

V L A A M S   P A R L E M E N T



Zitting 2006-2007

27 maart 2007

# HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE



## INHOUD

|                                                                                                                                                                                                                                          |   |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| Interpellatie van de heer Jan Peumans tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de evaluatie van het instemmingsdecreet van 20 mei 2005 inzake het Gewestelijk Expresnet | 1 |
| Met redenen omklede moties                                                                                                                                                                                                               | 8 |
| Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de verlenging van pachtcontracten van De Lijn                                        | 9 |
| Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het rapport van de Europese Commissie over de invoering van een wegenvignet       | 9 |



**Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen**

**Interpellatie van de heer Jan Peumans tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de evaluatie van het instemmingsdecreet van 20 mei 2005 inzake het Gewestelijk Expresnet**

**De voorzitter:** De heer Peumans heeft het woord.

**De heer Jan Peumans:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik heb deze interpellatie begin deze maand ingediend, maar naar aanleiding van de uitspraken van de heer Pardon en van de heer Lallemand, gedelegeerd bestuurder van Infrabel, is ze nog actueler geworden.

De heer Lallemand heeft, voor de verenigde parlementaire commissies voor Infrastructuur en Ruimtelijke Ordening van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, op 19 maart een uiteenzetting gehouden. Naar aanleiding van een krantenartikel in een bepaalde krant is dat in een stroomversnelling geraakt en werd veel aandacht besteed aan het feit dat alle vergunningen jaren vertraging oplopen.

Mijnheer de voorzitter, we hebben een instemmingsdecreet goedgekeurd op 20 mei 2005. We zijn inmiddels bijna twee jaar verder. Mevrouw de minister, het is goed om eens te vragen wat de stand van zaken is in verband met de ontwikkeling van het Gewestelijk Expresnet of het voorstadsnet van Brussel.

De Vrije Universiteit Brussel heeft onlangs een studie uitgebracht, waaruit blijkt dat de helft van de pendelaars naar Brussel zou overstappen naar het openbaar vervoer als de frequentie en de aansluitingen zouden verbeteren. Hoe frequenter men iets aanbiedt, hoe sneller men er gebruik van maakt. Dat is een gouden regel in de marketing van het openbaar vervoer.

Mevrouw de minister, de ontwerpen dateren al van de jaren tachtig. Allerlei buitenlandse studiebureaus hebben heel uitgebreide studies gemaakt om te zeggen dat het noodzakelijk was om een Gewestelijk Expresnet uit te bouwen, niet alleen in samenwerking met de NMBS.

Ik heb de uiteenzetting van de heer Lallemand opgevraagd bij het Brusselse Gewest. Het valt op dat hij noch het woord TEC, noch het woord MIVB, noch De Lijn in de mond heeft genomen. Hij beschouwt dat blijkbaar – en dat is typisch voor de spoorwegen – als een project waar alleen de spoorwegen actief in zijn en waar het regionale stads- en streekvervoer een mindere rol in speelt.

Men heeft veel studies gemaakt, er is een werkgroep opgericht en er is een samenwerkingsovereenkomst gemaakt. Die samenwerkingsovereenkomst is in 1999 opgestart, maar we hebben ze pas in 2005 goedgekeurd. Het heeft dus zes jaar geduurd. Naar aanleiding van het instemmingsdecreet hebben we hier een uitgebreide hoorzitting georganiseerd met iedereen die betrokken is bij de ontwikkeling van het stadsnet.

Bepaalde aspecten van het project lopen keer op keer vertraging op, ondanks de steeds duidelijker wordende verkeersknoop rond Brussel. Ik denk niet dat er enige uitleg bij nodig is, maar de mobiliteit rond en in Brussel is een ramp.

Intussen zijn de eerste werken op de spoorwegen officieel gestart, op 23 augustus 2006 tussen Ottignies en Brussel. Waar er nu twee spoorlijnen liggen, wil men dat op vier lijnen brengen. Op 28 augustus zijn ook de werken gestart in Vlaanderen, meer bepaald in Hoeilaart, op dezelfde lijn, voor de verbreding van de lijnen Brussel-Halle en Brussel-Leuven. Dat gebeurde al, maar dan in het kader van de HST.

We zijn intussen halfweg het nieuwe parlementaire jaar. In de Septemberverklaring heb ik niets gehoord over het GEN. Mevrouw de minister, in de beleidsbrief Mobiliteit staat kort en zonder veel concretisering: "Uitbouw van het Gewestelijk Expresnet rond Brussel".

Op 18 januari verscheen een advies van het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS over het GEN. De belangrijkste kritiek luidt: "Het GEN wordt een geïsoleerd netwerk, zonder veel connectie met andere spoordiensten. Is dat de toekomst voor het hele RER-netwerk?" Het lijkt erop dat de ambities geleidelijk worden teruggeschroefd: "Blijft de vraag waarom de NMBS in dit GEN-dossier zo weinig ambitie en enthousiasme aan de dag blijft leggen." De spoorwegen slagen er zelfs niet in om het GEN op een goede manier af te stemmen op het eigen aanbod.

Enkele weken geleden hadden we het, naar aanleiding van een vraag om uitleg van 13 februari, over de overeenstemming van De Lijn en de NMBS. Mevrouw de minister, u bevestigde nogmaals het belang van de uitbouw van het GEN: "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."

Mevrouw de minister, ik kan nog allerlei uitspraken citeren, maar ik wil een aantal zeer gerichte vragen

stellen en hoop daar vandaag ook een duidelijk antwoord op te krijgen.

Ik denk dat het decreet zelfs kamerbreed werd goedgekeurd. Hoe staat het met de op te richten organen, waarvan sprake in hoofdstuk II van de overeenkomst van 4 april 2003? Het gaat dan om het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit, afgekort ECMM, de stuurgroep en de operationele groep.

Mevrouw de minister, de vorige keer dat ik u een vraag stelde over het GEN was naar aanleiding van de gemeenschappelijke verklaring van de sociaaleconomische raden. De drie raden uit Vlaanderen, Brussel en Wallonië hebben een gezamenlijke verklaring afgelegd over het GEN. Toen, naar aanleiding van een actuele vraag van 12 juli 2006, wist u te zeggen dat de GEN-stuurgroep tweemaal was samengekomen, maar dat een evaluatie nog niet voorhanden was.

Hoe vaak zijn deze organen intussen samengekomen en welke beslissingen zijn genomen? Zijn verslagen en rapporten in te kijken? Ik verwijs naar artikel 9, paragraaf 1, van de overeenkomst van 4 april 2003, dat stipuleert dat jaarlijks een omstandig jaarverslag wordt uitgebracht door de stuurgroep. Mijnheer de voorzitter, ik zou graag kennis krijgen van dat omstandig jaarverslag en wat daarin wordt besproken.

Welke adviezen werden al uitgebracht? Heeft de stuurgroep een indicatief meerjarenprogramma en een jaarlijks programma opgesteld? Het gaat dan niet alleen om de NMBS, maar uiteraard ook over de drie andere vervoersmaatschappijen. Heeft deze stuurgroep al een onderzoek met betrekking tot verplaatsingsbehoeften opgeleverd?

Indertijd werd, in artikel 13, afgesproken dat een onderzoek zou gebeuren met betrekking tot de verplaatsingsbehoeften. Heeft het beroemde interministeriële comité de samenwerkingsstructuur al geëvalueerd, zoals was vooropgesteld in artikel 6, paragraaf 2, van het akkoord?

Hoe staat het met de “harmonisering van de tarieven en de integratie van de vervoerbewijzen”, zoals werd aangekondigd in artikel 4 van de overeenkomst? Op de agenda van het Overlegcomité met de federale overheid van 30 maart staat onder punt 12 de invoering van een ‘one-ticket smartcard’ in het openbaar vervoer. Met het oog op de nakende vergadering van het Overlegcomité ga ik ervan uit dat u kunt vertellen hoe het zit met de invoering ervan. Ik verwijs ook naar de schriftelijke vraag die ik u heb gesteld op 18 maart 2005. De Vlaamse Regering heeft op 17 december 1999 – heel lang geleden en voor uw tijd – de beslissing genomen om over te gaan tot één zone voor Brussel en de 19 gemeenten. Ik zou graag vernemen hoe ver het daarmee staat, want dat is vrij belangrijk voor het aanbod.

In het verleden werd hierover al discussie gevoerd. De heer Leo Pardon heeft er bij zijn afscheid op gewezen in een ietwat geruchtmakend interview in De Standaard. Op dit moment is er geen enkele officiële coördinerende instantie. De SERV zei in 2003: “Er worden overlegprocedures en samenwerkingsverbanden opgezet, maar de stap om voor het GEN-project een duidelijk herkenbare maatschappij op te zetten, blijft achterwege. Het is de overtuiging van de SERV dat zonder die stap geen succesvol Gewestelijk Expresnet mogelijk is. (...) Er is behoefte aan één operationele eenheid.” In juni 2006 kwam er een gezamenlijke verklaring van de Belgische sociaaleconomische raden: “Duidelijkheid over de verdere onderlinge samenwerking, de algemene en de technische coördinatie en met name ook over de concrete werking van de in de samenwerkingsovereenkomst van 4 april 2004 voorgestelde organen en over de verdere exploitatie en de financiering ervan is dan ook absoluut noodzakelijk.”

Bent u nog steeds van mening dat, gegeven het al dan niet functioneren van de aangehaalde organen, “één operationele maatschappij niet haalbaar en ook niet wenselijk is”, zoals u antwoordde in de commissie op 21 april 2005? Zo neen, op welke wijze denkt u deze structuur te realiseren? U weet dat er indertijd een volledige overeenkomst met de andere maatschappijen was, maar dat de huidige gouverneur van Limburg zich daar toen heel uitdrukkelijk tegen heeft verzet. Ik heb nooit kunnen achterhalen welke duistere reden hij daarvoor had, maar volgens mij is er iets fout gelopen inzake de coördinerende instantie, die een heel duidelijke rol zou kunnen vervullen.

Ik verwijs ook naar recente uitspraken van de Vlaamse werkgeversorganisaties UNIZO, VKW en Voka. Zij vragen voor het GEN één exploitatiemaatschappij, gestuurd door een federaal-regionaal Overlegcomité. Dat stond in De Tijd van 17 november 2006. Nog recenter liet de NMBS-topman, Leo Pardon, bij zijn afscheid in verband met het Gewestelijk Expresnet weten: “Het beste was misschien om er een apart bedrijf voor op te richten zoals oorspronkelijk gepland was.”

Mevrouw de minister, in de commissievergadering zei u heel recent over de samenwerking tussen De Lijn en de NMBS: “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.” U verklaarde dat op 13 februari 2007. Ik maak u er graag attent op dat de overeenkomst inzake het GEN niet eens een ‘overeenkomst’ is volgens de Raad van State, die stelt: “Het strookt meer met het rechtskarakter van de ‘overeenkomst’ om deze een ‘samenwerkings-

akkoord' te noemen. Het samenwerkingsakkoord lijkt geen directe verplichtingen aan de partijen op te leggen." De Raad van State gaf dit advies naar aanleiding van het instemmingsdecreet. Deze overeenkomst is dus het woord beheers- of samenwerkings-'overeenkomst' niet waard volgens de Raad van State, terwijl u die toch nodig acht voor een gedegen mobiliteitsbeleid.

Dit brengt ons op het spoor van de regionalisering van de NMBS, zoals werd ingeschreven in het Vlaamse regeerakkoord: "Daarom engageren de Vlaamse regeringspartijen er zich uitdrukkelijk toe om alles in het werk te stellen om de bekende resoluties van het Vlaams Parlement van 3 maart 1999, zoals die recent werden geactualiseerd, op korte termijn te realiseren. Concreet gaan zij dus voor: de overheveling van de spoorinfrastructuur en de exploitatie ervan." Mevrouw de minister, zijn er reeds studies gemaakt om deze regionalisering voor te bereiden? Wegens de overname in het huidige regeerakkoord en omdat we niet meer zo veraf zijn van de federale verkiezingen, zal dit ongetwijfeld ter sprake komen.

U gaf mee dat de inhoud van de GEN-overeenkomst zal worden ingepast bij de eerstkomende herziening van de beheersovereenkomst met De Lijn. Dat bleek uit het antwoord op de schriftelijke vraag met nummer 203 van 18 augustus 2005. Wanneer zal dat gebeuren? Gebeurt het pas in 2009? Momenteel worden deze organen niet aangehaald in de beheersovereenkomst.

**De voorzitter:** De heer Gatz heeft het woord.

**De heer Sven Gatz:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag zal kort zijn, want de uiteenzetting van de heer Peumans was voldoende uitgebreid. Ik kan me in grote mate bij zijn vragen aansluiten. Ik wil het nog even hebben over de gebeurtenissen van vorige week, ook al hebben die technisch meer te maken met ruimtelijke uitvoering. Ze betreffen het hele GEN-parcours en het afleveren van de bouwvergunningen. De Vlaamse minister van Ruimtelijke Ordening, de heer Van Mechelen, heeft vorige week duidelijk gesteld dat men op schema zit voor wat zijn aandeel betreft. De Vlaamse Regering, maar ook Infrabel wezen in de richting van de Brusselse regering, maar vreemd genoeg bleek ook de Brusselse minister van Ruimtelijke Ordening te zeggen dat de bouwvergunningen in Brussel helemaal geen vertraging hebben opgelopen. Ofwel vertelde ze de waarheid, ofwel zette ze een pokerface op. Beschikt u over algemene informatie die niet zozeer de technische aspecten van het afleveren van de bouwvergunningen betreft, maar wel de timing? Zitten we op schema of klopt het nieuws dat we vorige week vernamen? Hebben we opnieuw 3 à 5 jaar achterstand opgelopen? Informatie over de timing zou dus wel nuttig zijn. Ik besef dat ik deze vraag punctueler aan uw collega's zou kunnen stellen. Het is echter niet de bedoeling

het debat altijd te 'saucissoneren'. Ik voeg deze vraag dan ook gewoon toe aan die van de heer Peumans.

**De voorzitter:** De heer Van Dijk heeft het woord.

**De heer Wim Van Dijk:** Het minste dat we vandaag over het fameuze GEN kunnen zeggen, is dat het wat in het slop zit. De vertragingen waren al structureel. We zijn al enige decennia bezig met het GEN, maar nu is de vooropgestelde timing hopeloos achterhaald. De operationalisering van enkele assen wordt, als ik de pers mag geloven, met 2 tot 4 jaar opgeschoven. Het strafste is dat vooral het Brusselse Gewest met de nodige vergunningen zeer laat over de brug komt, terwijl het voorstadsnet volgens het advies van de SERV bij het instemmingsdecreet "in hoofdzaak geconcipieerd is vanuit de behoefte van het Brusselse Gewest". Dat is op zijn minst straf te noemen.

U weet dat wij als enige partij tegenstander zijn van het GEN zoals het gepland is. Ter attentie van de heer Peumans: de meerderheid voor het instemmingsdecreet was niet kamerbreed. Wij waren tegenstander om velerlei redenen. Het is voornamelijk een spoorplan, en in die zin verwondert het mij niet dat de heer Lallemand in zijn verklaringen het eigenlijk alleen maar over de sporen heeft en niet over De Lijn, de TEC of de MIVB. Dat spoorplan bestaat uit radiale verbindingen, gericht op een beperkt aantal zones in Brussel. Er is nooit een fatsoenlijke haalbaarheidsstudie gebeurd, noch een behoefteonderzoek per lijn. Twee Waalse assen komen er alleen vanwege de zogenaamde communautaire evenwichten. Wat het effect van het GEN op een eventuele stadsvlucht is, daar hebben we het raden naar. Nochtans is dat verre van onbelangrijk. Dat bracht ik al ter sprake bij de bespreking van het instemmingsdecreet.

De evaluatie van die overeenkomst, waarmee dit parlement in mei 2005 heeft ingestemd, wordt zeer terecht aan de orde gesteld. Wat betreft de stand van zaken van enkele artikels uit de overeenkomst, heeft de heer Peumans er al een heel deel behandeld. Ik wil de minister vragen hoe het staat met de coördinatie van de activiteiten van de verschillende maatschappijen vermeld in artikel 10.

Het behoefteonderzoek moet uiteindelijk resulteren in een businessplan voor het hele GEN, waarin ook de informatie is opgenomen van alle maatschappijen, en dus ook de andere dan de NMBS. We weten uit de hoorzitting dat de NMBS wel een soort businessplan heeft, maar het businessplan waarvan sprake in de overeenkomst, is wel degelijk een plan voor het gehele GEN. Wat is daar de stand van zaken?

Ik neem aan dat de prognoses voor de exploitatiekosten, en in eerste instantie jarenlang exploitatieverliezen, vanwege de vertraging, herbekeken zijn of zullen

worden. Wat is de financiële repercussie van de verträgen die nu worden opgelopen? Is er al enig zicht op welke begeleidende maatregelen, vermeld in artikel 22 en geëxpliciteerd in bijlage 5 van het akkoord, er concreet zullen worden uitgewerkt? Als ik de tekst mag geloven, staat of valt het hele plan met die begeleidende maatregelen.

We hadden het vorige keer ook over het regionet Brussel-Brabant, wat helemaal niet ter sprake komt in de overeenkomst. Dat regionet is toch in belangrijke mate complementair aan het GEN en het is bovendien veel beter uitgewerkt. Zeer belangrijke transversale verbanden en een goede ontsluiting van enkele cruciale bedrijvenczones in de Vlaamse Rand, ik noem maar Zaventem en Diegem, maken van dat regionet deel uit. Ik mag toch hopen dat de realisatie van delen van dat regionet, waarvan meer busvervoer deel uitmaakt dan in het GEN, gewoon doorgang zal vinden zoals gepland.

Wat is het effect van de verträgen die het GEN zal oplopen op de planning van de toevoerlijnen die door De Lijn werden uitgetekend en gerealiseerd moeten worden?

