62, voor 2010 is dat meer dan 65. Dat is een ambitieuze doelstelling. In vergelijking met organisaties in de privésector presteert de Vlaamse overheid hier wel degelijk goed.

De Vlaamse Regering besliste tevens op 26 januari, op mijn voorstel, om na een jaar een evaluatie te houden. Daarbij moet onder meer worden nagegaan of de vooropgestelde normen met het oog op de evaluerende markt al strenger kunnen worden gemaakt. Uit die evaluatie moet blijken hoe we onze ambities kunnen aanscherpen.

Gisteren heb ik me er, bij de presentatie van de nieuwe investeringen in het openbaar vervoer, toe geëngageerd om alle bussen van De Lijn met een euro 3-motor waarbij het technisch mogelijk is – de overgrote meerderheid dus – te laten uitrusten met een roetfilter met NOx-reductie. Eerder kregen alle 750 euro 2-bussen een dergelijke retrofitting.

Bij de aankoop van nieuwe bussen wordt momenteel al gekozen voor euro 5-motoren. Waar mogelijk en/of zinvol wordt meteen geopteerd voor een roetfilter en/of denitrificatie. Op dat vlak loopt de Vlaamse overheid niet alleen vooruit, maar loopt ze zelfs ver vooruit op andere vervoersmaatschappijen in Europa.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mevrouw de minister, ik zal deze vraag ook aan minister Bourgeois stellen aangezien hij verantwoordelijk is voor de aankoop van de wagens.

Het is niet alleen belangrijk dat de Vlaamse overheid voor dit soort wagens kiest omwille van haar voorbeeldfunctie. Zij kan daarmee ook een marktdoorbraak van dit soort wagens helpen te forceren.

De hybride Toyota Prius is de top, maar het hoeft natuurlijk niet altijd die wagen te zijn. Er zijn nog heel wat andere wagens die ecoscore 70 halen.

Mevrouw de minister, u zegt dat alle bussen met euro 3-motoren zullen worden uitgerust met een roetfilter en

een NOx-filter. Is daar een timing voor? Hebt u daar al budgetten voor uitgetrokken?

Minister Kathleen Van Brempt: Ik kan daar alleen over beslissen wat mijn eigen beleidsdomein betreft. Ik heb het dan vooral over De Lijn. Ik stel dan ook voor dat u die vraag voorlegt aan de bevoegde minister.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Vera Van der Borgh tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de communicatie tussen De Lijn en de NMBS bij het in voege treden van de nieuwe dienstregelingen

De voorzitter: Mevrouw Van der Borgh heeft het woord.

Mevrouw Vera Van der Borgh: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, vanaf 1 januari 2007 is de nieuwe dienstregeling van de NMBS van kracht. In de praktijk blijkt dat de aansluiting tussen trein en bus en omgekeerd, onder andere in de regio Aalst, niet altijd vlot verloopt. De invoering van de nieuwe dienstregeling van de NMBS lijkt weinig te veranderen aan de overstaptijden tussen trein en bus. Vaak moeten pendelaars onnodig lang wachten op hun aansluiting. Daardoor verliezen ze veel tijd. Dat komt de aantrekkingskracht van het openbaar vervoer niet ten goede.

De Vlaamse overheid en de federale overheid moedigen het gebruik van het openbaar vervoer sterk aan. Het lijkt dan ook evident dat het op elkaar afstemmen van de dienstregelingen het gebruik van het openbaar vervoer alleen maar positief kan beïnvloeden.

– *Mevrouw Annick De Ridder treedt als waarnemend voorzitter op.*

In antwoord op een parlementaire vraag van mijn federale collega, de heer Luc Willems, antwoordde staatssecretaris voor Overheidsbedrijven Tuybens dat De Lijn wel degelijk op de hoogte wordt gebracht van de nieuwe dienstregelingen. Het probleem ligt echter vooral bij de keuzes die De Lijn moet maken bij het verzekeren van de aansluitingen.

Bovendien zou De Lijn in sommige provincies haar aanpassingen aan de dienstregelingen pas na de kerstvakantie doorvoeren, terwijl de NMBS deze op basis van Europese afspraken reeds begin december moet invoeren. Daardoor zouden er gedurende een aantal weken ook problemen kunnen zijn met de overstappen.

Voor de NMBS zijn de busreizigers een zeer belangrijk klantenpotentieel. Wanneer de overstaptijden niet goed gecoördineerd zijn, vergroot de kans dat deze klanten ook afhaken voor het gebruik van de trein en gewoon de auto nemen. Vooral voor de pendelaars die gebruik maken van het bus- en treinvervoer op weg naar het werk is een vlotte overstap zeer belangrijk. In die context kan worden gepleit voor gunstigere overstapmogelijkheden en aansluitingen tussen bus en trein in de ochtend- en avondspits. Buiten de spitsuren kan meer marge worden gelaten voor overstaptijden.