Ik kan de in het regeerakkoord opgenomen en door de heer Peumans opnieuw opgeworpen vraag tot regionalisering van het spoor, uiteraard met overtuiging steunen. Het is alleen maar raar dat de meerderheidspartijen die datzelfde regeerakkoord hebben gesloten, en dus ook de N-VA met de nochtans zeer kritische collega, destijds het instemmingsdecreet hebben goedgekeurd, terwijl het GEN-akkoord toch bol staat van typisch Belgische communautaire evenwichten. Ik kan dat alleen maar vaststellen.

**De voorzitter:** De heer Glorieux heeft het woord.

**De heer Eloi Glorieux:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik sluit me aan bij de pertinente vragen die door de heer Peumans zijn gesteld. U weet dat mijn fractie groot voorstander is van een snelle realisatie van het GEN om de goede reden dat dat mogelijk maakt dat duizenden pendelaars dagelijks vanuit Dendermonde, Aalst, Mechelen en het Leuvense op een meer duurzame wijze naar Brussel kunnen pendelen. Dat zal niet alleen tot gevolg hebben dat het aantal files en de verkeerscongestie in de Vlaamse Rand zal teruggedrongen worden maar ook het aantal wagens. De schattingen zijn dat het GEN, wanneer het volledig operationeel is, in staat moet zijn om ongeveer 100.000 auto's uit de hoofdstad te weren. Dat is veel meer dan een slok op een borrel. Het is niet alleen goed voor de verkeersleefbaarheid in de Vlaamse Rand maar ook in de hoofdstad zelf, wat goed is voor het milieu. Ik denk daarbij niet alleen aan de CO<sub>2</sub>-uitstoot maar ook aan het fijn stof, dat in de hoofdstad ook een probleem vormt.

Daarom betreuren wij het ten zeerste dat nu eens te meer wordt aangekondigd dat de realisatie van dit Gewestelijk

Expresnet verträgen zal oplopen. Dat is niet alleen jammer, gezien de dringendheid van de klimaatproblematiek en van de problematiek van het fijn stof in de hoofdstad, waarmee we vorige week en twee weken geleden nog werden geconfronteerd, is het totaal onaanvaardbaar.

Naast Brussel en de NMBS draagt ook Vlaanderen hier een grote verantwoordelijkheid. Vlaanderen moet een tandje bijsteken.

Ik sluit mij graag aan bij de vragen van de heer Peumans. Maar ik wil, mevrouw de minister, ook nog een bijkomende vraag stellen. Wat vindt u van het idee dat Groen! vorige week lanceerde, om aan het GEN, zoals het vandaag bestaat, een GEN voor de zwakke weggebruiker te koppelen? De kern van de randgemeenten van Brussel – ik denk aan Dilbeek, Meise, Zaventem, Overijse – bevindt zich op ongeveer 10 tot 15 kilometer van het centrum van Brussel. Die afstand zou perfect met de fiets kunnen worden afgelegd indien er veilige en comfortabele fietspaden zouden zijn. Zo zou je niet alleen op een veilige en comfortabele wijze maar vaak ook sneller de hoofdstad kunnen bereiken. Ikzelf kom soms vanuit Hoeilaart met de fiets naar het parlement. Dat is welgeteld 14 kilometer. Ik ben hier vaak sneller dan wanneer ik, sporadisch, met de auto kom of zelfs, zoals in de meeste gevallen, met het openbaar vervoer. Indien dit zou aangemoedigd worden, zou ook dit een grote bijdrage kunnen leveren aan de verkeersleefbaarheid en aan het dringende terugdringen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot.

Mevrouw de minister, ik sluit me dus aan bij de vragen van mijnheer Peumans, maar ik had graag geweten wat uw standpunt is in verband met dit idee.

**De voorzitter:** Mevrouw Van der Borghet heeft het woord.

**Mevrouw Vera Van der Borghet:** Mijnheer de voorzitter, eigenlijk gaat mijn vraag niet over het GEN als zodanig, maar hij past wel in de algemene context van het probleem zoals het hier werd geschetst. U weet dat ik hier een aantal weken geleden een vraag heb gesteld over de goede samenwerking die er zou moeten zijn tussen De Lijn en de NMBS. U hebt blijkbaar deze week een aantal verklaringen gedaan bij de opening van een tentoonstelling over het Spartacusplan. U stapt daar misschien, bij deze discussie over het GEN, van af. Misschien wilt u meer de nadruk leggen op de light-railtrajecten in plaats van op het GEN? Dat vroeg ik me af toen ik las wat u daar hebt verklaard. Ik wil u ook vragen welke initiatieven u al hebt genomen met het oog op een betere samenwerking tussen De Lijn en de NMBS.

**De voorzitter:** Minister Van Brempt heeft het woord.



**Minister Kathleen Van Brempt:** Vooraleer ik inga op de technisch-informatieve vragen van de heer Peumans en dan de wat meer politieke vragen van de heer Peumans en de anderen, wil ik al doen opmerken dat ik u een aantal antwoorden verschuldigd zal blijven. U kent ook de reden: de beperkte bevoegdheid van het Vlaamse Gewest in deze.

De engagementen die het Vlaamse Gewest heeft opgenomen in het Gewestelijk Expresnet komen we na, zowel qua timing als in de uitvoering. Ik denk aan de eigen ontwikkeling van de lijnen, en de heer Gatz verwijst terecht naar de reactie van de minister van Ruimtelijke Ordening, die duidelijk aangeeft dat het Vlaamse Gewest voor wat de vergunningen betreft de nodige engagementen is nagekomen.

Eerst en vooral: de verschillende organen die zijn afgesproken. Ik weet ook wel dat de vaste coördinatie van het plan een van de achillespezen van het GEN is. Daarvoor zijn een aantal structuren opgezet, zoals het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit. Dat Comité bestaat nog steeds en is samengesteld uit de drie gewestelijke ministers die bevoegd zijn voor openbaar vervoer en mobiliteit, samen met de federale minister die bevoegd is voor het treinvervoer. Het ECMM is samengekomen op 31 mei 2006 en het secretariaat ervan wordt waargenomen door de FOD Mobiliteit.

De GEN-stuurgroep, die veeleer bestaat uit vertegenwoordigers van de ministers en de openbaarvervoermaatschappijen, is meerdere malen bijeengekomen: op 28 april, 7 juni, 4 september, 25 oktober en 21 november 2006. Deze stuurgroep heeft zich vooral gebogen over een aantal praktische uitdagingen, zoals de aanpassing van het GEN-station, de stand van zaken met betrekking tot de infrastructuur voor de realisatie van het GEN, het onderzoek van een compatibel systeem van vervoersbewijzen, de harmonisering van tarieven – waarop ik straks nog terugkom –, de problematiek van het rollend materieel van het GEN en de modernisering van de aankoop van het nieuwe rollend materieel. De stuurgroep heeft nog geen vol jaar vergaderd, er is dus ook nog geen jaarverslag. Ook hier wordt het secretariaat waargenomen door de FOD Mobiliteit.

Dan is er nog de operationele groep, die maandelijks bijeenkomt. De voorzitter daarvan werd door de stuurgroep aangeduid op 4 september 2006. Op 21 november 2006 formuleerde de GEN-stuurgroep adviezen over de aankoop en de financiering van rollend materieel voor het GEN. Er werd nog geen indicatief meerjarenprogramma en nog geen jaarlijks programma opgesteld, maar de GEN-stuurgroep nam wel kennis van de bestaande meerjarenprogramma's, in het bijzonder van de NMBS-groep voor het onderzoek met betrekking tot de verplaatsingsbehoeften. Daar heeft de GEN-stuurgroep het lastenboek voor de opdracht uitgeschreven.

Het ECMM heeft de bestaande samenwerkingsstructuur ook nog niet geëvalueerd. Dat wat betreft de structuur en de werking van de verschillende structuren.

Mijnheer Peumans, u weet dat de harmonisering van de tarieven ook voor mij een heel belangrijk dossier is, dat, wat mij betreft, het GEN overstijgt. Het is een belangrijk dossier voor heel Vlaanderen en de integratie van de verschillende vervoerssystemen. Ook met betrekking tot Spartacus is dat een vraag die regelmatig opduikt.

Op 31 mei 2006 hebben de ministers van Mobiliteit en de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven een protocol goedgekeurd, waarin de wens wordt uitgedrukt – en ondertussen is al heel wat werk verzet – om tegen 2010 de toegang tot het openbaar vervoer via één enkel ticket tot stand te brengen voor alle openbaarvervoermaatschappijen van België. 2010 is de deadline, die ook bruikbaar is voor het GEN.

Om dat te kunnen voorbereiden, werd een werkgroep interoperabel ticketing samengesteld met vertegenwoordigers van de verschillende vervoersmaatschappijen en onder begeleiding van de nv Syntigo, een filiaal van de NMBS-Holding.

Op 26 februari 2007 heeft de werkgroep het rapport met de concrete projectomschrijvingen voorgesteld in vijf fasen. Er is een fase beleidsbeslissing en opstart; een designfase, waarin de technische standaarden, de gegevensmodellen en de informatica worden gedefinieerd; een ontwikkelingsfase, voor de aanschaf en ontwikkeling van informaticatoepassingen en een gemeenschappelijk platform, en een pilootfase die bestaat uit het testen van het project.

Om dat allemaal in gang te zetten, moeten de verschillende regeringen zich de komende weken uitspreken over dit één ticket, omdat daar uiteraard ook de nodige financiering aan gekoppeld moet worden. Dit is breder dan het GEN-verhaal, het gaat over één ticket voor het hele land en dus niet enkel voor het Gewestelijk Expresnet.

Mijnheer Peumans, als u mij vraagt of ik vandaag voorstander ben om te gaan naar één operationele maatschappij voor het GEN, blijf ik bij mijn standpunt. Ik denk niet dat één operationele maatschappij de problemen die we vandaag hebben, niet zou kennen. Ik denk dat de structuur op zich niet de problemen oplost. Het is trouwens een beslissing die in het verleden werd genomen, en ik denk dat het belangrijk is dat we gemaakte afspraken uit het verleden honoreren.

De realisatie van één exploitatiemaatschappij, gestuurd door een soort federaal-regionaal Overlegcomité, die volledig gefinancierd zou moeten worden door de federale overheid, lijkt me in dit verband geen goed institu-

tioneel kader. Het is belangrijk – en dat doen we ook – dat ieder vanuit zijn bevoegdheid en zijn bevoegde vervoersmaatschappij verantwoordelijkheid opneemt.

De verdere realisatie van het GEN is afhankelijk van de beschikbaarheid van bijkomende infrastructuur en van voldoende financiële middelen bij de federale overheid, om de exploitatietekorten die verbonden zijn aan de uitbreiding van het aanbod bij te passen.

Mijnheer Peumans, u weet dat bijkomende infrastructuur momenteel voorwerp uitmaakt van verschillende procedures en onderwerp is van het debat over de vertraging van het GEN, voor wat betreft de NMBS-infrastructuur. Er is zeker ook een reden waarom de heer Lallemand zich beperkt tot de NMBS, want daar is natuurlijk bijkomende infrastructuur nodig.

Wat wij doen, vanuit de verantwoordelijkheid van De Lijn, is gekoppeld aan busverbindingen. Naast een aantal afspraken over vrije busbanen en dergelijke, zijn dat geen grote infrastructuurinvesteringen.

Ik wil er toch nog eens op wijzen dat De Lijn, net zo goed als de TEC, de voorbije jaren een ernstige inspanning heeft geleverd om het aanbod van de streeklijnen naar Brussel uit te breiden, in het kader van de afspraken voor het GEN. Elk jaar zijn er eigenlijk nieuwe GEN-assen bijgekomen. In 2000 was dat de GEN-as Ninove-Brussel, in 2002 de as Leuven-Kortenberg-Brussel, in 2003 Overijse-Brussel en in 2006 was er de as Halle-Brussel.

Ondertussen is ook het aanbod van de NMBS in het kader van de realisatie van het GEN verbeterd. De federale ministerraad van Oostende van 2004 heeft het licht op groen gezet voor een gefaseerde uitvoering van het GEN. Zoals u weet zijn er heel wat discussies, vooral over de uitvoeringen die te maken hebben met infrastructuurinvesteringen.

Mijnheer Peumans, de discussie over het juridische kader van de overeenkomst van 4 juli 2003 is zeker valabel. Ik vind ook dat de visie van de Raad van State niet onlogisch is. Alleen kan worden gesteld dat de verschillende parlementsleden de overeenkomst hebben gevalideerd. Het samenwerkingsakkoord van 4 april 2003 heeft er alvast toe geleid dat er inzake integratie van vervoersbewijzen concrete stappen zijn gezet.

De werking van de GEN-stuurgroep geeft het Vlaamse Gewest ook de mogelijkheid om erop toe te zien dat de andere gewesten en de federale overheid hun engagementen nakomen en dat doen we ook. Ik wil erop wijzen dat de federale regering op 21 december 2006 haar goedkeuring hechtte aan de bestelling door de NMBS van 95 elektrische motorstellen, die volledig ingezet zullen worden op de GEN-lijnen, en aan de financiering

ervan. Daarnaast is ook de fasering voor de invoering van het GEN vastgelegd, waarvan de verbeteringen van de voorstadsbediening, die sedert 10 december werden doorgevoerd, deel uitmaken.

Mijnheer Peumans, aan uw vraag over de regionalisering van de NMBS, koppel ik ook de vragen over het standpunt dat ik heb ingenomen naar aanleiding van de uitspraken van de heer Pardon en de stelling die ik sterk verdedigd heb bij de opening van de tentoonstelling van Spartacus. Er is vandaag, stricto sensu, geen studie bezig die de regionalisering moet voorbereiden. We zijn wel volop bezig met een studie over het invoeren en de exploitatie door De Lijn van lightrail op bestaande en verlaten spoorwegassen. Dat gaat veel verder dan Spartacus. We kijken waar we in Vlaanderen initiatieven kunnen nemen.

Ik wil nog eens herhalen dat er geen sprake van kan zijn dat treinen worden afgeschaft, want we hebben nood aan meer en niet aan minder openbaar vervoer. Het is erg belangrijk dat het Vlaamse Gewest een veel grotere impact heeft op de exploitatie van de NMBS voor wat betreft de regionale lijnen. Ik vind niet dat wij ons moeten bemoeien met bijvoorbeeld de HST-lijnen, maar ik vind wel dat wij, vanuit de behoeften die wij hebben vanuit het gewest, een veel grotere impact moeten hebben op de NMBS-exploitatie voor wat betreft de regionale lijnen. We bewijzen dat trouwens door in het Spartacusplan duidelijke ambitieniveaus naar voren te brengen, waarvan ik ook vind dat de NMBS ze moet waarmaken, maar dat zullen de komende onderhandelingen wel aangeven.

De NMBS moet openstaan voor de mogelijkheid van exploitatie door De Lijn op bestaande beddingen van de NMBS.

Dat is misschien een pragmatisch standpunt, maar ik vind het wel een standpunt dat ons sterk vooruit kan helpen bij de oplossing van een aantal mobiliteitsknopen in Vlaanderen.

De beheersovereenkomst loopt tot 31 december 2009. Ik verwijs naar de nieuwe beheersovereenkomst voor de integratie en de verdere verduidelijking van het GEN. Ik denk ook dat dat vandaag niet meer dan logisch is.

Op de vragen over het effect van de vertragingen, waarover nu vooral vanuit de NMBS over gecommuniceerd wordt – en dat gaat over de noodzakelijke vergunningen voor het ontwikkelen van de infrastructuur – moet ik het antwoord schuldig blijven. Ik heb daar geen zicht op. Het is wel zo dat wij onze engagementen nakomen en dat er uiteraard geen effect is op onze engagementen. Elke bijkomende lijn vanuit Vlaams-Brabant naar Brussel heeft een intrinsieke waarde op

zich en een bijkomende meerwaarde voor de pendelaar. Wat het effect van de timing is, kan ik u, jammer genoeg, vandaag niet zeggen.

Wat betreft de relatie met het Regionet Brabant-Brussel, is het belangrijk om aan te stippen dat dat regionet een visie is op het openbaar vervoer en de ontwikkeling van het openbaar vervoer voor heel Vlaams-Brabant. Het GEN is daar een onderdeel van. Onze engagementen voor het GEN zijn daar een onderdeel van, net zoals START, dat werd versneld door de beslissing van de Vlaamse Regering, daar een onderdeel van is. Er is dus eigenlijk geen tegenspraak tussen het GEN en het Regionet Brabant-Brussel, ze werken sterk geïntegreerd.

Tot slot de vraag over mijn houding over het GEN voor de zachte weggebruiker. Ik moet eerlijk zeggen dat het aan mijn aandacht is ontgaan. Ik heb het niet gezien in de pers. Ik denk dat het de moeite waard is om het te bekijken. Mijnheer Glorieux, we zijn meer dan ooit van plan om bijkomend te investeren in fietsinfrastructuur. Ik weet ook dat mijn collega uit het Brusselse Gewest daar een prioriteit van wil maken. Dat is niet evident in Brussel, want ik denk dat de stad nog heel wat achterstand heeft in te halen. Misschien valt daar op een geïntegreerde manier verder over na te denken. Ik zeg daar dus niet neen tegen, maar ik moet dat eens rustig kunnen bekijken.

**De voorzitter:** De heer Peumans heeft het woord.

**De heer Jan Peumans:** Mevrouw de minister, ik ben een beetje teleurgesteld over uw antwoord. Twee jaar geleden hebben we hier een uitgebreide hoorzitting gehad met alle betrokkenen. Als u zegt dat het GEN en het Regionet Brabant-Brussel twee ongeveer dezelfde dingen zijn, moeten we toch de notulen van wat die mensen toen hebben gezegd, opnieuw bovenhalen.

Mevrouw de minister, u zegt dat we een beperkte bevoegdheid hebben. Het instemmingsdecreet over het GEN werd getekend door alle regeringen en werd goedgekeurd door alle parlementen. Ik denk niet dat de ene in een ondergeschikte positie staat ten opzichte van de andere.