Mevrouw de minister, bent u op de hoogte van de problemen die worden veroorzaakt door de vele lange overstaptijden tussen het vervoer van de NMBS en het vervoer van De Lijn? Welke invloed had De Lijn op de NMBS bij de totstandkoming van de nieuwe dienstregeling van de NMBS? Is er overleg gepleegd? Is daarbij nagegaan of de dienstregelingen op elkaar afgestemd konden worden?

Hoe verloopt de communicatie tussen de NMBS en De Lijn over de overstaptijden? Welke initiatieven plant u om de coördinatie tussen De Lijn en de NMBS te verbeteren voor wat de aanpassing van de dienstregelingen betreft? Daarbij moet rekening worden gehouden met het feit dat beide vervoersmaatschappijen hun aanpassingen bij voorkeur tegelijkertijd doorvoeren en op elkaar afstemmen. Mevrouw de minister, dit past wellicht perfect in uw pleidooi voor een beheersovereenkomst tussen de NMBS en De Lijn. Een dergelijke beheersovereenkomst is het middel bij uitstek om het trein- en busvervoer beter op elkaar af te stemmen.

Bent u bereid om extra inspanningen te doen voor kortere overstaptijden tussen trein- en busvervoer tijdens de spitsuren?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: De vraag van mevrouw Van der Borgh is ingegeven vanuit de Aalsterse ervaring. Ik zou een overzicht kunnen maken van alle uitspraken die ook federale ministers tot nu toe hebben gedaan, waaruit zou blijken dat er vooral met woorden veel wordt beleden. Vanuit mijn eigen verleden stel ik me de vraag hoe het structureel overleg tussen de NMBS en De Lijn werkt. Ik ben een van de medeonderhandelaars geweest in het overleg met de NMBS. Men heeft vier jaar gedaan over de invoer van het Jumpticket. Dat is een vervoerbewijs tussen vier vervoermaatschappijen dat op het grondgebied van Brussel kan worden gebruikt.

Ik heb nog vaak de indruk dat de NMBS zich opstelt als de grote jongen van de spoorwegen tegenover de kleine jongens van De Lijn, de TEC of de MIVB. Ook de uitspraken die een niet nader te noemen met pensioen gaande directeur gisteren heeft gedaan, ondergraven de

geloofwaardigheid. Twee jaren geleden verkondigde hij in het Vlaams Parlement dat het GEN heel belangrijk was en dat de spoorwegen daarin zouden investeren. Nu zegt hij bij wijze van afscheid dat het GEN niets voor ons is, maar wel iets voor de MIVB.

Mevrouw de minister, levert het structureel overleg tussen de NMBS en het stads- en streekvervoer resultaten op? Indien dat zo was, dan zou de vraag van mevrouw Van der Borgh overbodig zijn. Blijkbaar zijn er dus toch structurele problemen ondanks alle grote uitspraken.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mevrouw Van der Borgh, ik deel uw zorg. Ik ben ook niet helemaal gelukkig met de manier waarop een en ander verloopt, al zeggen alle mensen op het terrein wel dat het al heel veel is verbeterd. Dat is goed nieuws. Ik voel zelf ook dat er een mentaliteitswijziging bezig is, maar bij grote bedrijven gaat dat altijd iets trager dan bij efficiënte, kleinere ondernemingen zoals De Lijn.

Er is wel gestructureerd overleg en dat heeft ook gefunctioneerd naar aanleiding van de verandering van de dienstregeling. Dat gebeurt op provinciaal niveau in de Provinciale Vervoerscommissie. Dat gebeurt meer informeel, maar er is ook overleg geweest tussen de top van De Lijn en de NMBS bij de globale ontwikkeling van de dienstregeling. Het is niet zo dat de NMBS dat gedaan heeft zonder De Lijn.

Dat is het goede nieuws, ondanks de problemen op het terrein die ook te maken hadden met de datum van de nieuwe dienstregeling, midden in de examenperiode. Daardoor heeft De Lijn besloten om de regeling niet op dat moment aan te passen, waardoor er echt een periode was dat de dingen niet op elkaar aansloten. Als er vandaag nog problemen zijn op het terrein, moeten we die aanpakken, zodat ik mij kan engageren om al die problemen op te lossen.

Mijnheer Peumans, ik kan maar mensen overtuigen om de overstap naar het openbaar vervoer te maken als er heel goede aansluitingen zijn tussen trein en regionaal vervoer. Dat heeft te maken met stiptheid en comfort.

Voor mij is dat onvoldoende. Mijn visie, maar die wordt nog niet gedragen over de verschillende bevoegdheidsdomeinen heen, is dat Vlaanderen een specifieke mobiliteitsuitdaging heeft, bevoegd is voor mobiliteit en dat ook moet kunnen doen gelden door met de NMBS akkoorden te maken. Of het nu een beheers- of een samenwerkingsovereenkomst moet zijn, maakt niet uit, want ik wil niet vervallen in dat soort woordenfetisjisme. Maar ik wil wel dat er afspraken komen die meer inhouden dan even kort overleggen met De Lijn als de NMBS een nieuwe diensrege-

ling invoert. We gaan veel meer moeten afspreken, over stoptreinen, over de aansluitingen en in de toekomst over het toelaten van lightrailverbindingen die worden geëxploiteerd door De Lijn. De eerste stap zou een andere visie moeten zijn op de manier waarop we omgaan met nieuwe dienstregelingen.

Dat is in ieder geval mijn verlanglijstje – wat betreft de samenwerking met de NMBS – als het gaat over de toekomst, de verkiezingen die voor de deur staan en de afspraken die daar kunnen worden gemaakt.

Ook over het GEN was ik het helemaal niet eens met de uitspraken van de heer Pardon. De NMBS heeft wel een opdracht in het GEN, die ze nu moet uitvoeren. Het is een geïntegreerde opdracht. Het is niet alleen de NMBS die iets doet, ook de MIVB levert inspanningen en vooral De Lijn doet heel wat inspanningen voor het GEN en het ontwikkelen van snelbusverbindingen, want waar geen sporen lopen, leggen we bussen in. Ik ben het dus helemaal niet eens met de uitspraak dat het GEN geen prioriteit zou zijn voor de NMBS.

De afspraken zijn gemaakt, dus de NMBS moet die nu ook nakomen. Dat is ook belangrijk voor Vlaanderen, want een heel belangrijk mobiliteitsknooppunt heeft te maken met Brussel en Vlaams-Brabant.

De voorzitter: Mevrouw Van der Borght heeft het woord.

Mevrouw Vera Van der Borght: Mevrouw de minister, u stelt dat heel wat problemen te maken hadden met de datum voor de nieuwe dienstregeling.

Uit het antwoord van de staatssecretaris op een vraag van een federale collega, heb ik begrepen dat de NMBS zich moet houden aan Europese afspraken, waardoor steeds begin december de nieuwe dienstregelingen moeten worden ingevoerd.

Ik ga ervan uit dat er het komende jaar aan gewerkt wordt, zodat De Lijn zich kan klaarmaken, zodat alles wel op elkaar kan worden afgestemd en we niet elk jaar het verhaal over de moeilijke datum moeten horen.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik vind het niet zo gemakkelijk om vandaag te zeggen dat De Lijn dan ook maar op 10 december de nieuwe regeling moet invoeren.

Het is een cascadesysteem. Als er internationale dienstregelingen wijzigen door Europese afspraken, heeft dat uiteraard effect op de IC- en IR-treinen enzovoort. Een deel van onze dienstregeling is afgestemd op de NMBS, maar een groot deel heeft daar niks mee te maken. Dan gaat het over het op tijd op school krijgen van kinderen en scholieren. De regeling midden in de examenperiode zomaar aanpassen, is niet zonder risico.

Het moet beter dan deze keer, maar ik kan me niet engageren dat het per definitie volgend jaar samen zal verlopen. We moeten dat eerst eens goed onderzoeken.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, ik stel vast dat men, ondanks alle afspraken in de Provinciale Vervoerscommissie, zelfs dat soort eenvoudige afspraken niet kan nakomen.

Er zijn een aantal protocolstations, maar dat zijn er niet zo veel. Voor Antwerpen-Centraal hoeft men geen protocol te maken om de aansluitingen op de metro te regelen. Maar voor het station van Mechelen, waar de streeklijn aankomt van pakweg Dendermonde, is dat natuurlijk wel van belang, als de bus bijvoorbeeld maar een uurcadans heeft. Die protocols bestaan al jaren via Aribus, maar toch slaagt men er niet in om tegen 1 december afspraken te maken.

Inzake beeldvorming van het openbaar vervoer moeten we de mensen ook niet wijsmaken dat het allemaal feilloos verloopt. Voor een groter station moet geen protocol worden afgesloten met De Lijn, want daar rijdt de tram heel regelmatig, maar voor een aantal streeklijnen die in stedelijk gebied aankomen, moet het toch niet zo moeilijk zijn om op korte termijn de nodige afspraken te maken.

Mevrouw de minister, ik hoor het u niet zeggen, maar het is een bijkomend pleidooi voor de regionalisering van de spoorwegen. Dan stuurt nog één kanaal aan, terwijl er nu twee, drie of vier kanalen zijn die aansturen.

Ik hoor dat ook van mensen van het spoorwegpersoneel, die zeggen dat ze vroeger één baas hadden, terwijl ze nu drie of vier bazen hebben. Is dat de oorzaak van het verhaal? Ik weet het niet, maar ik betreur dat men er niet in slaagt om afspraken te maken.

Mevrouw de minister, we zullen u daarop beoordelen, aangezien u hebt gezegd dat u in een andere richting denkt.

Ook de Provinciale Vervoerscommissies werden indertijd afgesloten tussen de hoogste heren en dames. Ik zie dat sommige mensen bij de NMBS die commissie beschouwen als degenen van het terminaal vervoer, iets van De Lijn dat minder belangrijk is.

Minister Kathleen Van Brempt: Iedereen zegt me dat het is verbeterd. De samenwerking is goed verlopen, alleen hebben we op het terrein nog wat problemen.