Ik hoor zeggen dat de one-ticket smartcard ingevoerd gaat worden in 2010. We zijn nu 2007. Er zijn hier in het verleden nog prognoses gemaakt over inkomsten die men zou realiseren en dingen die men zou betalen. Welke scenario's zijn er over de manier waarop men dit zal financieren? Ik denk niet dat u in 2009 zult zeggen dat u in 2010 gaat kijken hoe u dat zult financieren. Ik zou hier graag wat meer informatie over hebben. Ik heb ook wel begrepen dat al die ministers vorig jaar op 31 mei een soort protocol getekend hebben, maar de vraag is aan welk type one-ticket smartcard men denkt. Op welke

manier gaat men dat financieren? Ik denk dat dat een belangrijk gegeven is.

Mevrouw de minister, u blijft bij uw standpunt dat u één operationele maatschappij niet zit zitten, want dat lost, volgens u, een aantal problemen toch niet op. Welke problemen moeten dan in feite worden opgelost?

Waar is nu dat allesomvattende plan, waarin de taken, functies en investeringen van de vervoersbedrijven staan, evenals een eenvormig tarief en een eenvormige exploitatie? Dat was de oorspronkelijke bedoeling van het GEN-verhaal, maar ik hoor daar niets meer over.

U zegt dat de heer Lallemand in het Brussels Parlement alleen heeft gesproken over de spoormobiliteit, maar het is fundamenteel dat er een integraal gezamenlijk aanbod komt van de vier vervoersmaatschappijen. Waar is dat allesomvattende plan?

Mevrouw de minister, u hebt herhaalde malen gezegd dat de regionalisering van de spoorwegen een betere zaak zou zijn. U hebt dat ook gezegd op het gebied van verkeersveiligheid. U maakt er een spoorwegbocht omheen, want u begint dan over de samenwerking tussen de NMBS en De Lijn of tussen stads- en streekvervoermaatschappijen.

Als de spoorwegen geregionaliseerd zouden worden, wat is dan uw visie? Dat is een fundamentele vraag met het oog op de verkiezingen van 10 juni.

Welke plaats krijgen de spoorwegen in het Vlaamse mobiliteitsverhaal? Ik hoor u daarover niets zeggen. U hebt het wel over de samenwerking tussen de NMBS en De Lijn, maar ik heb u gevraagd welke visie u hebt op de integrale samenwerking.

**De voorzitter:** De heer Van Dijck heeft het woord.

**De heer Wim Van Dijck:** Mijnheer de voorzitter, ik vind het nogal gemakkelijk dat wordt verwezen naar de 'beperkte bevoegdheden'. De minister heeft uiteraard ook zitting in het Executief Comité. De vragen waar wij mee zitten en die we hier stellen, zouden ook de vragen moeten zijn die de minister in dat comité stelt. Ze zou er een afdoend antwoord op moeten kunnen geven. Ik vind het nogal makkelijk om zich te verschuilen achter 'beperkte bevoegdheden'. Op een aantal vragen die ik heb gesteld, zullen er nu helaas geen antwoorden komen. Ik vond het nochtans heel pertinente vragen, zeker die over het financiële plaatje. Verwijzen naar federale budgetten is mooi, maar we mogen niet vergeten dat federaal geld in de eerste plaats ook Vlaams geld is.

Er was enkel een advies over het rollend materieel. Dat rollend materieel zou initieel eind 2006 al geleverd zijn.

Meerjarenplannen zijn er nog niet, er is enkel het plan van de NMBS, en er is nog geen enkele evaluatie gebeurd. We kunnen concluderen dat er weinig gevolg werd gegeven aan het instemmingsdecreet, dat nochtans door de meerderheid met enthousiasme werd goedgekeurd.

Dat er geen operationele maatschappij komt, is natuurlijk geen nieuws. De minister heeft al verschillende keren verklaard dat ze er geen voorstander van is. Toevallig is de NMBS er ook geen voorstander van.

Voor wat het regionet Brussel-Brabant en de zaken die De Lijn in het geheel van het GEN of het regionet heeft gerealiseerd, valt het me op dat de minister enkel voorbeelden geeft van radiale lijnen die werden gerealiseerd. Het gaat om lijnen, ook buslijnen, naar Brussel. In het regionet waren nochtans ook een groot aantal transversale lijnen opgenomen. Is ter zake dan niets gebeurd?

Natuurlijk ben ik teleurgesteld omdat er geen studie wordt gemaakt inzake de regionalisering. Ik had weinig anders verwacht, maar ik wil de minister er toch op wijzen dat de optie die ze neemt om enkel uit te gaan van eigen exploitatie van verlaten of weinig gebruikte lijnen, eventueel met lightrail, een stap in de goede richting kan zijn, maar niet zonder gevaar is. Het zou wel eens kunnen dat de NMBS de verlieslatende lijnen à volonté afstoot zodat De Lijn ervoor moet zorgen en wij met een financiële kater zitten. Als wij het hebben over regionalisering, hebben we het niet alleen over de eigen exploitatie, maar over de regionalisering van het hele plaatje, ook van de infrastructuur. Pas dan zullen we een heel eind vooruit komen, niet met de exploitatie van enkele lijnen.

**De voorzitter:** De heer Glorieux heeft het woord.

**De heer Eloi Glorieux:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik ben bijzonder blij met de interesse die u toont voor de realisatie van een GEN voor de zachte weggebruiker. We zullen u zeker steunen om er daadwerkelijk werk van te maken. U merkt terecht op dat die realisatie in samenwerking met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest moet gebeuren. Het kan immers niet de bedoeling zijn dat de fietspaden van die vetrekken in bijvoorbeeld Meise en Dilbeek, stoppen aan de gewestgrens.

Mijnheer de voorzitter, ik kondig een motie aan en nodig de collega's van de andere fracties uit om een gezamenlijke motie in te dienen waarin we aan de regering vragen om daadwerkelijk werk te maken van een GEN voor de zachte weggebruiker.

**De voorzitter:** Minister Van Brempt heeft het woord.

**Minister Kathleen Van Brempt:** Dames en heren, begrijpt u me niet verkeerd. Als ik verwijs naar de be-

voegdheden, dan doe ik dat niet uit overdreven bescheidenheid, maar wel omdat ik de verantwoordelijkheid op de juiste plaats wil leggen. Dat is ook wat we moeten doen in de diverse coördinatieorganen waarover afspraken werden gemaakt in het licht van het GEN. Ieder heeft zijn verantwoordelijkheid en het Vlaamse Gewest neemt inzake het GEN de verantwoordelijkheid op die het moet opnemen. Het Vlaamse Gewest komt zijn engagementen na. Het is effectief zo dat we toezien op wat de andere gewesten doen, in het bijzonder op het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en de NMBS.

Ik kan u alleen maar volmondig gelijk geven in verband met de vraag naar één ticket. We zijn een politiek engagement aangegaan dat alleen kan worden uitgevoerd als er ook financiële ondersteuning is. Dat betekent dat in de nodige financiële middelen moet worden voorzien. U begrijpt dat dit per vervoersmaatschappij moet gebeuren. Elke vervoersmaatschappij zal moeten voorzien in de nodige financiering van het eenticketstelsel. De discussie hierover moet nog worden opgestart in de verschillende regeringen en dus ook in de Vlaamse.

U vraagt herhaaldelijk naar mijn visie op de regionalisering van de NMBS. Ik neem een pragmatisch standpunt in. Ik ben een heel sterk voorstander ervan en ik wil heel pertinent dat bij de volgende onderhandelingen over een federaal regeerakkoord duidelijk afspraken worden gemaakt over de impact die het Vlaamse Gewest heeft op de exploitatie van de NMBS. Dat is veel meer dan er vandaag gebeurt, en de laatste jaren werd er heel veel over gepalaverd. U kunt dat te weinig of te min vinden, maar volgens mij is het een eerste, heel belangrijke stap.

De onderhandelingen over het federale regeerakkoord zullen in mijn ogen mislukt zijn indien er geen duidelijk afspraken komen over een betere samenwerking en over de impact van de verschillende regio's op de exploitatie van de NMBS.

### Met redenen omklede moties

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

Het incident is gesloten.

**Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de verlenging van pachtcontracten van De Lijn**

**De voorzitter:** De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, mevrouw de minister, collega's, met ingang van 1 januari 2003 werden de bestaande of zelfs de nieuwe contracten van de pachters bij De Lijn verlengd. Vooral onder Europese druk werd het pachtersysteem destijds hervormd en werden alle bestaande contracten opgezegd. Toen werd via een eenmalige aanbesteding gezorgd voor de vervanging van de contracten. Het ging om ongeveer 650 contracten. De eenmalige aanbesteding werd afgesloten op 30 april 2002 en vanaf 1 januari 2003 konden de bussen onder de nieuwe pachtcontracten rijden.

Wie de sector wat volgt, merkt dat er enige ongerustheid bestaat. Er werd reeds verwezen naar de opening van de tentoonstelling over het Spartacusplan. Toen uitten een veertigtal buschauffeurs hun ongerustheid. Ze protesteerden tegen het opzeggen van de lopende contracten van een aantal pachtbedrijven in het Limburgse. De federatie stelt dat voor het bijzonder geregeld vervoer de sector verder zal ijveren voor de invoering van een vervoersindex voor de jaarlijkse indexering van de contracten voor onder andere het leerlingenvervoer.

Als gevolg van een dergelijke index zou de aanpassing van de contracten beter aansluiten bij de evolutie van de reële kostenparameters van de vervoersopdracht. Men wil in het bestek ook nog een aantal verduidelijkingen aanbrengen, omdat er nu en dan blijkbaar discussies worden gevoerd over de interpretatie ervan.

Mevrouw de minister, volgens welke procedure werden de pachtcontracten al dan niet verlengd en wanneer worden nieuwe contracten toegewezen? Gebeurt dat in blok of gefaseerd?

Hoeveel bestaande contracten werden verlengd en hoeveel niet? Wat was daarvoor de reden?

Welke aanpassingen werden of kunnen nog worden doorgevoerd? Wat was de reden hiervoor? Wat is de budgettaire weerslag ervan? Wordt er overleg gepleegd met de sector?

**De voorzitter:** Minister Van Brempt heeft het woord.

**Minister Kathleen Van Brempt:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer Decaluwe, mijn antwoorden zullen bijzonder kort zijn, want we bevinden ons in een lopende procedure. Het is dus een beetje moeilijk om nu al een uitgebreide toelichting te geven.

De verlenging van de contracten van de exploitanten is in volle onderhandeling. De prijs is en blijft een eerste en heel belangrijk evaluatiecriterium voor de verlenging van de contracten en voor het aanduiden van nieuwe contractanten. Ik zal dat niet betwisten. We gaan immers de markt op met 50 percent van de lijnen. Naast de prijs spelen ook de kwaliteit, de naleving van de cao en de flexibiliteit mee bij de contracttoewijzingen.

Op de vraag hoeveel contracten worden verlengd en hoeveel niet, kan ik vandaag geen antwoord geven omdat de evaluatieprocedure nog lopende is.

De aanpassingen worden doorgevoerd volgens het nieuwe bestek dat volledig in opmaak is. De redenen voor de aanpassing van het bestek zijn onder meer de aanbevelingen naar aanleiding van het onderzoek door het Rekenhof, het onderzoek op vraag van de voorzitter van het Vlaams Parlement en de auditrapporten die werden opgesteld in opdracht van de auditcommissie van De Lijn zelf.

Ik geef ook heel graag mee dat voor wat de politieke prioriteiten betreft, er twee belangrijke prioriteiten zullen worden opgenomen in de aanpassingen, namelijk leefmilieu en diversiteit. Op die twee punten vervult De Lijn een voortrekkersrol, en we verwachten hetzelfde van de contractanten.

Inzake de aanpassingen van het bestek verwachten we geen noemenswaardige budgettaire weerslag.

**De voorzitter:** Het incident is gesloten.

**Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het rapport van de Europese Commissie over de invoering van een wegenvignet**

**De voorzitter:** Ik stel voor dat we naast de vraag om uitleg van mevrouw De Ridder over het wegenvignet ook het voorstel van resolutie van Groen! dat als zesde agendapunt geagendeerd staat, betrekken in het debat.

De heer Penris heeft het woord bij ordemotie.

**De heer Jan Penris:** Mijnheer de voorzitter, we moeten elkaar niets wijsmaken. Dat de minister-president hier vandaag aanwezig is, getuigt van een enorm respect voor onze instelling, en we bedanken hem daarvoor. Hij is hier natuurlijk niet voor niets, want gisteren deed hij een aantal uitspraken als voorafname op dit debat. Dat gebeurde nota bene in Nederland.

**Mevrouw Annick De Ridder:** Mijnheer de voorzitter, is het de bedoeling dat de heer Penris de vraag stelt?

**De heer Jan Penris:** Mevrouw De Ridder, als we dat zouden willen, zouden we elke week ruzie kunnen maken, maar vandaag zal ik dat niet doen. Ik heb het woord gevraagd in verband met de regeling van onze werkzaamheden. Onze voorzitter stelt immers iets eigenaardigs voor. Hij koppelt een vraag om uitleg aan de behandeling van een voorstel van resolutie. Dat is wellicht de eerste keer in de parlementaire geschiedenis. Ik heb begrip voor zijn voorstel. Wij gaan in op de uitdaging en zullen over het onderwerp een minidebat houden.

Mijnheer de voorzitter, toch wil ik opmerken dat ik de plenaire vergadering een beter geschikt forum had gevonden om dit debat te voeren. We hebben vanmorgen een verzoek gericht tot de voorzitter van ons parlement om hierover een actualiteitsdebat te houden. Een actualiteitsdebat kan immers worden afgesloten met een motie waarover gestemd moet worden. Dit debat zal hoe dan ook meer vrijblijvend zijn.

Wij gaan het debat niet uit de weg – wat had u gedacht – en zullen het voorstel van resolutie van de groene collega's beschouwen als toetssteen. Het komt er immers op neer dat men ofwel voor een kilometerheffing is, een slimme of een domme, ofwel kiest voor een andere optie. Wij zullen het voorstel van Groen! als toetssteen gebruiken.

Mijnheer de voorzitter, u doet ons een voorstel en we willen de twee gelegenheden te baat nemen om het debat voor de zoveelste maal te voeren. We gaan de uitdaging aan, maar ik reken erop dat u eenieder een ongebreidelde spreektijd gunt.

**De heer Carl Decaluwe:** Mijnheer de voorzitter, ik pleit ervoor om de volgorde van de agenda gewoon te volgen. Het voorstel van resolutie behandelt misschien hetzelfde thema en moet misschien eerst worden toegelicht door de collega en eventueel kunnen er hoorzittingen worden gevraagd. Ik stel dus voor om de geplande oorspronkelijke agenda in alle rust en sereniteit punt per punt af te handelen.

**De voorzitter:** Mevrouw De Ridder heeft het woord.

**Mevrouw Annick De Ridder:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, mevrouw de minister, collega's, mijn oorspronkelijke vraag om uitleg is opgesteld in tempore non suspecto, en ze was toen al vrij actueel. De gebeurtenissen van de afgelopen 24 uur hebben dat alleen maar versterkt. Mijn vraag was oorspronkelijk gericht aan de bevoegde minister Van Brempt vanuit een oprechte bekommernis. Ik wil die bekommernis nog eens kort uit de doeken doen, namelijk hoe Vlaanderen en België de buitenlanders mee

zullen laten betalen voor het gebruik van ons wegneta. Voor dat principe bestaat een heel groot draagvlak en het is al enkele jaren verankerd in het Vlaams regeerakkoord. Belangrijk voor de VLD-fractie is om de buitenlandse gebruikers te laten betalen zonder dat dit de Vlaming een euro extra kost.

Na de recente gebeurtenissen, waar ook ik zeer verrast door was, mijnheer de minister-president, ben ik zeer verheugd dat u vandaag aan de zijde van minister Van Brempt aanwezig bent om het debat mee te voeren. Ik maak graag van de gelegenheid gebruik om me eerst met enkele vragen tot u te richten.

De feiten zijn bekend. U hebt gisteren hoogstpersoonlijk in Nederland het wegvignet afgevoerd en begraven. Het happy hour-toneelstuk voltrok zich ditmaal in het aangename kader van de ambtswoning van de Nederlandse regeringsleider Balkenende.

Mijnheer de minister-president, wanneer is er met de andere gewesten in België – want die zijn immers meer dan de Nederlanders betrokken partij – overleg gepleegd om het standpunt te bepalen om met het e-vignet in zijn huidige vorm volledig te kappen? Werd dit zo bepaald in het studiesyndicaat of niet? Ik kan me dat niet herinneren, maar ik kan me vergissen. Voor ons is dat een cruciale vraag want in het verleden, met name september 2005, was u zelf zwaar misnoegd over het feit dat minister Daerden aan de andere kant van de taalgrens op eigen houtje heeft gehandeld en zei dat hij in januari 2006 een Waals vignet wilde invoeren. U hebt zelf opgeroepen, samen met minister Van Brempt en minister Van Mechelen, om in België in overleg te werken en geen eenzijdige oplossing te zoeken waarbij de verschillende landsgedeelten moeten betalen op elkaars wegen.

Gisteren was het uw beurt om soloslim te spelen. Uw eenzijdige optreden wordt niet erg gesmaakt in de andere gewesten. Ik verwijs bijvoorbeeld naar Brussels minister Vanhengel, die niet goed weet wat er nu plots gebeurt, want de samenwerking verliep vlot en er was eindelijk overeenstemming over de verdeelsleutel. In Wallonië is minister Daerden “not very amused”. Ik gebruik zijn woorden. Dit is niet echt een blijk van doordachte communicatie en goed bestuur, mijnheer de minister-president, hoewel u en uw partij er prat op gaan met deze regering aan goed bestuur te doen. Niet enkel ikzelf en andere fronsen de wenkbrouwen, ook sp.a heeft vanmiddag in de Vlaamse Regering gezegd bijzonder verbaasd te zijn door uw optreden. Ik ben zo vrij te citeren, hoewel ik niet het gras voor de voeten van mijn collega's wil wegmaaien. Minister Vandenbroucke heeft letterlijk gezegd: “Bij de vorming van de Vlaamse Regering was de invoering van een wegvignet een vraag van CD&V. Wij hebben loyaal binnen de regering onderzocht onder welke

voorwaarden dat mogelijk kon zijn.” We hebben al langer binnen de regering besproken dat er bij Europa een probleem kon zijn met de compensatie voor de eigen burgers, aldus minister Vandenbroucke. “Mijnheer Leterme moet nu spoedig zelf alternatieven aankaarten en op tafel leggen. Het wegenvignet was immers, nogmaals, een uitdrukkelijke vraag van CD&V om opgenomen te worden in het regeerakkoord.”

Als u me toestaat wil ik de passage uit het regeerakkoord nog eens citeren: “Wij streven naar de invoering van het wegenvignet ter vervanging van de verkeersbelasting zodat voortaan iedereen, ook buitenlanders, betaalt voor het gebruik van onze weginfrastructuur.” Nogmaals wordt hierbij benadrukt waar het werkelijk om gaat, namelijk het meebetalen van de buitenlandse gebruikers van het wegennet.

Nu wil sp.a dat u zelf naar een oplossing zoekt na het studiewerk van de afgelopen tweeënhalve jaar en dat u zelf met de gewesten in overleg moet treden. Wetende dat sp.a geen voorstander is van het rekeningrijden, wordt dat dus nog een boeiend debat.

Mijnheer de minister-president, hebt u met minister Van Brempt overleg gepleegd vooraleer u naar Nederland bent getrokken met het goede nieuws voor onze noorderburen? Mevrouw de minister, ik kan die vraag ook aan u richten, want u bent de laatste maanden enthousiast op pad gegaan om in Vlaanderen en in Nederland iedereen warm te maken voor het e-vignet. Nu moet u samen met ons vaststellen dat het wegenvignet begraven is, waardoor al het werk van de voorbije jaren voor niets is geweest.

Mijnheer de minister-president, wat ik lichtjes ongehoord vind en heel belangrijk voor mij persoonlijk en voor onze fractie, is dat u de primeur hiervan geeft aan een buitenlandse regeringsleider in plaats van aan uw eigen Vlaams Parlement. Mijnheer Peumans, dat is iets wat u toch ook heel belangrijk vindt, zoals blijkt uit andere dossiers. Wij noteren dat in ieder geval. Het debat moet hier worden gevoerd naar aanleiding van vragen die worden gesteld. Het is onze taak om de regering te controleren en waar nodig eventueel bij te sturen. Ik vind het jammer dat dat niet is gebeurd.

De hoofdvraag blijft: hoe moet het nu verder? Ik kom nogmaals terug op het principe waar het om draait: hoe zullen buitenlanders mee betalen voor het gebruik van ons wegennet zodat de Vlaming niet in zijn eentje opdraait voor het onderhoud van ons wegennet? We zijn een van de enige landen in Europa waar dat nog gebeurt. Daar moet dringend een einde aan gesteld worden. Onze fractie vraagt nu aan u om zelf met voorstellen te komen. Het regeerakkoord is geen vodge papier, het dient om uitgevoerd te worden. Volgens de geest van het regeerakkoord moeten de buitenlanders betalen voor het

wegenvignet, dus ook de Nederlanders en ook de inwoners van de landen waar u op bezoek gaat.

Mijnheer de minister-president, u hebt het dossier opgeblazen. Ik twijfel er niet aan dat u als goed bestuurder, waar u steeds gewag van maakt dat u dat bent, reeds in een alternatief hebt voorzien. Ik wil u vragen om in het parlement een tipje van de sluier op te lichten om te vermijden dat weer aan buitenlandse regeringshoofden dergelijke plannen zouden worden gecommuniceerd. Kunt u de inhoud van die nieuwe initiatieven toevertrouwen aan uw parlement?

Mevrouw de minister, ik kom tot mijn oorspronkelijke vragen aan u gericht. Op een vraag om uitleg in de commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie op 16 januari 2007 antwoordde u: “Er moet met de EU worden afgetoetst of het voornemen van België om het e-vignet te compenseren met de verkeersbelasting voor Belgische ingezetenen, niet in strijd is met de Europese regels. Er wordt een taskforce opgericht binnen de permanente vertegenwoordiging. Er wordt kortelings een juridisch consulent aangesteld en we zullen de lidstaten verder informeren. Er is ook informeel overleg met de commissie opgezet.”

Inmiddels zou dat informeel overleg hebben plaatsgehad en zou de uitkomst ervan aan de Vlaamse Regering kenbaar zijn gemaakt. Mevrouw de minister, bent u op de hoogte van het informele overleg van de Europese Commissie met betrekking tot de invoering van het wegenvignet in Vlaanderen en de andere gewesten? Ik denk dat het antwoord daarop ‘ja’ moet zijn, aangezien de minister-president zich heeft laten leiden door dat informele advies om zijn uitspraken te doen in Nederland.

Wat is de mening van de Europese Commissie over de compensatieregeling om de kostenneutraliteit voor binnenlandse gebruikers van het wegennet te bewerkstelligen?

Doet de Europese Commissie een uitspraak over het te kiezen systeem, namelijk een e-vignet of rekeningrijden? Heeft ze verder bemerkingen bij de modaliteiten van een eventueel vignet, zoals een dagvignet of een vignet voor het hele hoofdwegennet?

Doet de Europese Commissie in haar informele advies uitspraken over de bestemming van de opbrengsten uit een wegenvignet? Wat vindt de Europese Commissie van de kwalificatie van het wegenvignet? Welke conclusies trekt u daar zelf uit? Hoe moet het nu verder met de samenwerking met de andere gewesten, voor alle duidelijkheid, indien de Europese Commissie het informele advies dat reeds naar boven is gekomen, zou volgen?

**De voorzitter:** De heer Vandenbroucke heeft het woord.

**De heer Joris Vandenbroucke:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, mevrouw de minister, collega's, ik sluit me aan bij de vragen van mevrouw De Ridder. Het is niet de eerste keer dat we debatteren over de uitvoering van de fameuze passage van het regeerakkoord, die mevrouw De Ridder net heeft voorgelezen. Dat gebeurde vaak naar aanleiding van vragen of interpellaties van de CD&V-fractie, die het zo belangrijk vond dat deze passage uit het regeerakkoord snel werd uitgevoerd. Op 16 januari 2007 hebben we er nog een boeiend debat over gehad naar aanleiding van een vraag van de heer De Meyer, die vroeg naar de stand van zaken in de invoering van het wegenvignet. Het debat waaierde toen zeer breed uit. Er is veel gefilosofeerd over de invoering van rekeningrijden en allerlei systemen op lange termijn. Er was een lijn die werd aangehouden door alle meerderheidsfracties, namelijk dat we geen tijd mochten verliezen.

Om het belang te onderstrepen dat de CD&V-fractie hieraan altijd heeft gehecht, wil ik citeren wat de heer Decaluwe daarover te vertellen had in januari 2007. Hij zei: "We moeten niet blijven discussiëren terwijl er niets gebeurt. Ondertussen gaat er veel geld van buitenlanders, die hele dagen op onze wegen rijden en ze verslijten, aan onze neus voorbij. Dat moet de basis zijn en het moet snel gebeuren. Desnoods moet het maar met een papiertje op de ouderwetse manier."

We hebben tweeënhalf jaar gestudeerd en gewerkt aan de invoering van een haalbaar systeem. Er is onderhandeld met de andere gewesten. De minister-president trekt naar zijn ambtscollega in Nederland en veegt het bord compleet af. Ik vind dat eerlijk gezegd onbegrijpelijk, tenzij de minister-president samen met de Nederlanders een papiertje wil invoeren om heel snel een wegenvignet mogelijk te maken.

Mijnheer de minister-president, wanneer u stelt dat u samen met de Nederlanders wilt nadenken over alle mogelijke toekomstgerichte oplossingen, aan welke oplossing denkt u dan? Welk concreet systeem hebt u voor ogen?

Ik deel de bekommernissen die zijn geuit door de leden van de CD&V-fractie. Wanneer denkt u dat alternatieve systeem te kunnen invoeren? 1 januari 2008 is de eerste datum die altijd in de commissie is genoemd. Twee maanden geleden bij de behandeling van de vraag van de heer De Meyer was er stevige kritiek omdat het vermoedelijk 1 januari 2009 zou worden. Ik kan me niet voorstellen, wanneer u samen met de Nederlanders gaat werken aan een nieuw systeem, dat u deze legislatuur nog denkt te kunnen landen. De Nederlanders, die al acht jaar aan het discussiëren zijn en proefprojecten aan het organiseren zijn over rekeningrijden, denken dat ze zullen landen tegen 2011-2012. Wat zal er gebeuren gedurende al die tijd dat er geen systeem zal bestaan?

Hoe zullen we ervoor zorgen dat we geen miljarden verliezen door het feit dat de buitenlanders gebruik maken van onze wegen en we die niet op een of andere manier hun verantwoordelijkheid laten nemen in het onderhoud van onze wegen?

**De voorzitter:** De heer Penris heeft het woord.

**De heer Jan Penris:** Mevrouw de minister, ik heb u op 7 februari gezegd dat ik geen glazen bol had, maar ik voorspelde u wel dat we elkaar in dit dossier nog wel eens zouden tegenkomen. Helaas is dat sneller gebeurd dan ik zelf had voorzien. En deze keer is het niet uw fout, het is de fout van de man naast u, en dan bedoel ik niet de voorzitter.

Mijnheer de minister-president, u hebt het dezer dagen niet gemakkelijk. Vorige week hebben we u op de rooster moeten leggen omdat u uw opwachting had gemaakt in een travestietenshow, vandaag is het iets ernstiger want ik denk dat u een politieke uitschuiver hebt begaan. De reacties uit uw meerderheid bewijzen dat dit huis wat er is gebeurd heel ernstig neemt. Het is inderdaad ongepast dat een regering bij een buitenlandse regering bekendmaakt dat ze een bocht van 180 graden gaat nemen en dat ze daarmee pas 24 uur later naar haar eigen parlement komt.

De collega's hebben er al op gewezen dat uw regeerakkoord ter zake duidelijk en voor weinig interpretatie vatbaar was. Het bepaalde dat het wegenvignet ter vervanging van de verkeersbelasting moest worden ingevoerd, zodat iedereen, ook buitenlanders, zouden betalen voor het gebruik van onze weginfrastructuur. Uw parlement heeft deze bepaling in die mate belangrijk gevonden, dat een van de eerste onderwerpen die uitgerekend in deze commissie aan bod zijn gekomen, juist deze bepaling uit het regeerakkoord is geweest. We zijn daar bij herhaling op teruggekomen. Uittreuen heeft de minister op onze vragen moeten antwoorden omdat wij geïnteresseerd waren in de voortgang van het dossier.

Ik had de indruk dat hierover een kamerbrede meerderheid bestond. Zeker Open Vld was voorstander van de snelle invoering van een wegenvignet, in welke vorm dan ook: elektronisch of in de papieren vorm. Mevrouw De Ridder bevestigt dat hier. CD&V was ook heel duidelijk en heeft dat bij herhaling in deze commissie en in persmededelingen bevestigd. Ik heb hier de persmededeling voor me van 14 oktober 2004. Daarin staat waarom CD&V een wegenvignet wil: "Het wegenvignet is geen nieuwe belasting, integendeel. Actie graag." Spirit ondersteunt dat. Ik heb hier een persmededeling van 24 mei 2005, van de heer Geert Lambert, de voorzitter van die partij: "Spirit pleit voor een slim wegenvignet." Spirit is altijd slimmer dan de rest, en de heer Lambert zeker. Spirit en de heer Lambert pleiten dus ook zeer duidelijk voor een wegenvignet.



De Vlaamse Regering heeft altijd wat koudwatervrees gehad voor de alternatieven van het wegvignet. Ik citeer – scripta manent – De Standaard van 15 december 2005: “Vlaamse vrees voor kilometerheffing. Verder gaan en een kilometerheffing of rekeningrijden invoeren, willen of durven onze ministers nog niet. Er is geen draagvlak voor.” Dat bleek uit de reacties van de ministers Kathleen Van Brempt, Dirk Van Mechelen en Kris Peeters, naar aanleiding van het SERV-rapport hieromtrent. Kris Peeters, CD&V, was vertegenwoordigd door zijn adviseur.

Het dossier van het wegvignet heeft lang stilgelegen maar begon de laatste maanden toch weer enige vaart te krijgen want op 12 december van vorig jaar was er hierover een akkoord tussen de drie gewesten. Wij weten dat en wij hebben dat akkoord met vreugde bejegend. Wij gingen er toen nog van uit dat het wegvignet per 1 januari 2008 zou kunnen worden ingevoerd. Wij moesten in het begin van dit jaar vernemen dat het mogelijk 1 januari 2009 zou worden. Dat werd bevestigd in de plenaire vergadering naar aanleiding van een paar actuele vragen. Maar ik citeer Carl Decaluwe, die op 16 januari 2007 zeer enthousiast hierover meedeelde: “We moeten starten op een eenvoudige manier. We mogen de wagen niet overladen. We moeten niet blijven discussiëren terwijl er niets gebeurt. Ondertussen gaat er veel geld van buitenlanders die de hele dagen op onze wegen rijden en deze verslijten, aan onze neus voorbij. Dat moet de basis zijn en het moet snel gebeuren. Desnoods moet het maar met een papiertje.” De heer Vandenbroucke heeft al naar dit citaat verwezen. Overigens, mijnheer de minister-president, Carl Decaluwe behoort tot de CD&V.

“Desnoods moet het maar met een papiertje.” Op de ouderwetse manier dus, de oerdegelijke CD&V. “Het is om het even, als we maar kunnen starten. Want nu zien we jaarlijks 3 tot 4 miljard frank aan onze neus voorbijgaan. Dat kunnen we niet investeren in het onderhoud van onze wegen en in de ontplooiing van een efficiënt openbaar vervoer. De Walen zijn voor een keer sneller dan wij. Zij hebben de middelen al in hun begroting gepland. Zij gaan voor 1 januari 2008.”

Mevrouw de minister, ik hoop van u hetzelfde.

En de Nederlanders? Zij zijn voor een keer ook sneller dan wij. Dit weekend stond in de krant dat de Nederlanders een tolweg installeren op de A2 in Nederlands-Limburg. Dat is uw streek, mijnheer Peumans. De Nederlanders, die zich zorgen maakten over de invoering van het wegvignet in Vlaanderen en die zeiden dat dit de Vlaams-Nederlandse betrekkingen niet ten goede zou komen, gaan zelf zeer snel een tolweg installeren in Nederlands-Limburg.

De minister-president gaat naar Nederland en zegt: “Goed, we zien af van dat wegvignet.” In De Tijd staat te lezen dat de Vlaamse Regering het eens is over

de nieuwe marsrichting. Blijkbaar is die nieuwe marsrichting op regeringsniveau besproken, mevrouw de minister van Mobiliteit. Blijkbaar bent u het ook eens met die bocht van 180 graden. Of vergis ik mij? Vergist De Tijd zich?

De heer Letermé gaat nog verder. Hij is niet van plan om het Belgische wegvignet nog officieel aan te kaarten bij de EU-Commissie. Mevrouw De Ridder, uw vraag is een vraag zonder voorwerp geworden: de minister-president heeft gezegd dat hij de hele zaak niet meer wil onderzoeken en niet meer op het Europese niveau behandeld wil zien.

Ik vraag mij één ding af, mijnheer de minister-president, ja, eigenlijk kan ik mij maar één ding afvragen: waarom hebt u die bocht gemaakt? Waarom gaat u in op die uitdrukkelijke Nederlandse eis om dat wegvignet definitief te begraven? Wat hebt u met die toegeving kunnen kopen? U bent naar Nederland gegaan om te praten over meerdere dossiers, onder andere het dossier van de IJzeren Rijn en het dossier van de Scheldeverdieping. U betaalt een heel hoge prijs. U begraaft het wegvignet tegen uw parlementaire meerderheid in en misschien ook tegen een deel van uw regering in. Het cadeau dat u daarvoor in ruil hebt gekregen, moet wel zeer groot zijn. Hebt u misschien verkregen dat de Schelde zal worden uitgebaggerd tot op een diepte van 14, 15 of 16 meter? Hebt u verkregen dat de IJzeren Rijn morgen in gebruik zal worden genomen met twee, drie of vier sporen? Wat hebt u aan tegenprestaties van de Nederlandse regering verkregen om Balkenende zulk een groot cadeau te doen?

**De voorzitter:** De heer Glorieux heeft het woord.

**De heer Eloi Glorieux:** Mijnheer de minister-president, mevrouw de minister, collega's, ik vind de teneur die ik hier van sommige collega's hoor een beetje eigenaardig. Er wordt geciteerd uit het commissieverslag van anderhalve maand geleden, maar de teneur die deze collega's vandaag aanhouden, lijkt mij toch totaal het omgekeerde te zijn van wat zij toen te berde brachten. Ik refereer hier in de eerste plaats aan de VLD, aan de heer Van Aperen, die zelf het wegvignet ter discussie stelde en pleitte voor een slimme kilometerheffing. Ook de heer Joris Vandenbroucke heeft toen duidelijk gepleit voor de invoering van een slimme kilometerheffing. Hij deed dat tegen zijn eigen minister in – ik herinner het mij heel goed want ik vond dat bijzonder moedig. Het is dan ook bijzonder eigenaardig dat deze zelfde personen nu de minister-president terechtwijzen omdat hij een uitspraak heeft gedaan die volledig overeenstemt met de uitspraken die zij anderhalve maand geleden in de commissie hebben gedaan.

**De heer Joris Vandenbroucke:** Ik wil die discussie van 16 januari in de juiste context plaatsen: er werd

toen gediscussieerd over de lange termijn. Ik heb toen inderdaad gezegd dat spirit voorstander is van de slimme kilometerheffing. We hebben het toen ook gehad over de uitvoering van het regeerakkoord. Deze legislatuur loopt maar tot 2009 – tot spijt van wie het misschien benijdt – en daarvoor moest er absoluut werk worden gemaakt van de invoering van een prijsmechanisme waardoor de buitenlanders mee zouden betalen voor het gebruik van onze wegen. Spirit heeft zich daar altijd achter gezet, en alle andere meerderheidspartijen hebben zich daar achter gezet, op de eerste plaats de CD&V natuurlijk.