Mijnheer Peumans, ik heb meer ambities, maar me afrekenen op iets waarover ikzelf niets te zeggen heb, lijkt me niet aangewezen.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, u zegt dat het is verbeterd. We hebben hier vorige week een zeer interessante uiteenzetting gehad van de heer Leroy van de VDAB, over de toetsing van de beheersovereenkomst tussen de VDAB en de Vlaamse Regering. Ik heb de heer Leroy gefeliciteerd voor de wijze waarop hij rapporteert over de vooropgestelde doelstellingen die ook werden gehaald.

Als u zegt dat de samenwerking is verbeterd, zou ik graag willen weten wat precies verbeterd is. Welke criteria hebt u om dat te beoordelen?

Lightrail is een ander onderwerp. Ik heb een nota van de spoorwegen, waar allerlei geleerde theorieën in staan over lightrail, maar zullen de spoorwegen meedoen en de spoorlijnen openstellen voor lightrail? Waar zal dat gebeuren? Wie heeft dat onderzocht? Is er daarover overleg tussen de spoorwegen en De Lijn?

Ik ga nu toch een vraag om uitleg indienen om te vragen waar de samenwerking is verbeterd.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Frans Peeters tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de stand van zaken van de sneltoets in het gemeentelijk mobiliteitsplan

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

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

De heer Frans Peeters: Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, deze vraag om uitleg is het logische gevolg van de evaluatie die we midden vorig jaar hebben gehouden over de mobiliteitsconvenanten.

Mevrouw de minister, de gemeenten en steden hebben een mobiliteitsplan opgesteld, dat ook werd goedgekeurd door de provinciale auditcommissies en dateert van 2001. Dat hield ook in dat de mobiliteitsplannen maar voor 5 jaar rechtsgeldig zijn. Eigenlijk vervielen ze dus in 2006. Mevrouw de minister, u hebt toen gezegd dat u 2006 beschouwt als een overgangsjaar, om dan nieuwe instrumenten aan de gemeenten en steden aan te bieden na de gemeenteraadsverkiezingen. Want in de nieuwe legislatuur zou men dan direct kunnen beginnen met het opstellen van een nieuw beleidsplan inzake mobiliteit.

Mevrouw de minister, u hebt aangekondigd dat de jaarlijkse evaluaties van de mobiliteitsplannen worden afge-

schaft. Ik denk dat dat verstandig was, aangezien heel weinig steden en gemeenten er gebruik van maakten.

Op dit ogenblik voelen heel wat steden en gemeenten de nood om hun mobiliteitsplan bij te sturen, zeker na de vacuümperiode van 2006. De gemeenteraadsverkiezingen zijn bovendien achter de rug en er is duidelijk vraag en nood aan de herwerking van het beleidsplan, dat de afgelopen vijf jaar gezorgd heeft voor een dynamiek en een sturend mobiliteitsbeleid.

Mevrouw de minister, u hebt de sneltoets aangekondigd, een instrument om het gemeentelijk mobiliteitsplan op haar actualiteitswaarde te toetsen en om richting te geven aan het toekomstig gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Na de sneltoets zijn er drie mogelijkheden: de volledige herziening van het mobiliteitsplan, het verbreden en verdiepen van het plan en het actualiseren van het plan.

Ik denk dat er op dit ogenblik heel weinig steden en gemeenten zijn die al een sneltoets hebben opgesteld, want alles bevindt zich nog in een pril stadium. Maar zij zullen, zoals aangekondigd, er wel dit jaar mee worden geconfronteerd.

Als het resultaat van de sneltoets is dat er een volledige herziening van het mobiliteitsplan dient te gebeuren, stellen er zich niet echt problemen, want dat is ook in module 1 van het convenant opgenomen. Indien er een actualisatie moet gebeuren, kunnen de meeste lokale besturen daar wel mee overweg. Maar als het resultaat van de sneltoets verbreden en verdiepen is, denk ik dat er onduidelijkheid bestaat.

Op dit ogenblik is er geen enkele methodiek voorhanden die het verbreden en verdiepen verder omschrijft. Dat verhindert natuurlijk ook de aanbesteding voor het aanstellen van een studiebureau. Deze lacune brengt een mobiliteitsvacuüm met zich mee, want er zijn ontwikkelingen op het vlak van gemeentelijke mobiliteit waar geen aangepaste visie voor is.

Mevrouw de minister, in uw beleidsbrief 2006-2007 hebt u het over het ideeënboek 'duurzaam gemeentelijk mobiliteitsbeleid', ter ondersteuning van de gemeenten die een mobiliteitsplan gaan bijsturen of vernieuwen en over het kenbaar maken van richtlijnen voor de herziening van de gemeentelijke mobiliteitsplannen. Daarnaast staat erin te lezen dat de sneltoets zal worden uitgetest in enkele gemeentelijke begeleidingscommissies.

Mevrouw de minister, zijn de testen van de sneltoets ondertussen al uitgevoerd? In welke gemeenten gebeurde dit en wat waren de resultaten?

Gaan de in de beleidsbrief opgesomde maatregelen ook een methodiek bevatten hoe men concreet een bestaand

gemeentelijk mobiliteitsplan moet verbreden en verdiepen? Indien niet, op welke manier zal over de methodiek worden gecommuniceerd?