**De voorzitter:** De heer De Meyer heeft het woord.

**De heer Jos De Meyer:** Om correct te zijn wil ik hier toch even herhalen waarom ik toen mijn vraag heb gesteld. De brug van Temse, waar een sp.a-collega pleitte voor de invoering van een tolheffing, was de aanleiding voor mijn vraag. Noch min noch meer. Ik wou dit even in de juiste context plaatsen.

**De heer Eloi Glorieux:** Het klopt wat mijnheer De Meyer zegt. Niettemin hebben de geciteerde collega's de uitspraken gedaan die ze toen gedaan hebben. Ik merk dat de sp.a hier toch schippert. Minister Van Brempt heeft altijd heel consequent het wegenvignet verdedigd, en ze heeft zich altijd afgezet tegen een slimme kilometerheffing. Ik stel echter vast dat een sp.a-deputé in Limburg het wegenvignet ondergraaft door te zeggen dat de provincie Limburg alle Nederlandse toeristen die naar Hasselt komen, zal vergoeden voor het wegenvignet dat minister Van Brempt hen aan de broek zou smeren. Dat is weinig consistent. En dan lees ik in het klimaatplan van diezelfde sp.a dat zij voor de slimme kilometerheffing zijn. Dan vraag ik mij af waarom de minister van diezelfde partij dat beleid niet in daden omzet en een totaal ander standpunt inneemt.

**Mevrouw Annick De Ridder:** Mijnheer Glorieux, u haspelt twee zaken door elkaar: de kortetermijnvisie en de langetermijnvisie. Voor alle duidelijkheid: de kortetermijnvisie loopt van 2004 tot 2009. Alle meerderheidspartijen hebben het regeerakkoord goedgekeurd. Daarin staat dat wij streven naar de invoering van een wegenvignet. De langetermijnvisie houdt rekening met het besef dat Europa verder gaat en bezig is met systemen van slimme kilometerheffing en dergelijke. Op termijn zullen wij ook moeten evolueren naar een dergelijk systeem. Als men nu spreekt van 2011, 2012 en 2015, gaan wij toch niet tweeënhalf jaar studiewerk overboord gooien om dan ook nog eens vijf jaar inkomsten te derven in een niche waar wij het enige Europese land zijn dat buitenlanders nog niet laat meebetalen voor het gebruik van een wegenvignet? Het stoort mij dat u die uitspraken van collega's en van mezelf citeert zonder rekening te houden met het feit dat ze kaderen in een langetermijnvisie. Wat zullen we doen in 2015, 2020? De kortetermijnvisie gaat over het wegenvignet, en daar

is het voor ons belangrijk dat buitenlanders meebetalen voor het gebruik van onze wegen.

**De heer Eloi Glorieux:** Mevrouw De Ridder, het verheugt mij dat u een langetermijnvisie hebt. Maar als u een langetermijnvisie wilt verwezenlijken, moet u er natuurlijk op de korte termijn aan beginnen werken. Het heeft niet met korte- of langetermijnvisie te maken, maar met kortzichtige visie, als u eerst een systeem invoert om het binnen drie, vier jaar opnieuw overboord te gooien en weer iets totaal anders te doen – iets, trouwens, wat Europa ons waarschijnlijk op een of andere manier zal opleggen. Het feit dat Europa het niet goedkeurt, is een van de belangrijkste redenen waarom de invoering van het wegenvignet zo lang aansleept. Dat is een van de belangrijke redenen waarom de minister-president heel terecht heeft ingezien dat we het geweer van schouder moeten veranderen – als u deze uitdrukking van een pacifist wilt aanvaarden.

Collega's, wij moeten geen achterhoedegevechten meer leveren over de vraag of we de invoering van het wegenvignet al dan niet moeten voortzetten. Het is inderdaad een logische beslissing geweest om in samenspraak met Nederland nu al naar een uniform systeem te streven en samen te werken aan de conforme, uniforme invoering ervan. Daarom wil ik, als de voorzitter het mij toestaat, het resolutievoorstel dat wij meer dan een maand geleden, in tempore non suspecto, hebben ingediend, en waarmee wij vragen om in Beneluxverband aan een slimme kilometerheffing te werken, meteen inleiden.

De invoering van dat wegenvignet werd niet alleen in Nederland gecontesteerd, maar ook door provinciale en gemeentelijke politici, door talrijke handelaars uit de grensstreek en door een aantal zeer belangrijke organisaties die ons allemaal, de een al wat meer dan de andere, na aan het hart liggen – ik denk aan UNIZO, de SERV en de Minaraad. Allen hebben ze zich heel duidelijk uitgesproken tegen het wegenvignet en voor de invoering van een slimme kilometerheffing. Op 7 februari 2007, dus nog niet zo lang geleden, zei UNIZO in een persbericht nog het volgende: "Het zou geen voorbeeld van goed bestuur zijn, mocht Vlaanderen in 2008 of 2009 een wegenvignet invoeren, om dan in 2011 tot de conclusie te komen dat het hele systeem overboord moet worden gegooid om een nieuw systeem in te voeren, dat deze keer wel compatibel is met het Nederlandse. Daarom pleit UNIZO voor een zogenaamde slimme kilometerheffing."

Ook de Minaraad stelt heel duidelijk dat het meest wenselijke heffingssysteem datgene zal zijn dat over de hele lijn, dus op alle indicatoren, het beste resultaat oplevert. In dit opzicht pleit de Minaraad dus ook voor een slimme kilometerheffing omdat dit het meeste

baten oplevert, zowel vanuit mobiliteitsoogpunt als vanuit milieukundig en sociaal oogpunt.

Wat is een slimme kilometerheffing? Een slimme kilometerheffing is een afstandsgelateerde heffing die onder meer rekening houdt met de plaats en het tijdstip van de verplaatsing, dus in piek- of daluren en op congestiegevoelige plaatsen, dus in verstedelijkt gebied of daarbuiten. Ze houdt ook rekening met de milieukekenmerken van het voertuig en het rijgedrag. Op die manier wordt niet zozeer het vrachtwagen- of autobezit belast, maar wel in de eerste plaats het gebruik ervan. Dat is veel meer in overeenstemming met het principe 'de vervuiler betaalt'.

De Minaraad stelt voor om de heffing op het volledige wegennet in te voeren. Dat is mijns inziens logisch om te voorkomen dat dit in het kleine Vlaanderen tot sluipverkeer zou leiden. De Minaraad pleit ook voor een gefaseerde invoering: eerst voor het zware vrachtvervoer en vervolgens voor personenvervoer. Die invulling kan op verschillende manier gebeuren. Er kan een maximale formule worden toegepast, waarbij externe kosten van het wegverkeer worden aangerekend. Er kan ook een budgetneutrale heffing worden ingevoerd, waarbij de gemiddelde chauffeur evenveel wordt belast als voorheen.

Er zijn ook verschillende mogelijkheden over waar de opbrengsten heengaan. De Minaraad pleit ervoor om ze te besteden aan een verlaging van de sociale lasten en een beter openbaar vervoer. In beide gevallen ontstaat in elk geval een sociaal herverdelend effect, waar we zeker voorstander van zijn.

Verkeerseconomen hebben berekend dat door de invoering van zo'n slimme kilometerheffing zowat 15 percent van de automobilisten de spits zullen mijden, wat zeker niet marginaal is. Daarnaast zal ook ongeveer 15 percent van de gereden kilometers vermeden worden, wat zeker en vast ook niet marginaal is. Als dit zou worden ingevoerd, zou de modal shift voor personen- en goederenvervoer in de hand worden gewerkt. De Minaraad beklemtoont verder dat de milieuwinst van een slimme kilometerheffing heel duidelijk is. Niet alleen zullen het gereden aantal kilometers en de CO<sub>2</sub>-uitstoot afnemen, maar ook andere pollutanten die afkomstig zijn van het autoverkeer zoals NO<sub>x</sub>, fijn stof, PAK's, VOS-emissies enzovoort.

Een slimme kilometerheffing is niet alleen vanuit verkeerskundig en ecologisch oogpunt een positieve zaak, maar ook vanuit sociaal oogpunt. Het is volgens de Minaraad het meest sociale van alle wegenheffingsystemen en zal zeker socialer zijn dan het huidige belastingsstelsel. De meest kwetsbare groepen zullen het meest profiteren van de verminderde druk van het verkeer en het verbeterde aanbod en de betere dienstverlening van het openbaar vervoer en van het feit dat het gebruik van de wa-

gen meer wordt belast dan de aankoop ervan, de zogenaamde variabelisering. Dat speelt in het voordeel van de minder kapitaalkrachten in onze samenleving.

Minister Van Brempt argumenteerde tegen een slimme kilometerheffing dat we ervoor moeten zorgen dat mensen nog op en van het werk geraken. Dergelijke uitspraak doet twijfels rijzen over de waarde van de basismobiliteit, waarin we tijdens de laatste legislaturen vele miljoenen hebben geïnvesteerd. Op zich klopt de redenering wel dat er rekening mee moet worden gehouden. Het is dan ook logisch dat bij de invoering van een slimme kilometerheffing een aantal flankerende maatregelen moeten worden genomen. Zo is het nodig dat er werk wordt gemaakt van de ontsluiting van de bedrijventerreinen via het openbaar vervoer. Voorts moet de nodige ondersteuning worden gegeven aan de modal shift, zowel voor het personen- als het goederenverkeer. Er moet ook meer aandacht gaan naar het promoten van carpooling, carsharing, bedrijfsvervoersplannen, mobiliteitscheques enzovoort. Het is zeker noodzakelijk dat we de basismobiliteit in deze zin eens volledig herevalueren en indien nodig binnen deze basismobiliteit nieuwe prioriteiten stellen.

Bij de slimme kilometerheffing vindt een verschuiving plaats van de verkeersbelastingen. Het gaat hier voor alle duidelijkheid niet om een belastingverhoging, tenzij men ervoor kiest om ook externe kosten mee door te rekenen. De vaste kosten zoals de verkeersbelasting, de belasting op de inverkeerstelling en het eurovignet voor vrachtwagens boven 12 ton zouden worden afgeschaft en vervangen door een ecologisch gemoduleerde kilometerheffing. Personen die voor een schone en zuinige wagen kiezen, die minder kilometers afleggen, die buiten de spitsuren op minder congestiegevoelige wegen rijden, zullen financieel worden beloond.

Er moet ook worden gewezen op een aantal minder evidente of onzichtbare opbrengsten. Door het feit dat er minder verkeersopstoppen zullen zijn, zal er minder luchtvervuiling zijn, minder ongevallen en dus minder verkeersslachtoffers. Dat brengt aanzienlijke maatschappelijke baten met zich mee. We zouden het best met zo veel mogelijk landen in 2012, zo mogelijk nog vroeger, samen in een nieuw systeem van slimme kilometerheffing stappen, eventueel om te beginnen alleen voor vrachtwagens. Ook in Nederland zal er gefaseerd worden gewerkt. In Duitsland bestaat al een kilometerheffing voor vrachtwagens. We zouden op zijn minst met de Benelux-landen kunnen beslissen om zo'n kilometerheffing in te voeren.

De apparatuur voor een slimme kilometerheffing bestaat al, zodat er rekening kan worden gehouden met de tijd en de plaats. Op die manier zijn aparte tolheffingen aan bruggen en dergelijke niet meer nodig. Ook de ecoscore van de wagen kan worden verrekend. Dit

alles kan met een soort gps-systeem via de satelliet gebeuren. In Nederland wordt dit volop uitgewerkt. We doen dan ook een oproep om samen met Nederland en de andere gewesten dit systeem over te nemen.

In ons voorstel van resolutie vragen we aan de Vlaamse Regering om samen met de andere gewesten en om samen met Nederland en Luxemburg te werken aan de gezamenlijke invoering van een ecologisch gemoduleerde slimme kilometerheffing die gedifferentieerd kan worden naar plaats, tijd en milieukeurmerken van het voertuig. We vragen ook dat de opbrengsten van een slimme kilometerheffing zouden worden aangewend om de bestaande verkeersbelasting te verminderen of af te schaffen, om te investeren in beter en meer openbaar vervoer en om een sociale herverdeling door te voeren.

Mijnheer de voorzitter, dit was de toelichting van het voorstel van resolutie. Het spreekt voor zich dat we bereid zijn om via amendementen of dergelijke dit verder uit te werken. Onze fractie is in elk geval zeer verheugd over de beslissing van de minister-president om alvast het wegvignet overboord te gooien en op een constructieve, positieve wijze samen met Nederland naar een gezamenlijke oplossing te zoeken.

**De voorzitter:** De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, dames en heren, ik heb met bijzondere aandacht de collega's beluisterd, en eerlijk gezegd, met een stijgende graad van verbazing. Ik noteer dat Open Vld blijkbaar voorstander is van een kilometerheffing.

**Mevrouw Annick De Ridder:** Kunt u dat herhalen?

**De heer Carl Decaluwe:** Ik noteer, mevrouw De Ridder, dat u een pleidooi hebt gehouden voor een kilometerheffing.

**Mevrouw Annick De Ridder:** Zat u in een andere zaal of zo?

**De heer Carl Decaluwe:** Ik zat hier en ik heb goed geluisterd.

**Mevrouw Annick De Ridder:** Ik wil benadrukken dat er een korte- en langetermijnvisie is. (*Opmerkingen van de heer Jan Peumans*)

De kortetermijnvisie gaat erover hoe we buitenlanders zo snel mogelijk betrekken bij de betaling voor het gebruik van onze wegen. Ik heb ook tijdens vorige commissievergaderingen gezegd dat we gaan voor de uitvoering van het regeerakkoord. Dit is een overgangssituatie. In de toekomst zullen we moeten zien op welke wijze, tegen 2011 of 2015, we naar een systeem gaan van ge-

moduleerd betalen, van een slimme kilometerheffing. U moet me correct citeren.

**De heer Carl Decaluwe:** Het is duidelijk dat 10 juni aan het naderen is. Vandaar de commentaar van Guy Van Hengel. Men probeert met scherp te schieten en aan partijpolitiek te doen. In deze kringen verbaast me dat niet.

Wanneer we de Nederlandse pers lezen, dan stellen we vast dat het verhaal van het wegvignet eigenlijk een kroniek van een aangekondigde dood is. In het NRC Handelsblad van 16 maart 2007 staat: "De minister van Mobiliteit, mevrouw Van Brempt, vindt nu dat er overleg moet komen met Nederland over de invoering van een heffing op vervoer per personenauto. Ze is wel sceptisch over het Nederlandse rekeningrijden. Daarvan is in heel Europa nog geen enkel voorbeeld dat verder gaat dan een kilometerheffing. Dat kan nooit de bedoeling zijn voor Nederland en België, maar wat we samen kunnen doen, moeten we samen doen. Minister Van Brempt geeft er ook de voorkeur aan om eerst een vrachtautovignet voor de Benelux in te voeren voor er een heffing op personenauto's komt. Ze heeft een vergelijkbaar systeem zoals dat voor Duitsland voor ogen. Van Brempt wil op die manier vooral een juiste prijs voor professioneel vervoer bereiken. Eind maart staat een ontmoeting gepland tussen premier Balkenende en de Vlaamse minister-president Leterme. De tolheffing zal volgens Van Brempt tijdens de ontmoeting van beide bewindslieden zeker op de agenda staan."

Het feit dat iedereen zagezegd uit de lucht valt, moet dan ook worden genuanceerd. Ik kan me trouwens niet indenken dat de minister-president dit in z'n eentje zou beslissen.

Er is hier al meermaals verwezen naar CD&V. Het klopt dat CD&V vragende partij was om in het regeerakkoord een paragraaf op te nemen. Mijnheer Vandenbroucke, ik kan ook citeren uit parlementaire stukken uit 2003 en 2004, toen we nog in de oppositie zaten. Wij hebben toen een voorstel van resolutie over het wegvignet ingediend dat door de toenmalige meerderheid werd weggestemd. Wie nu schiet, deed een aantal jaren geleden net het tegenovergestelde. We kunnen pingpong blijven spelen, maar dat helpt de zaak niet vooruit.

CD&V heeft altijd de bedoeling gehad om vooral het transitverkeer te viseren. We hebben het dan niet over Nederlanders of Fransen die net over de grens naar de bakker of de slager gaan, en daarvoor zouden moeten betalen.

We hebben in deze commissie al meermaals over dit onderwerp gedebatteerd. De minister van Mobiliteit heeft daarbij altijd de stand van zaken van dit dossier

meegedeeld. Het is echter geen eenvoudig maar een bijzonder complex dossier. Het getuigt dan ook van goed bestuur, mevrouw De Ridder, dat eerst informeel overleg is gepleegd tussen de Europese Commissie en de gewesten. Alle gewesten waren op de hoogte. Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest heeft de laatste dag afgemeld wegens ziekte. Minister Vanhengel moet dus niet zeggen dat hij niet op de hoogte is. Zijn medewerkers waren uitgenodigd op het informele overleg bij de Europese Commissie.

Alle gewesten zijn het eens over de basisprincipes. Wat de uitvoering en de modaliteiten betreft, botst men echter met de Europese Commissie. Wie zegt trouwens dat het wegvignet nooit meer zal worden ingevoerd? Zoals het nu voorligt, zal het niet worden ingevoerd. Ik heb echter wel begrepen dat er in overleg met de gewesten zal worden gezocht naar een andere manier om dit in te vullen. In het regeerakkoord staat: “We streven naar de invoering van het wegvignet ter vervanging van de verkeersbelasting zodat voortaan iedereen, ook de buitenlanders, betaalt voor het gebruik van onze wegeninfrastructuur. We onderzoeken de mogelijkheid om positieve stimulansen in te voeren, ook voor een veilig rijgedrag.” Ik heb nergens gehoord dat dit punt uit het regeerakkoord niet zou worden uitgevoerd, tenzij minister-president Leterme en minister van Brempt straks zouden verklaren dat ze dit punt uit het regeerakkoord nooit zullen uitvoeren.