Wanneer worden de richtlijnen voor het gemeentelijk mobiliteitsplan kenbaar gemaakt aan de gemeenten? Is het ideeënboek dat werd aangekondigd, beschikbaar?

Is er een tussenkomst voor de studie die moet worden gemaakt voor het verbreden en verdiepen? Ik heb het dan specifiek over module 1 en niet over het opstellen van een nieuw mobiliteitsplan, want dat is zeer duidelijk.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: De testen voor de sneltoets zijn uitgevoerd in de gemeenten Geel, Lede, Diepenbeek, Herent en Hamme. De sneltoets werd opgesteld in drie stappen om tot die verschillende sporen te komen. De evaluatie is goed verlopen. De ervaring en de mankementen die we hebben gezien, zullen ons toelaten om het instrument verder te verfijnen.

Het is misschien interessant om te weten dat van de vijf gemeenten er vier zijn gekomen tot het spoor 'verbreden en verdiepen'.

Momenteel wordt de omzendbrief voorbereid die het geheel van de procedures en een plan van aanpak met betrekking tot de opmaak, de evaluatie en de bijsturing van het gemeentelijk mobiliteitsplan zal omvatten. U hebt gelijk, het is absoluut noodzakelijk dat we de nieuwe procedures op papier zetten en dat daarover een omzendbrief wordt opgesteld.

Voor de sneltoets – het verbreden, verdiepen, vernieuwen en actualiseren van het bestaande gemeentelijk mobiliteitsplan – zullen er praktische methodologische rapporten ter beschikking worden gesteld. We gaan dat effectief helemaal aanpassen. Het is de bedoeling om die omzendbrief eind maart bij de gemeenten te hebben. Wij gaan echter niet wachten tot eind maart om de herziening van het gemeentelijk mobiliteitsplan kenbaar te maken. Wij zullen daar uiteraard nu al over communiceren. U verwijst terecht naar het ideeënboek en de beschikbaarheid daarvan.

Welke zijn nu de momenten die we organiseren? Er is eerst en vooral het mobiliteitscongres op 7 maart. Daar zullen de realisaties, de vernieuwingen en de daaraan verbonden opleidingen en communicatie worden voorgesteld. Er wordt mij gesignaleerd dat de voorbereiding zeer goed verloopt. Per provincie komt er ook een infoavond voor de gemeentelijke beleidsverantwoordelijken: de burgemeesters en de schepenen. Daar zal worden gepraat over dat concept van duurzame gemeentelijke mobiliteit. Uiteraard gaat het onderwerp waarover u het

hebt – module 1, de sneltoets, enzovoort – uitgebreid worden gecommentarieerd en toegelicht. Dan komen er nog verscheidene infodagen voor de gemeentelijke mobiliteitsambtenaren, de mensen die het dan uiteindelijk moeten ontwikkelen. Op het congres van 7 maart zal een eerste gedeeltelijke versie van het ideeënboek aan het publiek worden voorgesteld. De oplevering van het totale pakket is gepland voor april 2007. In afwachting kunnen de gemeenten nog steeds een beroep doen op de praktijkvoorbeelden die te raadplegen zijn op de webpagina's van het mobiliteitsconvenant.

U vraagt vervolgens naar de financiering, zoals nu is voorzien voor de volledige opstelling van het mobiliteitsplan. We zijn volop bezig met het herschrijven van module 1, in functie van de nieuwe procedure. Zo zullen de gemeenten een beroep kunnen doen op subsidies voor het verbreden, verdiepen en vernieuwen van het gemeentelijk mobiliteitsplan. We zijn daar nog volop mee bezig. Het is nog niet getekend. Wat ik u nu zeg, is niet definitief. En aangezien het iets tussen twee ministers is, doe ik het met de nodige schroom. De doelstelling is dat het gewest nog steeds voor twee derden van de gemaakte kosten zou betalen. Het maximum wordt vervangen en bedraagt nu 30.000 euro per lokale overheid, 75.000 euro voor een lokale overheid in een kleinstedelijk of regionaal-stedelijk gebied zoals bepaald in het landelijk structuurplan, en 150.000 euro voor het grootstedelijk gebied.

De heer Frans Peeters: Dank u, mevrouw de minister, voor uw duidelijk antwoord. Ik heb echter nog niet goed begrepen hoe het zit met de methodiek voor het verdiepen en verbreden.

Minister Kathleen Van Brempt: Dat wordt mee in die omzendbrief opgenomen.

De heer Frans Peeters: We mogen dus stellen dat in principe eind april alles klaar is, zodanig dat de gemeenten kunnen voortwerken aan hun mobiliteitsplan, ook de gemeenten die als proefvoorbeeld hebben gediend. En dat de financiering vanuit het Vlaamse Gewest wordt geplafonneerd op 30.000, 75.000 en 150.000 euro, naargelang het een gemeente in een al dan niet stedelijk gebied is.

Minister Kathleen Van Brempt: Dat laatste is nog een voorstel. Het moet nog getekend worden. Het is nog wat vroeg.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, ik vind dit weer een discriminatie van de buitengemeenten. Ik zie niet in waarom een regeling die een maximum instelde van 166.000 euro, moet worden gewijzigd. Voor een studiebureau maakt dat weinig verschil. Als

men in Tongeren een mobiliteitsplan maakt, krijgt men 75.000 euro. Als men dat doet in een aangrenzende plattelandsgemeente, die ook haar eigen problemen heeft, krijgt men 30.000 euro.

Minister Kathleen Van Brempt: De doelstelling was om geen mobiliteitsplannen door te voeren waar het niet nodig is. Dat is een belangrijke administratieve vereenvoudiging, met meer lokale autonomie tot gevolg. Daarvoor voorzien we nu die bedragen. Pin me er nog niet op vast. Mijn medewerker wou de bedragen nog niet meegeven, maar ik vond dat ik open moest zijn tegenover de parlementsleden.

Maar ik zie toch wel een verschil tussen een grote stad en een kleine gemeente.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, in Limburg zijn er gemeenten die kleinstedelijk gebied zijn en 15.000 tot 20.000 inwoners tellen. De aangrenzende plattelandsgemeenten moeten het dan met veel minder geld doen. De facturen van het studiebureau zullen weinig verschil vertonen. Ik heb het niet over belangrijke steden als Antwerpen en Gent, maar over kleinstedelijke gebieden zoals die in het structuurplan zijn opgenomen. Ik ben daar trouwens een heel overzicht van aan het maken.

Ik stel hier opnieuw een mattheuseffect vast: de kleine krijgen minder, de grote krijgen meer. En dat terwijl de grote steden meer financiële mogelijkheden hebben dan de kleine. Ik pleit hier dus niet voor mijn eigen gemeente, maar voor een aantal plattelandsgemeenten. Ik vind deze aanpak discriminerend ten opzichte van kleine gemeenten.

Mijnheer Van den Abeelen, hoe zit het eigenlijk met de implementatie van onze resolutie over de mobiliteitsconvenanten? Wij hebben met enkele mensen een resolutie ingediend. Er waren een aantal modules die men grondig ging onderzoeken en dan al dan niet schrappen. We hebben de regering een opdracht gegeven. Nu hoor ik dat er al een mobiliteitscongres is, waar een evaluatie van allerlei convenanten wordt gehouden, en dat er in april een ideeënboek komt. Ik veronderstel dat dat ideeënboek ook over de mobiliteitsconvenanten gaat. Ik wil wel eens weten wat u met die bezorgdheid van deze commissie doet.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik denk dat een belangrijk deel tegemoetkomt aan jullie bekommernissen. Ik ken niet alle aspecten uit het hoofd, maar ik wil het wel eens laten bekijken.

De heer Frans Peeters: Mevrouw de minister, er was ook gezegd dat de evaluatie tegen eind 2006 in de praktijk zou worden omgezet. We blijven wat dat betreft een beetje op onze honger zitten. Ik stel voor dat u daarover afspraken maakt met minister Peeters en ons meedeelt

met welke zaken er rekening gehouden is en met welke niet. Het is belangrijk dat dat teruggekoppeld wordt aan deze commissie.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Frans Peeters tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het meten van files

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Frans Peeters: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, beste collega's, uit de gegevens van de VRIND blijkt dat we vijf miljoen uren per jaar in de file staan. Dat betekent dat er een enorm probleem is in Vlaanderen. Maar dit is niet alleen in Vlaanderen een probleem: uit het Witboek Vervoer van de Europese Commissie is gebleken dat er ook in andere regio's van de EU heel wat problemen zijn voor de mobiliteit en vooral voor het functioneren van onze moderne economie in relatie met de mobiliteit.

Tevens maakt men melding van de permanente tegenstelling tussen een samenleving met een steeds grotere vraag naar mobiliteit en een publieke opinie die steeds meer moeite heeft met de voortdurende vertragingen op onze wegen, met alle gevolgen van dien. In het kader van het Mobiliteitsplan Vlaanderen is men ervan uitgegaan dat tegen 2010 het aantal verliesuren op de autosnelwegen beperkt zal worden tot 5 percent van het aantal gereden voertuiguren. Het gaat hier om autosnelwegen, maar er zijn daarnaast nog heel wat andere gewestwegen die op heel wat plaatsen dichtgeslibd zijn en waar zich ook heel veel files voordoen. Bij mijn weten worden daar geen metingen rond gedaan en is daar geen informatie over, hoewel dit probleem heel sterk aanwezig is.

Om hiertoe objectieve cijfers te vergaren, is het van belang dat de verkeersstromen daadwerkelijk in kaart gebracht worden. Dit heeft u, alsook minister Peeters, duidelijk aangegeven in de beleidsnota. Als voorbeeld wil ik het congestieprobleem op de E313 aanhalen. Dat probleem heeft altijd al bestaan, maar het laatste jaar stellen wij vast dat er elke dag files zijn, zonder uitzondering. Dat is een groot verschil met bijvoorbeeld vijf jaar geleden en dat betekent dat we niet op de goede weg zijn.