Mijnheer de minister-president, er is ook overleg geweest binnen de Benelux. Alle partijen zijn daarin vertegenwoordigd. Binnen dat overleg is gezocht naar een basisidee dat het begin moet zijn van een gezamenlijke oplossing. Kan wat binnen het Beneluxoverleg is gebeurd, de aanzet zijn voor de invulling van het regeerakkoord?

**De voorzitter:** De heer Koninckx heeft het woord.

**De heer Flor Koninckx:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, mevrouw de minister, ik zal heel kort zijn met één vaststelling en drie kernvragen.

De vaststelling is dat het wegvignet dood is, tenzij u het levend begraven hebt, want in De Morgen staat: “Leterme begraaft het Vlaamse wegvignet boven de Moerdijk.” Ik heb tot nu toe een vraag gehoord die voor iemand anders belangrijk was, meer bepaald de vraag wat Vlaanderen in de plaats hebt gekregen. Ik vind het echter vooral belangrijk te weten wat wij in de toekomst zullen krijgen.

Mijnheer de minister-president, welk systeem stelt u in de plaats van het afgevoerde? Denkt u aan een vignet, aan rekeningrijden of aan om het even welk systeem voor vrachtwagens alleen? Of denkt u aan een algemeen systeem voor vrachtwagenvervoer en personenvervoer?

Wanneer wilt u dat systeem invoeren? Hebt u een timing voor ogen?

Met wie wilt u dat doen? Zal dat solo zijn, dus alleen in Vlaanderen, zal dat in samenspraak gebeuren met de gewesten en dus op Belgisch niveau, of zal het in samenspraak gebeuren met Europa of met andere Europese landen?

**De voorzitter:** De heer Peumans heeft het woord.

**De heer Jan Peumans:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, mevrouw de minister, het verheugt me dat er plots zoveel belangstelling is voor het wegvignet. Ik heb de verslagen van deze commissie nagekeken en de laatste vraag over het wegvignet is afkomstig van de heer De Meyer. Ik heb de minister van Financiën ondervraagd om na te gaan of hij eventueel een ander antwoord zou geven. De minister van Financiën bevestigde echter dat het systeem dat de Vlaamse Regering had gekozen, een heel goed systeem was.

Mijnheer de minister-president, ik ben een heel kritische volksvertegenwoordiger, maar ik wil u feliciteren met de verstandige beslissing die u gisteren hebt genomen, op voorwaarde dat er een slimme kilometerheffing in de plaats komt.

Ik heb gisterenavond een aantal interviews gehoord, om 22 uur nog, denk ik. Eerlijk gezegd, ik vond de reactie van mevrouw De Ridder merkwaardig. Ze stelt vandaag een vraag om uitleg naar het rapport van de Europese Commissie, dat schijnt te bestaan met betrekking tot de invoering van het wegvignet in Vlaanderen en de andere gewesten. Het is echter een retorische vraag.

Bij de talrijke discussies die we hier hebben gevoerd, is op een bepaald ogenblik gezegd dat er informeel contact zou worden opgenomen met Europa. Mevrouw de minister, u herinnert zich dat professor Vanistendael, specialist in fiscaal recht, op een bepaald ogenblik in De Tijd stond. Ik heb daar een aantal malen contact mee gehad. We mogen ons niet altijd baseren op krantenberichten. De professor zei me aan de telefoon niet te begrijpen dat zoveel knappe koppen er niet aan gedacht hebben dat er zoiets bestaat als Europa. Nu hoor ik plots dat Europa – dat zo’n beetje de *deux ex machina* is – heel duidelijk is ter zake. We hadden daar geen informeel overleg voor nodig. Dat wisten we tevoren al. Er is voor gewaarschuwd. Bij het invoeren van de kilometerheffing bij vrachtwagens had Duitsland oorspronkelijk de bedoeling om de Duitse vrachtwagens een ander tarief te geven dan vrachtwagens van Polen of elders. U moet dat eens nakijken. Er loopt nog een heel proces ter zake. Europa heeft toen geoordeeld dat Duitsland geen compensatie mag geven aan de eigen

inwoners, daar dit in tegenspraak is met de artikels 29 en 90 van het Verdrag van Europa. We hebben daar in deze commissie altijd kritische opmerkingen over gemaakt. De grote kritiek kwam immers vanwege Europa.

Mijnheer Vandenbroucke, u hebt geciteerd wat andere mensen in deze commissie hebben gezegd. Ik zal minister Van Brempt ook even citeren, naar aanleiding van het betoog van de heer De Meyer. Ik lees wat in het verslag staat. Dat is niet de goddelijke waarheid, maar het staat er: “Als ik de Nederlanders goed heb begrepen, zal het echter wel ontzettend mobiliteitssturend werken, want heel veel Nederlanders zullen niet meer komen. Als ze wegblijven, zal dat een groot effect op de mobiliteit hebben. U mag dat niet onderschatten. Het gaat over heel veel buitenlandse voertuigen. Dat is mooi meegenomen voor het oplossen van het congestieprobleem en voor het ecologische effect.” (*Rumoer*)

Mijnheer Penris, ik heb dat niet gezegd. De minister heeft dat gezegd. Ik heb toen gezegd dat ik dat een strafte stelling van haar vond en dat ze de invloed van al die buitenlanders die naar hier komen, onderschatte. Daarop heeft ze snel gezegd dat ze dat al lachend stelde. Zo is het gegaan.

**Minister Kathleen Van Brempt:** Ik was van plan erg rustig te blijven, maar nu citeert u volledig uit de context iets dat echt als grapje was bedoeld. Dan bent u zeer verkeerd bezig, mijnheer Peumans.

**De heer Jan Peumans:** U hebt dat toen heel ernstig gezegd. Daarna heb u gezegd dat dit al lachend zei. Ik heb dat niet gezegd. U hebt dat gezegd.

Dan is er nog een ander punt. Ik heb toen gesteld, als inwoner van een grensgemeente, dat werd onderschat wat de invloed zou zijn op het toerisme tussen de beide landen, en op de economie. U hebt indertijd een quickscan van 75.000 euro laten uitvoeren. U weet wat ik u hebt gezegd over die quickscan. Niemand van de mensen van dat bureau heeft toen aan Europa gedacht. Mijnheer de minister-president, u knikt nee, maar ik stel vast dat de quickscan geen enkele opmerking bevat over wat de invloed van Europa zou kunnen zijn. Ik heb die quickscan niet gemaakt. Het is een duur studiebureau dat die heeft gemaakt.

Een ander element is het inkomstenverlies van de drie gewesten als we dit wegvignet later invoeren. We moeten ons ervan bewust zijn dat dit er zal zijn. Ik zou graag eens willen weten hoeveel dat inkomstenverlies uiteindelijk bedraagt. De Nederlanders hebben immers wel een punt als ze het hebben over de toestand van het wegennet. Als ze België binnenrijden, of dat nu Wallonië of Vlaanderen is, dan merken ze dat we een forse achterstand hebben met betrekking tot het onderhoud van onze wegen. Het invoeren van een ander systeem

dan het wegvignet heeft immers gevolgen. Nederland heeft als einddatum 2011 vooropgesteld, maar wie de discussie in Nederland over het invoeren van de slimme kilometerheffing een beetje heeft gevolgd, weet dat die datum heel waarschijnlijk al evenmin haalbaar zal zijn. De meeropbrengsten die destijds in het regeerakkoord werden vooropgesteld, zullen we dus gedurende verscheidene jaren kwijt zijn. Mijnheer de minister-president, ik ben ervan overtuigd dat u een verstandige beslissing hebt genomen, op voorwaarde dat er een ander heffingssysteem voor in de plaats komt. Ik veronderstel dat uw antwoord ons daar eindelijk duidelijkheid over zal geven. We mogen ons niet uitsluitend baseren op wat vandaag in de krant staat. We zullen het nu persoonlijk horen.

**De voorzitter:** De heer Martens heeft het woord.

**De heer Bart Martens:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijnheer de minister-president, ik denk niet dat het een geheim is om te zeggen dat sp.a nooit een groot voorstander is geweest van forfaitaire heffingen. In de meeste gevallen zijn die weinig gedragssturend. Ik denk ook niet dat een wegvignet voor minder files had gezorgd. In de tweede plaats is het ook sociaal onrechtvaardig, omdat iedereen, ongeacht wat hij of zij verdient, evenveel betaalt voor een dergelijk vignet.

Bij de onderhandelingen over het regeerakkoord zijn we het toch eens geraakt over die al vaak geciteerde passage uit het akkoord, waarin staat dat de Vlaamse Regering werk zou maken van een wegvignet om ook de buitenlandse transit de rekening te presenteren van de kosten die ze bij ons veroorzaakt. Mijnheer de minister-president, u moet me maar corrigeren als ik het verkeerd voorheb. Voor CD&V was het een punt van geloof, bijna een breekpunt. Wij hebben ons daar naar geschikt, onder andere omdat wij ook bekommerd zijn om die openstaande factuur. Ook wij willen iets doen aan die vrijbuiters die voor verkeer door in plaats van voor Vlaanderen zorgen, die hier schade, ongevallen en milieuhinder veroorzaken, zonder dat ze ook maar een deel van de factuur betalen. Om die reden hebben we ons daar naar geschikt, al was het misschien niet het beste systeem om het transitverkeer de rekening te presenteren.

Minister Van Brempt heeft die passage uit het regeerakkoord loyaal uitgevoerd. Binnen de randvoorwaarden van wat technisch en juridisch mogelijk was, is ze steeds op zoek gegaan naar het beste systeem dat invulling zou kunnen geven aan die passage van het regeerakkoord.

Ik vertel geen geheim als ik zeg dat minister Van Brempt verscheidene keren werd opgejaagd door collega's, ook uit de meerderheid, die haar vroegen hoe-

ver de zaken stonden, wat de timing was. Het kon eigenlijk niet snel genoeg gaan.

Een citaat dat dit prachtig illustreert, komt uit de commissievergadering van 16 januari 2007. De heer Decaluwe heeft toen gezegd: “In 2003 heeft CD&V een heel uitgebreid voorstel van resolutie ingediend over de invoering van het wegvignet. Het werd toen weggestemd omdat de toenmalige sp.a-minister daar geen graten in zag. Misschien zijn de geesten sindsdien gerijpt. Wij blijven alvast op dezelfde, consequente lijn doorgaan.”

Mijnheer de minister-president, we waren dan ook zeer verwonderd op het nieuws van gisteren te zien dat u een bocht hebt genomen, dat u het punt van geloof laat varen en het wegvignet terug naar af stuurt, zonder dat het voor ons duidelijk is wat er in de plaats komt, tegen wanneer een alternatief systeem operationeel zal zijn, wat de opbrengst zal zijn, wat de consequenties zullen zijn voor de huidige mobilist in Vlaanderen.

We kunnen dan ook vragen stellen over de manier waarop u daarover hebt gecommuniceerd. De afgelopen maanden en jaren is er enorm geïnvesteerd in consensusbuilding met de andere gewesten. We weten immers ook dat als we een ander systeem kiezen, we de beslissing samen moeten nemen en samen moeten overgaan tot de implementatie. Er was een enorm draagvlak gegroeid. We hebben samen geïnvesteerd in studies, we hebben samen principiële beslissingen genomen. Het is dan ook merkwaardig dat uitgerekend in Nederland een begrafenis eerste klas wordt georganiseerd van het wegvignet, zonder dat de naaste familie daarop is uitgenodigd, zonder dat de andere gesprekspartners binnen de regering en bij de andere gewesten worden gerespecteerd, zonder de andere gewesten daar in te kennen.

De reacties van de andere gewesten zijn er. Ik heb minister Vanhengel en minister Daerden – ik denk zelfs in nuchtere toestand – gehoord. Zij zijn niet geamuseerd met de move die Vlaanderen heeft gemaakt.

Het kan best zijn dat men tot andere inzichten komt. Het kan best zijn dat er sprake is van voortschrijdend inzicht. Het kan zijn dat de Europese Commissie ons op een aantal juridische consequenties heeft gewezen. Maar dan vind ik dat die, in alle openheid, in de eerste plaats met de directe gesprekspartners besproken moeten worden.

Over de kritiek van Europa hoor ik citeren uit informeel overleg. Ik lees alleen wat officieel is en publiek werd gemaakt. Dat is onder andere een antwoord van de bevoegde Europees Commissaris op een vraag van Johan Van Hecke in het Europees Parlement. Daarin zegt de bevoegde Commissaris dat de Europese Commissie ten aanzien van het Belgische initiatief voor een wegvignet nog geen standpunt heeft ingenomen. Dat is wat de

bevoegde Europees Commissaris stelt in zijn antwoord op een vraag van Europarlementslid Johan Van Hecke.

Mijnheer de minister-president, als u dat wegvignet laat varen, zou ik willen vragen wat nu concreet in de plaats komt. Wanneer zal dat iets opleveren? Wanneer zal dat ertoe leiden dat ook het transitverkeer haar deel van de onbetaalde factuur zal betalen?

Ik denk dat het voor alle fracties in dit parlement een punt van eer of een punt van zorg was, dat in deze legislatuur de factuur aan het transitverkeer en de buitenlanders moet worden gepresenteerd. Mijnheer de minister-president, welk alternatief hebt u voor ogen? Wanneer gaat dat er effectief toe leiden dat het transitverkeer zijn rekening krijgt gepresenteerd?

Ik zou u ook willen waarschuwen voor het leergeld dat in Duitsland werd betaald voor de kilometerheffing. Duitsland is een groot land, dat zich misschien leergeld kan permitteren, maar de wet van de remmende voor-sprong heeft ervoor gezorgd dat de invoering van de kilometerheffing voor vrachtverkeer met jaren vertraging operationeel is geworden. Dat heeft de Duitse belastingbetaler veel geld gekost, want ondertussen had men het eurovignet voor de vrachtwagens afgeschaft, zonder dat er een alternatief in de plaats was. Men heeft miljardenclaims moeten betalen aan het consortium Toll Collect, waar Siemens in zat samen met andere Duitse en Franse firma's, dat het systeem operationeel moest maken.

Mijnheer de minister-president, geeft u zich rekenschap van de enorme risico's en het enorme leergeld dat een dergelijk systeem met zich mee kan brengen als we dat maar met één regio of met enkele landen invoeren?

Wat gaat u doen om het vertrouwen met de andere gewesten te herstellen? Ik denk dat het duidelijk is dat het 'samen uit, samen thuis' zou moeten zijn. Tot nu toe, voor uw trip naar uw collega Balkenende, was dat altijd zo. Hij is blijkbaar niet Harry Potter, maar beschikt toch over magische krachten om u op een ander denkspoor te brengen. Wat gaat u juist doen om de draad met de andere gewesten terug op te nemen? Want het zal samen met die andere gewesten zijn dat we een systeem moeten uitwerken, dat – wat ons betreft best zo snel mogelijk – de openstaande factuur van het internationaal transitverkeer doet betalen.

**De voorzitter:** De heer Van Gaever heeft het woord.

**De heer Freddy Van Gaever:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, ik versta al die heisa over dat vignet niet.

Een paar dagen geleden hebben we in Europa vuurwerk afgestoken om het verenigde Europa te vieren. Ik

herinner me dat men nog niet zo lang geleden in Duitsland met marken betaalde, bij ons met franken en in Nederland met guldens. We hebben dat opgelost. In heel Europa hebben we de euro ingevoerd en we zijn er allemaal tevreden mee.

Nu volgen we de omgekeerde weg en gaan we in elk land nieuwe systemen invoeren. Snelwegtaks in het ene land, het wegenvignet in het andere en kilometerrijden in een derde land. We maken er een hele soep van.

Ik denk dat de enige oplossing vanuit het gezonde boerenverstand is, dat ieder land van Europa beslist om zijn infrastructuur gratis ter beschikking te stellen van alle andere landen en dat we tegen 1 januari van volgend jaar alle bestaande taksen in Europa afschaffen, zodat iedereen vrij kan rijden van de Noordkaap tot de Middellandse Zee. Ik denk dat dat de enige oplossing is. Anders zal binnenkort de Noor die naar het zuiden van Frankrijk wil, in Nederland kilometerheffing moeten betalen, in België een vignet moeten kopen en in Frankrijk snelwegtaksen moeten betalen. We gaan juist het omgekeerde doen van wat we jaren in Europa hebben geprobeerd, met name alles vereenvoudigen en voor minder administratieve rompslomp zorgen. Mijnheer de voorzitter, ik denk dat het gezonde boerenverstand erin bestaat om al die taksen in al die landen af te schaffen.

**De voorzitter:** Minister-president Leterme heeft het woord.

**Minister-president Yves Leterme:** Mijnheer de voorzitter, in afspraak met minister Van Brempt zal ik eerst een aantal elementen van het antwoord aanreiken en daarna aan haar het woord verlenen. Ik probeer zo volledig mogelijk te zijn, maar zal een aantal vragen groeperen.

Het is belangrijk om, als basis van de discussie, terug te grijpen naar het regeerakkoord. Dat is een cruciaal document en geen vodge papier. In het regeerakkoord staat: "We streven naar de invoering van het wegenvignet ter vervanging van de verkeersbelasting, zodat voortaan iedereen, ook buitenlanders, betalen voor het gebruik van onze wegeninfrastructuur. We onderzoeken de mogelijkheid om positieve stimulansen in te voeren voor veilig rijgedrag."

Dat was en is nog altijd het uitgangspunt. Ten eerste is er het principe dat we de kosten voor de wegeaanleg, wegenonderhoud en gebruik aanrekenen aan alle gebruikers van onze wegen. Ten tweede – en dat is een belangrijk element dat heeft geleid tot de evolutie in het dossier van de afgelopen weken – was het idee – en de heer Martens heeft er terecht naar verwezen dat dit bij de partij die dit hard heeft verdedigd bij de regeringsonderhandelingen een belangrijk element van de ratio legis was – ervoor te zorgen dat van de weeromstuit geen

extra forfaitaire taksen worden opgelegd aan de Vlamingen en de Belgen.

Deze twee elementen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden: de invoering van een wegenvignet om ervoor te zorgen dat buitenlanders mee betalen voor ons wegennet en ervoor zorgen dat het gecompenseerd zou worden voor de eigen ingezetenen, dus geen bijkomende taks voor de eigen inwoners.

De bedoeling van de Vlaamse Regering was van meet af aan om dit niet op ons eentje te doen. Maar, vaststellende dat er in de regeerakkoorden van de ons omringende gewesten ook een verwijzing was, organiseerden we een overleg om althans op de essentiële elementen voldoende vaste grond te hebben. Dat is een antwoord op de vraag waarom Europa pas later is gekomen. We wilden ervoor zorgen dat er voldoende basis was van overleg en eenstemmigheid over een aantal principes vooraleer we, desgevallend via een officiële procedure, het dossier zouden aanmelden bij de Europese instanties, voor toetsing aan de principes van de eenheidsmarkt zoals verwoord in het Verdrag van Rome.

Dankzij de inspanningen van onder meer minister Van Brempt is er uiteindelijk een akkoord gevonden over het principe zelf. Dat was niet zo moeilijk. Maar ook over de verdeelsleutel was er een akkoord, wat traditioneel in ons land een iets grotere moeilijkheid is.

Parallel daarmee is een studie verricht over een businessmodel. We hebben wel wat kritiek – maar we gaan die binnenskamers houden – op elementen van de feasibilitystudie en de studie van het businessmodel, maar er is een studie verricht.

Daarmee geef ik een antwoord op de vraag over wat de niet-invoering kost. Volgens het businessmodel dat door het studiesyndicaat naar voren werd geschoven, zou men op kruissnelheid komen – in reële termen en uiteraard gecorrigeerd met de inflatie – tot een opbrengst van ongeveer 50 miljoen euro voor het Vlaamse Gewest. Dat in vergelijking met de 400 miljoen euro die jaarlijks wordt geïnvesteerd in onderhoud van onze wegen, het wegwerken van gevaarlijke punten en de investeringsbudgetten, buiten de belangrijke beweging die we doen via VIA-Invest.

Ik voeg er onmiddellijk een voetnoot aan toe die straks nog van belang zal blijken te zijn. Het businessmodel vertrekt van de figuur van de tiendagenkaart als kortste periode. Daartegen maakt de Europese Commissie een van haar fundamentele bezwaren. Dat gebeurde informeel, via de ambtenaren. De bezwaren slaan vooral op het grensverkeer. De Europese Commissie stelt dat we de mensen uit de grensregio niet mogen verplichten om een ticket of een vignet aan te kopen voor 10 dagen. Ik herhaal dat het voorliggende businessmodel uitgaat van



minimaal 10 dagen per kaart. Op het niveau van de verkoop, de verdeling en uiteraard de handhaving van tiendagenkaarten versus eendagskaarten, is er een fundamenteel verschil.

We zoeken naar de uitvoering van het principe waarbij de buitenlanders meebetalen voor het onderhoud en de aanleg van ons wegennet, maar dat niet leidt tot een drastische belastingverhoging voor de ingezetenen. Dit blijft een element van het regeerakkoord, maar we moeten onderzoeken hoe we het kunnen uitvoeren. Ik wil daarover een fundamentele opmerking maken. De invoering van het wegvignet, conform het regeerakkoord en zoals het geconcipeerd was, betreft geen kwestie van niet willen en duidt absoluut niet op een gebrek aan goede wil, maar is een kwestie van niet kunnen en niet mogen.

Ik ben niet bereid om door de invoering van het wegvignet en dus van een forfaitaire taks, ook voor de eigen inwoners, het risico te lopen dat we de meeruitgave door onze Vlaamse gezinnen niet kunnen compenseren – het oorspronkelijke idee uit het Vlaams regeerakkoord. Ik verwijs hiervoor naar het informele overleg met de Europese Commissie. Er ligt een verslag van die informele ontmoeting ter inzage. In het document worden vele moeilijkheden opgesomd. Ik vertelde al dat erin staat dat niet met tiendagenkaarten mag worden gewerkt, maar met kaarten voor kortere periodes, waardoor het businessmodel met de geschetste opbrengst in gevaar komt. Het verslag is van de hand van Filip D'havé, vertegenwoordiger van de Vlaamse Regering bij de Permanente Vertegenwoordiging. In het verslag staat: "In ieder geval moet worden vermeden dat zelfs maar de indruk wordt gewekt dat de Belgische ingezetenen worden gecompenseerd."

Ik heb ook nog voor Europa gewerkt. Dit betreft een informeel overleg. Uiteraard zal een Europees Commissaris die wordt ondervraagd in het Europees Parlement over een beleidsbeslissing die al dan niet werd genomen en een uitspraak die al dan niet werd gedaan, antwoorden dat de Europese Commissie zich nog niet heeft uitgesproken, dat er geen aanmeldingsprocedure is en dat men niet werd gevat. Wanneer ik het verslag lees, ben ik geneigd om een enorm grote voorzichtigheid aan de dag te leggen. Ik ben niet bereid om het risico te lopen om enige tijd na de invoering van een extra forfaitaire belasting voor de Vlaamse gezinnen, geconfronteerd te worden met een verbod van compensatie op basis van de regelgeving inzake de eenheidsmarkt, de vrije concurrentie en het vrije verkeer van goederen en personen. Die compensatie zat vervat in ons basisidee. Ik geef toe dat dat bij de regeringsonderhandelingen een CD&V-punt was. Ik wil niet willens en wetens ingaan tegen Europa. Er zijn precedents, ook uit periodes toen mijn partij regeringsverantwoordelijkheid droeg, denken we maar aan de Maribeloperatie, waarvoor de bedrijfs-wereld lang heeft moeten boeten.

Wat de aanpak en het overleg met de gewesten betreft, herhaal ik nogmaals dat het geen kwestie is van politieke

wil. Luidens een verslag van een bijeenkomst waarop ook de andere gewesten waren vertegenwoordigd, al dan niet via de vertegenwoordigers van de ministers, gaat het over een heel duidelijk standpunt van de vertegenwoordigers van de Europese Commissie. Zij stellen dat in elk geval de schijn van een compensatie vermeden dient te worden. Laat ons eerlijk zijn, gegeven het politieke debat in dit parlement tijdens de afgelopen 2,5 jaar en gegeven de commentaar die ikzelf heb gegeven als formateur van de Vlaamse Regering en bij het uitschrijven van het regeerakkoord, is er sprake van iets meer dan het wekken van een indruk. We hebben het met zoveel woorden gezegd en zelfs neergeschreven in het regeerakkoord. Het is dus geen kwestie van het niet willen invoeren van het vignet als methode om de buitenlanders te laten meebetalen voor de aanleg, het onderhoud en het gebruik van onze wegen, maar van het niet mogen en niet kunnen doen.

Mevrouw De Ridder, u stelde een vraag over het overleg met de gewesten. Ik heb al gezegd dat er een bijeenkomst was op 2 maart met vertegenwoordigers van de verschillende gewesten, de vaste vertegenwoordigers in de Permanente Vertegenwoordiging en gemandateerden van de minister. Zij hebben genoteerd wat werd gezegd. Het verslag wordt niet betwist en is on dubbelzinnig. Ik geef toe dat er geen vertegenwoordiger uit Brussel aanwezig was, want op het laatste moment werd er afgemeld.

Ik kom tot het overleg binnen de Vlaamse Regering. Naar aanleiding van de commotie die is ontstaan en die aanleiding gaf tot het debat in de plenaire vergadering van het Vlaams Parlement van 7 februari, werd in de Vlaamse Regering afgesproken om de zaak Europees te toetsen en om te bekijken hoe we de problematiek met de buurlanden konden aanpakken. Minister Van Brempt heeft dat ook aangekondigd. Er waren twee bijeenkomsten van het uitgebreide kernkabinet: op 14 februari en op 28 februari. De kernvergaderingen werden voorbereid in IKW's. Uiteraard werd ook het informele overleg met de Europese Commissie in IKW's voorbereid.

Vrijdag jl. hebben we het er nog even over gehad, maar ik zal niet uit de biecht klappen. Het gevoel was er wel dat het denkspoor over het vignet heel moeilijk kon worden aangehouden. Het is juist dat er niet werd afgesproken dat dit zou worden vermeld tijdens de ontmoeting met de Nederlandse minister-president Balkenende. Ik daag u trouwens uit om een document of een statement te vinden waaruit blijkt dat ik omstreeks twintig over zes op het bordes van het Catshuis het woord 'rekeningrijden' of 'vignet' zou hebben gebruikt. Wel hebben we tijdens het onderhoud vastgesteld dat het menens was met het initiatief van Nederland: de toetsing aan het Europees Verdrag van wat wij voornemens waren. Daarnaast werd wat commentaar

gegeven bij de eigen beleidsinzichten en -voornemens met Horizon 2011.

Mevrouw De Ridder, uit het regeerakkoord en uit alle debatten blijkt duidelijk dat de compensatie een breekpunt of een inherent element van het dossier is. Ik kan minister Van Brempt citeren, die namens de Vlaamse Regering op 7 februari in de plenaire zitting heel duidelijk heeft gezegd: “Ik wil u even herinneren aan een passage in het Vlaamse regeerakkoord. Er is sprake van een duidelijke link tussen de invoering van het wegenvignet en de compensatie voor de Vlamingen en de Belgen. De gezamenlijke invoering van zowel het wegenvignet als de compensatie is heel erg belangrijk. Beide vormen essentiële onderdelen van het volledige dossier. Het is met name daar dat we moeten uitkijken naar de opinie van de Europese Commissie.” Ik heb u gezegd wat die opinie was, die ons op informele manier werd overgemaakt door de mensen die zich namens de betrokken directoraten-generaal over dit dossier zouden moeten buigen indien het officieel wordt aangemeld.

Wat betreft het systeem dat ter vervanging zou moeten worden ingevoerd, meen ik dat we lessen moeten trekken. Noch wat betreft de gekozen techniek, noch wat betreft het vooruitlopen op eventuele onderhandelingen, afspraken met buurlanden, onderhandelingen of gesprekken met Europese instanties, noch met betrekking tot het gekozen middel of de timing, ben ik bereid te improviseren. We hebben onze les geleerd. Dit dossier moet aangepakt worden conform wat zaterdag in Benelux-verband is beslist en gesuggereerd, en het moet Europees afgetoetst worden. Het is vooral belangrijk dat we resultaat halen, veeleer dan dat wij improviseren, ons wagen aan avonturen en we een gekozen methodiek uiteindelijk niet kunnen volhouden.

Dat is meteen een antwoord op heel wat andere vragen. Op het vlak van de ontvangsten, heb ik daarstraks geantwoord, verwijzend naar de studie van het studiesynacaat. Wat betreft het Benelux-overleg, mijnheer Decaluwe, heb ik hier het voorstel van aanbeveling dat aan de plenaire vergadering is overgemaakt vorige zaterdag. Een aantal Vlamingen hebben deelgenomen aan de besprekingen. Uiteindelijk werd voorgesteld dat aan de regeringen gevraagd zou worden om overleg te starten tussen de betrokken regeringen om te onderzoeken of de invoering van een wegenvignet wenselijk is, of er eventueel binnen de Benelux een samenwerking tot stand kan gebracht worden, om een gemeenschappelijk strategie te bespreken binnen de Europese Unie en dies meer. Dit document is raadpleegbaar op het internet.

Mijnheer Koninckx, als we iets doen, moet het conform de principes zijn die we al hebben afgesproken in Belgisch staatsverband en waar we trouw aan willen blijven, namelijk over het principe zelf, de verdeelsleutel en wat in het regeerakkoord staat. Voor de rest moeten we

Benelux-matig afstemmen en moeten we het toetsen aan de Europese regelgeving. We doen dat wellicht best eerst op een informele manier vooraleer men de aanmeldingsprocedure doet.

Voor het Duitse systeem is inderdaad leergeld betaald. Wanneer we een nieuw systeem op tafel zouden leggen, moeten we zeker zijn dat we dat correct kunnen implementeren, tot en met de gekozen techniek. In Duitsland waren er zelfs op een bepaald moment moeilijkheden omtrent de gekozen techniek.

Als er nog zaken zijn die ik niet zou hebben beantwoord, ben ik graag bereid dat nog te doen.

**De voorzitter:** Minister Van Brempt heeft het woord.

**Minister Kathleen Van Brempt:** Geachte leden, het dossier van het wegenvignet doet zijn imago alle eer aan. In deze commissie zijn we daar al lang mee geconfronteerd. Ik heb me al een paar keer verbaasd over de hoge vlucht die dit dossier wel eens kan nemen. Ter illustratie: ik was twee uur minister van Mobiliteit en nog aan het bekijken wat dat allemaal inhield en wat er allemaal in het regeerakkoord stond, want ik heb dat niet mee onderhandeld, en de eerste Nederlandse journalist hing aan de lijn over de invoering van het wegenvignet. Sindsdien is het niet gestopt.

Het is een zeer complex dossier ondanks de zwart-witdiscussie die daar vaak over wordt gevoerd, hoewel niet in deze commissie. De waarheid heeft haar rechten, en dus wil ik een aantal zaken in herinnering brengen. De minister-president heeft al verwezen naar de belangrijke passage in het regeerakkoord op uitdrukkelijke vraag van een van de regeringspartners. Dit dossier weerhoudt me er niet van om in alle collegialiteit het regeerakkoord uit te voeren, als medebevoegd minister, want er zijn nog twee ander ministers net zo bevoegd als ik. Ik heb dat consequent gedaan, maar altijd behoedzaam en met heel veel kritische vragen. Ik ben altijd de eerste geweest om zeer voorzichtig te zijn over wat het zou inhouden, wat de invoeringsdatum is enzovoort. We hebben een hele weg afgelegd. Dit dossier is het meeste bediscussieerde en heeft het meeste mede-eigenaarschap in deze commissie. Dat dossier is aangepakt op basis van een quickscan. Dat is niet de favoriete studie van de heer Peumans. Die studie heeft wel een overzicht opgeleverd van wat in Europa op dat vlak gebeurt en in welke mate dat successen oplevert.

Op basis daarvan is het maatschappelijke debat met alle stakeholders gevoerd. Dat leidde tot een reeks niet onbelangrijke adviezen, en ik raad iedereen aan om het verslag van die discussie eens opnieuw te lezen. Er is dan met het Waalse Gewest gediscussieerd. Dat leidde tot een unicum: uitgaande van een exclusieve gewest-

bevoegdheid kwam er een akkoord tussen de drie gewesten tot stand. Dat liep niet van een leien dakje. Ik heb er zelf altijd voor gepleit om alleen iets te ondernemen als we dat samen zouden kunnen. Het heeft geen zin om alleen als Vlaamse Gewest op te treden. Verder pleitte ik ervoor om, binnen de grenzen van het regeerakkoord, steeds te werken met de meest moderne technologie. Dat laatste is een standpunt dat niet door iedereen in deze commissie en in de andere gewesten werd gedeeld.

Onlangs woedde er dan de grote discussie over de reacties in het buitenland. Ik heb daarbij twee opmerkingen. Ik onderschrijf wat de minister-president, de heer Peumans en anderen daarover hebben gezegd: we weten dat dit met Europa moet worden uitgediscussieerd. We zijn niet naïef. Ik kan evenwel niet het regeerakkoord aan de EU voorleggen. Ik kan bij de Europese Commissie (EC) alleen een dossier indienen als aan een reeks vormvereisten is voldaan. *(Opmerking van de heer Peumans)*

Dit is geen grapje, mijnheer Peumans. Zo moet in zo'n dossier duidelijk worden gemaakt of de maatregel enkel betrekking heeft op de snelwegen, dan wel op alle wegen geldt. In de loop van de afhandeling van het dossier is dat berekend en bekeken. Verder is ook het vraagstuk van de duurtijd bekeken: zijn er bijvoorbeeld tiendagen-vignetten en maandvignetten mogelijk? Dat is allemaal erg belangrijk, en onontbeerlijk in een aanmeldingsdossier voor de EC.

Er is nog altijd geen formeel standpunt van de EC. Dat kan ook niet. Men mag het standpunt van de EC niet reduceren tot dat van haar ambtenaren: voor onszelf zouden we dat ook niet aanvaarden. Als een lokaal bestuur bij de administratie informeel komt kijken hoe de vork aan de steel van een bepaald dossier zit, dan zegt dat informele standpunt nog niets over het standpunt van de regering. Uit informele contacten weten we dat het grootste obstakel de compensatieregeling is, en niet het wegvignetdossier op zich.

Dat is belangrijk voor onze discussies met Nederland. De Nederlandse regering heeft in haar regeerakkoord de invoering van het rekeningrijden opgenomen. Voor de compensatie van de eigen onderdanen staat de Nederlandse regering voor hetzelfde probleem als wij, want zo'n compensatie kan volgens de verdragen van de EU neerkomen op een vorm van discriminatie. In dit dossier verwijt de pot de ketel dat hij zwart ziet, en dat is ook de reden waarom ik tegenover Nederland altijd een hard standpunt heb ingenomen.

Ik wil tot slot, met betrekking tot de situatie waarin we ons vandaag bevinden en tot het standpunt van de minister-president, als minister van Mobiliteit toch een aantal aspecten aangeven. Het is belangrijk voor het debat dat we de komende dagen moeten voeren. Mijn standpunt,

als sp.a-minister in de regering en als minister van Mobiliteit – ik wil dat benadrukken want het is geen regeringsstandpunt –, is dat er vandaag geen draagvlak is voor een bijkomende forfaitaire lastenverhoging voor de Vlamingen op het gebruik van de wagen. Ik blijf dat herhalen. Dat is niet de weg die we moeten opgaan.