Er is sprake van structurele congestie. De natuurlijke aangroei van het verkeer speelt daar zeker een rol in, net als de beperkte stapelruimte op de te korte uitritten en de kleine bochtstralen in combinatie met de korte

invoegstroken. Daarnaast, en hierover heb ik reeds eerder een vraag om uitleg gesteld aan minister Peeters, betreft het ook congestie door ongevallen, die voorkomen door de net opgesomde problemen.

In de commissie voor Openbare Werken en Mobiliteit is er heel wat discussie geweest over het probleem van de files. Als we de juiste beslissingen willen nemen, is het van belang dat we weten hoe ze tot stand komen, hoe groot ze zijn en of er oorzakelijke verbanden zijn met een of ander probleem.

Mevrouw de minister, is er een systeem om systematisch files te meten? Zo ja, welk systeem is dat? Hoe worden de files vandaag gemeten? Wie beschikt over de gegevens? Met welke frequenties worden ze gemeten? Hoe worden de gegevens verwerkt? Is dit enkel op autosnelwegen of ook op andere primaire wegen, zoals gewestwegen? Wat is het aandeel van het vrachtverkeer in de files? Kan het aantal file-uren worden gerelateerd aan specifieke gebeurtenissen, zoals ongevallen, wegenwerken of bepaalde weersomstandigheden? Zijn de meetresultaten toe te wijzen aan een specifieke gebeurtenis op zich? Hoe verhouden de files op autowegen zich tot die op gewestwegen? Worden er vanuit die metingen aanbevelingen gedaan naar het beleid? Zo ja, welke? Door wie gebeurt dat?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Het meten van files lost het probleem niet op, maar het is wel belangrijk om aan verkeersmanagement te doen. Daar hebben we nog vele belangrijke stappen te zetten.

Het hoofdwegennet in Vlaanderen is uitgerust met automatische verkeersmeetsystemen waarmee de verkeersafwikkeling in real time en offline continu kan worden gemonitord. Op het onderliggende gewestwegennet zijn deze meetsystemen niet aanwezig. Op het hoofdwegennet gaat het over puntmetingen, aangeleverd door telpunten – enkelvoudige of dubbele detectielussen in het wegdek – die zich doorgaans net voor of net na op- en afrittencomplexen en knooppunten bevinden. AID-camera's worden geïnstalleerd op de ringwegen rond Antwerpen en Brussel.

De telpunten bepalen op basis van het verband tussen de bezettingsgraad van de weg en de snelheid van de verkeersstroom de Level of Service (LOS) van een stuk autosnelweg. Er bestaan vijf LOS-niveaus, gaande van stilstaand verkeer tot vlot verkeer. Een groot deel van de bestaande telpunten maakt gebruik van enkelvoudige inductielussen, de snelheid wordt niet rechtstreeks gemeten maar wordt afgeleid door middel van algoritmes.

De nieuwe generatie telpunten is gebaseerd op dubbele inductielussen. Die laten een rechtstreekse meting van

de snelheid toe, wat de nauwkeurigheid ten goede komt. Het verkeerscentrum heeft in zijn planning opgenomen om in de komende jaren 350 dubbele lussen te leggen. Dan kunnen we veel efficiënter de snelheid, hoeveelheid, intensiteit en het verschil tussen vrachten en personenvervoer meten. Vandaag kunnen we dat niet omdat het over enkelvoudige lussen gaat.

De AID-camera's bewaken elk een kleine sectie van de weg en brengen het verkeerscentrum onmiddellijk op de hoogte door middel van automatische alarmen van elke anomalie in de verkeersstroom, bijvoorbeeld een ongeval, een stilstaand voertuig, een plotse verandering in de snelheid van de verkeersstroom enzovoort. Deze AID-camera's berekenen continu, in real time een LOS op basis van snelheid en bezettingsgraad.

Daarnaast wordt een klein deel van de filemeldingen in Vlaanderen handmatig ingewonnen, bijvoorbeeld door telefonische meldingen van politiediensten of correspondenten. Op basis van al deze gegevens die in real time binnenkomen in een centrale computer, beschikt het verkeerscentrum op ieder ogenblik van de dag over een actueel beeld van de verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet of een actueel beeld van waar de files zich bevinden.

De vertaling van deze informatie naar filezwaarte of voertuigverliesuren is een berekening die offline wordt uitgevoerd. Het aantal voertuigverliesuren, of het verlies opgelopen door alle voertuigen betrokken in de file, wordt bepaald door de effectieve snelheid van de verkeersstroom en het aantal voertuigen betrokken in de file. Dit impliceert accurate metingen van zowel de verkeersintensiteit als de verkeerssnelheid. Deze berekening van het aantal voertuigverliesuren is vooralsnog enkel gebaseerd op het systeem van de puntmetingen.

De berekening voor het hoofdwegennet Vlaanderen wordt sedert oktober 2000 uitgevoerd op maandbasis, waarbij volgende indicatoren worden berekend: de duur vertraagd verkeer, of de tijd gedurende welke er vertraagd verkeer is, het aantal voertuigverliesuren, of de extra reistijd die weggebruikers nodig hebben om een wegsectie door te rijden tijdens vertraagd verkeer ten opzichte van de reistijd bij free-flowverkeer.

Enkel met telpunten gebaseerd op de dubbele lustechnologie kan een onderscheid gemaakt worden tussen vrachtvervoer en ander verkeer. De huidige dekkingsgraad op het wegennetwerk van dit type beschikbare telpunten is onvoldoende om getrouwe gegevens te produceren over het aandeel vrachtverkeer in de files.

Vandaag kunnen we het aantal file-uren niet relateren aan specifieke gebeurtenissen zoals ongevallen, wegenwerken of speciale weersomstandigheden. De berekening van het aantal voertuigverliesuren geeft op dit

ogenblik een gemiddelde duur vertraagd verkeer of geaggregeerde voertuigverliesuren bepaald per maand, weg, vak of regio. Het onderscheid tussen structurele en incidentele congestie of de link met specifieke gebeurtenissen wordt hierbij momenteel nog niet gemaakt.

Het verkeersmeetsysteem op het onderliggende wegennet levert enkel statistische informatie over het aantal voertuigen, maar geen snelheidsmetingen of bezettingsgraden. Voor het onderliggende wegennet zijn bijgevolg geen filemetingen mogelijk.

Deze gegevens worden gebruikt in specifieke studies zoals de evaluatie van de verkeerssituatie tijdens de werken aan ring in Antwerpen of de evaluatie van de fileproblematiek op de E313.

Conclusie: we hebben technologie die dringend vernieuwd moet worden om fijner te kunnen meten, vooral ten aanzien van het soort van vervoer, de snelheid en de intensiteit. In die programmatie is voorzien. We hebben de absolute doelstelling om via het verkeerscentrum Antwerpen, waar er al aan dynamisch verkeersmanagement wordt gedaan, dat dynamisch verkeersmanagement uit te breiden naar Gent en bepaalde knooppunten. Op een aantal jaren tijd moeten we een inhaalbeweging doen. Daarvoor is er in financiering voorzien.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Frans Peeters: Ik heb begrepen dat het cijfer van 5 miljoen uren dat mensen in de file staan, slechts bij benadering juist is en dat het aantal file-uren waarschijnlijk groter is omdat er ook puntmetingen gebeuren die niet zo verfijnd zijn als bijvoorbeeld AID ter hoogte van Antwerpen en Brussel.

U hebt gezegd dat er een inhaalbeweging moet gebeuren om bijkomend te investeren om beter te kunnen detecteren en op het vlak van verkeersmanagement te kunnen ingrijpen. Op welke termijn ziet u die investeringen? Meten is immers weten. Als we niets doen, rijden we met zijn allen vast, zoals op dit ogenblik voor een groot deel reeds het geval is. Is er nu reeds een zicht op wanneer die investeringen zullen gebeuren en is daarvoor in kredieten voorzien? Is dat voor alle autosnelwegen in Vlaanderen? Wordt er ook gedacht aan het onderliggende wegennetwerk, namelijk de primaire wegen categorie 1 en 2?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, u bent de laatste tijd veel in Nederland geweest in verband met het wegenvignet onder meer. Hoe komt het dat we anno 2007 niet slagen in wat Nederland wel kan? Daar bestaat een filemonitor die men kan raadplegen en die gebaseerd is op het Nederlands Verkeerscentrum. De enige studie bij ons die ik ken, is gemaakt door mensen van

Transport & Mobility uit Leuven. Nu wordt gezegd dat daarin staat wat het aantal file-uren bij ons is. Waarom is het niet mogelijk om ook bij ons een filemonitor te maken zoals in Nederland? Die kan de filezwaarte perfect weergeven en of die het gevolg is van beperkte capaciteit, van een ongeval of van werkzaamheden. We zouden de Vlamingen minstens de evolutie van onze files moeten kunnen tonen en zeggen wat de kans is op een file op welke plaats. Dat zou hen al een heel stuk vooruit helpen.

Mevrouw de minister, toen u pas minister werd, vond u dataverwerking zeer belangrijk. Ik zal binnenkort een vraag stellen over hoe men daarin is geëvolueerd. Op dat gebied kunnen we heel veel leren van de Nederlanders.

Minister Kathleen Van Brempt: Uw frustratie over een gebrek aan goede data is voor een deel ook de mijne. Ik ben wat dat betreft nog altijd dezelfde mening toegedaan. We hebben goede data nodig ter ondersteuning van het beleid, maar data lossen de problemen niet op. Dat bewijst spijtig genoeg de situatie in Nederland: de fileproblematiek is daar nog altijd groter dan bij ons. Men is bezig met een programma voor het plaatsen van 350 dubbele lussen. De timing ken ik niet. Ik zal dat opzoeken en u bezorgen.

Ik durf niet zeggen of we met de technologie die we vandaag hebben, al een filemonitor kunnen maken. Ik zal dat bekijken.

De heer Frans Peeters: Ik ga er alleszins vanuit dat het de bedoeling en de intentie is om te kunnen meten en over de data te kunnen beschikken en dan aan een goed beleid te kunnen werken.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