De heer Decaluwe heeft geciteerd uit het interview in het NRC Handelsblad. Dat standpunt verdedig ik sinds enige tijd. Het is, voor alle duidelijkheid, een ander dossier dan het wegvignetdossier. Het ene gaat over personenvervoer en het andere gaat over vrachtovervoer. In het wegvignetdossier is om evidente, voor de hand liggende redenen nooit het vrachtovervoer opgenomen. Het vrachtovervoer kent vandaag al een vignetsysteem: het Eurovignet. Er is een heel duidelijk onderscheid. Ik vind het heel enerverend dat de twee dossiers voortdurend met elkaar worden verward. Het overgaan van het Eurovignet naar een slimme kilometerheffing voor vrachtovervoer is een denkspoor dat we kunnen bewandelen, bij voorkeur in Beneluxverband. Dat was ook mijn signaal naar de Nederlandse regering: ik blijf bij mijn standpunt dat we op de lange termijn naar rekeningrijden moeten gaan, zelfs voor personenvervoer. Maar wat dat betreft ben ik er van overtuigd dat we ons vandaag niet in avonturen moeten storten. Er bestaat vandaag in geen enkele Europese lidstaat rekeningrijden voor personenvervoer. Daar hebben we nog heel wat studie- en denkwerk voor nodig. Bovendien blijf ik bij mijn standpunt dat we eerst nood hebben aan bijkomende alternatieven voor het openbaar vervoer. In de regering zijn de geesten daarvoor al goed gerijpt en bestaat de mogelijkheid om snel op een gemeenschappelijke lijn te staan.

Net zo belangrijk, als het gaat om mobiliteit en leefmilieu, is de ecologische hervorming van de Vlaamse verkeersbelasting, zowel de belasting op invertersteling als de gewone verkeersbelasting. Al vroeger werd beslist dat het de minister-president is die het dossier in handen neemt voor de aanmelding aan de Europese Unie. Hij doet dat omdat er drie bevoegde ministers zijn. Ik vind het belangrijk dat de minister-president daar zijn verantwoordelijkheid opneemt, en hij is het daar helemaal mee eens. Het is nu verder aan hem om samen met de regering te werken aan een concreet alternatief.

**De voorzitter:** Mevrouw De Ridder heeft het woord.

**Mevrouw Annick De Ridder:** Mijnheer de minister-president, uw antwoord heeft mij niet volledig bevredigd. U mag straks nog eens proberen, in een tweede ronde. Het enige positieve wat ik heb gehoord, is dat u hebt bevestigd dat het uitgangspunt voor u heel belangrijk blijft: de kosten die nu worden aangerekend aan de Belgen zullen in de toekomst door alle gebruikers wor-

den betaald, dus ook door de buitenlanders. En u hebt ook herbevestigd dat dit geen extra kosten voor onze eigen inwoners mag betekenen. Het is heel belangrijk dat dit het uitgangspunt blijft. Het is ook verankerd in ons regeerakkoord.

Met de rest van uw antwoord ben ik minder opgezet. U gaat volgens mij voorbij aan de werkelijke kern van het probleem. U zegt dat de invoering van het wegenvignet geen kwestie is van niet willen maar van niet kunnen en niet mogen. U zegt dat we daar het informele advies van Europa hebben en dat u niet kan of niet mag. Dat is niet correct: Europa heeft bij mijn weten laten weten dat onder de huidige modaliteiten, zoals het informeel was aangewend, het wegenvignet niet kan en niet mag. Mevrouw Van Brempt zal mij daarin kunnen bijtreden want zij was daar ook bij betrokken, toen als gewoon parlements lid.

De kernvraag is hoe het dan wel kan. U zegt dat u nergens de woorden 'rekeningrijden' en 'wegenvignet' in de mond hebt genomen, maar ik kan drie plaatsen op Belga citeren waar u dat wel doet.

**Minister-president Yves Leterme:** Mevrouw De Ridder, bij het vignet is het probleem de compensatie. Tegelijkertijd of bijna tegelijkertijd al maar de indruk wekken dat wanneer Vlamingen en Belgen het vignet zullen betalen, dat zij daarvoor zullen worden gecompenseerd via de verlaging van een andere belasting: daar zegt Europa dat er daarvan geen schijn mag bestaan. Europa heeft natuurlijk niet gezegd dat er geen vignet kan bestaan. Het gaat over het vignet in zijn huidige vorm. Geef toe, die compensatie is een essentieel onderdeel van het regeerakkoord. Het is die gelijktijdige compensatie waarvan de Europese Commissie informeel niet alleen zegt dat ze er niet mag zijn, maar ook dat er zelfs geen schijn van mag bestaan. Laat ons eerlijk zijn: de laatste tweeënhalve tot drie jaar is hier meer dan een schijn gecreëerd – en ik ben daar mee verantwoordelijk voor, want het staat zo in het regeerakkoord.

**Mevrouw Annick De Ridder:** Het is niet zo zwart-wit. Er zijn heel veel manieren mogelijk om een aanmelding te doen, waarbij men enerzijds een Vlaams beleid voert op belastingen van het autogebruik en anderzijds een systeem heeft met een wegenvignet. Waarbij wij inderdaad de schijn creëren van compensatie.

**Minister-president Yves Leterme:** Als gewezen ambtenaar van de Europese Unie met verlof: een lidstaat die zelf gaat zeggen dat te zullen compenseren, en dan zegt u zelf dat we dat zullen aanmelden? Zo werkt dat niet.

**Mevrouw Annick De Ridder:** Dit moet, voor alle duidelijkheid, de consensus of het besluit zijn, of het zou het besluit kunnen zijn van een overleg op regeringsniveau of van een overleg met andere gewesten. Dit is niet

gebeurd. Ik betreur dat u na het informele advies van de Commissie, dat zegt dat compensatie op geen enkele manier mogelijk is en dat er zelfs geen schijn van compensatie mag bestaan, niet terug naar de gewesten gaat. Dat is de kernvraag, en daaraan bent u voorbijgegaan. Ik zou verwachten dat u als minister-president terug naar de gewesten en de coalitiepartners gaat om na te gaan wat dan de verdere piste zal zijn. De nieuwe omstandigheden, mijnheer de minister-president, vergen nieuwe besprekingen. Ik weet dat op 2 maart iedereen betrokken is geweest bij het informele overleg met de Europese Commissie. U zegt terecht dat iedereen op de hoogte was. Maar u bent na die vergadering niet teruggekeerd naar de gewesten. Waarschijnlijk waren zij tot gisteravond nog steeds aan het wachten op een initiatief van u om daarover te spreken.

**Minister-president Yves Leterme:** Ik heb daarover met Elio Di Rupo een kort gesprek gehad. Ik heb nadien gemerkt wat de publieke verklaringen waren. Ik verwijs naar het eerste deel van mijn tussenkomst daarnet. Ik ben niet bereid om het risico te nemen een extra belasting, een extra forfaitaire taks voor de Vlamingen in te voeren, en dan nadien niet te mogen compenseren. Ik wil dat risico niet nemen en ik denk dat u daartoe ook niet bereid bent. Ik heb dat heel duidelijk gemaakt aan mijn collega-minister-president van de Waalse regering. Hij heeft mij gezegd dat het voor hem, wat het budget betreft, geen punt is.

**Mevrouw Annick De Ridder:** Voor alle duidelijkheid, mijnheer de minister-president, dat zal u altijd in het verslag terugvinden: ik heb steeds over wegenvignet of rekeningrijden of wat dan ook gesproken met daarachter het zinnetje "zonder dat dit een lastenverhoging mag betekenen". Wij begrijpen elkaar daar duidelijk. Niemand van deze partijen is van plan daar een verhoging te voorzien. Wat ik wel mis, is het overleg. De kernvraag blijft voor mij hoe wij buitenlanders zo spoedig mogelijk laten meebetalen voor het gebruik van ons wegennet. U blijft daarover redelijk vaag. Het is niet helemaal uitgeklaard, dat begrijp ik ook. Maar u voorziet niet onmiddellijk een timing. U hebt daar niet onmiddellijk een visie over. Ook de heer Peumans heeft zijn zorg geuit over de gemiste inkomsten. Hij vroeg u om welke inkomsten het gaat. Ik mag daar toch uit afleiden dat ook de N-VA- en bij uitbreiding de CD&V-fractie streven naar een zo spoedig mogelijke invoering van een systeem. Ook u, minister Van Brempt, hebt een andere taal gesproken. U hebt gezegd dat er op Europees niveau problemen bestaan. Het grootste probleem is de compensatie. Volgens u kan daarop worden gewerkt en zal men naar een nieuwe aanmelding gaan.

**Minister-president Yves Leterme:** Wat betreft de opbrengsten, wil ik nog iets zeggen. In het verslag van de informele ontmoeting met de vertegenwoordigers

van de commissie kunt u lezen wat men zegt over het stappen van een tiendagenkaart naar een dagticket in het kader van het grensverkeer. De heer Van Mechelen heeft vrijdag in de ministerraad gezegd: “Als we dat doen met de handhaving- en verdelingskosten, dan levert het uiteindelijk niets meer op.” We zijn dan effectief heel kort bij een Belgenmop.

**Mevrouw Annick De Ridder:** Mijnheer de minister-president, we zijn nu het debat aan het voeren dat eigenlijk op regeringsniveau en met de andere gewesten had moeten worden gevoerd voorafgaand aan uw uitspraken.

De kernvraag is of er al dan niet een nieuwe aanmelding zal komen met een hervormd project over een invoering van een systeem dat spoediger te realiseren is dan 2011 of 2015?

**De voorzitter:** De heer Penris heeft het woord.

**De heer Jan Penris:** Mijnheer de voorzitter, ik stel vast dat CD&V in het dossier van het wegvignet een bocht van 180 graden maakt. Het is niet alleen de minister-president die deze bocht publiekelijk maakt, maar hij wordt nu openlijk gesteund door de rest van zijn fractie bij monde van heer Decaluwe. De heer Decaluwe heeft op 16 januari in deze commissie gepleit voor de invoering van desnoods een papieren vignet. Nu volgt hij zijn minister-president. Hij moet dat natuurlijk, en die partijtrouw siert hem. Dit is een eerste vaststelling. Als reden daarvoor wordt aangehaald dat het niet mag van Europa.

**De heer Jan Peumans:** Ik heb dat altijd gezegd.

**De heer Jan Penris:** Dat heeft de heer Peumans altijd gezegd. Hij heeft een glazen bol. In juni 2004 op het moment dat de fracties het regeerakkoord goedkeurden, had u dat ook kunnen weten. De heer Peumans was er anders om het te zeggen. (*Rumoer*)

Wat is er gebeurd? Deze regering houdt ons allemaal, en deze commissie in het bijzonder, bijna drie jaar aan het lijntje. Ze laat studies uitvoeren, pleegt overleg met de andere gewesten, herhaalt bij elke interpellatie en vraag dat het alternatief van het wegvignet het enige is, zij het dat er kan worden gesproken over de modaliteiten. Op het moment dat er informeel overleg met Europa moet worden gepleegd, stelt de regering vast dat de heer Peumans gelijk heeft. Ik vind dit erg. Deze regering heeft een ernstige fout gemaakt. Natuurlijk kan een regeerakkoord niet worden geschreven voor de galerij. Ik heb er begrip voor dat een regeerakkoord niet wordt aangemeld bij de Europese instanties, maar als dergelijke belangrijke optie wordt genomen, dan moet die ook kunnen worden gelicht. Licht ze dan ook zo snel mogelijk en wacht niet om Europa te raadplegen drie jaar na de ondertekening van het regeerakkoord. Ik denk dat het kalf nu verdronken is.

Ik stel dus vast dat CD&V de bocht duidelijk maakt. De andere partijen zijn minder duidelijk. Ik heb een beetje de indruk dat Open Vld en spirit het idee van het wegvignet nog niet helemaal hebben opgegeven. De houding van sp.a in deze is me niet duidelijk. Enerzijds is er de minister, die vindt dat het systeem van rekeningrijden sociaal onrechtvaardig is, en anderzijds is er de heer Martens, die vindt dat het systeem van het wegvignet sociaal onrechtvaardig is. Het einde van het verhaal van sp.a zal zijn dat er wellicht geen enkele bijkomende belasting zal worden ingevoerd en dat we weer over kunnen naar de orde van de dag. We kunnen ons dan opnieuw afvragen hoe we alle ontbrekende schakels in ons wegennet zullen aanleggen, misschien met de toverformule pps.

Ik heb gevraagd of dit het standpunt van de hele Vlaamse Regering is. Uit de lichaamstaal van mevrouw de minister kon ik opmaken dat ze niet over alles was ingelicht. Dat intern document was voor haar even nieuw als voor ons. Ik verneem nu dat de hele problematiek vorige vrijdag minstens is doorgesproken, want minister Van Mechelen heeft een uitspraak gedaan. Het verbaast me dan ook dat Open Vld niet was ingelicht.

Mijnheer de minister-president, we hebben Nederland een mooi cadeau gedaan, en dat doen we dikwijls. Een paar weken geleden heb ik nog kunnen zeggen dat de ontkoppeling van de loodsengelden ook een mooi cadeau was. Wat krijgen we daarvoor in de plaats? Mijnheer de minister-president, u bent niet naar Nederland gegaan om enkel over het wegvignet te praten. Het was mooi meegenomen voor premier Balkenende, en hij kan er aan het begin van zijn regeerperiode mee uitpakken. Ik hoop dat u ook met iets kunt uitpakken. U bent hopelijk ook naar Nederland gegaan om te praten over de toekomst van de IJzeren Rijn. U bent hopelijk naar Nederland gegaan om te praten over het dossier van de Scheldeverdieping. U bent hopelijk naar Nederland gegaan om te praten over andere grensoverschrijdende verkeersdossiers. Mijnheer de minister-president, wat hebt u daarover te melden? Als u vandaag niet kunt antwoorden, stel ik u daar morgen een actuele vraag over.

Het voorstel van resolutie van de heer Glorieux is wat aan het verdrinken. We zijn zelfs vergeten om een verslaggever aan te duiden, maar ik ben vrijwilliger. De heer Glorieux heeft een aantal punten. Het is niet de eerste keer dat hij dat voorstel doet. De vorige keer was ik ook al verslaggever. Twee jaar geleden deed hij een gelijkaardig voorstel, maar we vonden dat niet nuttig en wenselijk omdat we meer geloven in de optie van het wegvignet.

Mijnheer Glorieux, eerst zegt u dat als we de slimme kilometerheffing invoeren, er geen aparte heffingen op

kunstwerken meer nodig zijn. Dat zal het Waasland graag horen, want de Temsebrug zal dan niet extra belast moeten worden. Antwerpen heeft de Lange Wapperbrug, die maar kan worden gerealiseerd met de inkomsten van het kunstwerk. Mijnheer Glorieux, wat is uw visie daarop?

U stelt ook voor om de opbrengsten van de slimme kilometerheffing aan te wenden om de bestaande verkeersbelasting te verminderen of af te schaffen. Maar zal Europa daarmee akkoord gaan? Zal Europa toestaan dat een kilometerheffing die wordt geheven ongeacht de nationaliteit, ten goede komt aan compensaties van de ingezetenen? Ik betwijfel dat en vraag me af hoe realistisch uw voorstel is. De heer Peumans zal ons het nodige Europese advies kunnen verstrekken.

Mijnheer Glorieux, u stelt ook voor om de opbrengsten aan te wenden om een sociale herverdeling te creëren. Dat is me niet helemaal duidelijk. Wat verstaat u onder het creëren van een sociale herverdeling? Als u dat kunt verduidelijken, gaan we misschien nog een eind met u op weg.

**De heer Eloi Glorieux:** Het antwoord van de minister-president was heel zakelijk en duidelijk en reflecteert wat ik daarstraks, en de heer Peumans in het verleden, aangaf: dat de Europese Commissie een vrijstelling of compensatie van Belgische automobilisten niet zou dulden. Het wegenvignet zoals bedoeld in het regeerakkoord, zou daarom niet worden aanvaard. Laten we stoppen met het leveren van achterhoedegevechten. Het wegenvignet is terug naar af. Dat is duidelijk. Laten we constructief naar de toekomst kijken.

Laten we, net als UNIZO, de SERV en de Minaraad voorstelden, de slimme kilometerheffing invoeren. Laten we niet, zoals UNIZO vorige maand stelde, in 2008-2009 een of ander wegenvignet invoeren om in 2011-2012 weer om te schakelen naar een ander systeem. Dat heeft niets te maken met een langetermijnvisie, maar alles met van de hak op de tak springen. Dat zou geen voorbeeld van goed bestuur zijn.

Groen! roept op om naar de toekomst te kijken en te doen wat wij, heel wat mobiliteitsexperts, UNIZO, de SERV en de Minaraad vragen: samen met onze bureaus een gezamenlijk systeem invoeren dat het beste scoort inzake mobiliteitssturing, milieu en sociale effecten. Dat systeem is de slimme kilometerheffing.

Ik vraag de collega's om hun standpunt hierover kenbaar te maken. Dit voorstel van resolutie is niet te nemen of te laten. Het kan gerust worden geamendeerd. Wat wel duidelijk is, is dat dit systeem geen belastingverhoging inhoudt, maar een verschuiving van de verkeersbelasting betekent. De regel dat het regeerakkoord geen extra forfaitaire taksen mag opleggen aan de Vlamingen, wordt hiermee gerespecteerd.

De tol op de kunstwerken kan automatisch via dit systeem worden geïnd. Als wagens de kunstwerken passeren, kan dat via GPS worden vastgesteld en zo op de rekening van de chauffeur komen. Dat gebeurt allemaal automatisch, net zoals kan worden vastgesteld of automobilisten in de stad of op het platteland rijden en of ze in de spitsuren of daarbuiten rijden.

De Minaraad wijdt in zijn analyse van de kilometerheffing een heel hoofdstuk aan het sociale aspect. Hij stelt daarin dat een deel van de opbrengsten van die heffing kan worden besteed aan het verlagen van sociale lasten of aan het verhogen van de sociale uitkeringen, wat een herverdelend effect zou hebben. Op die manier zal die kilometerheffing een sociale correctie met zich meebrengen.

Het spreekt echter voor zich dat er ook flankerende maatregelen moeten worden genomen. Ik denk dan aan mobiliteitscheques, bedrijfsvervoersplannen, en een goed uitgebouwd openbaar vervoer waar bijvoorbeeld ook mensen die in nachtploegen werken, gebruik van kunnen maken. Doorgaans gaat het om de meest kwetsbare sociale groepen. Indien dus een kilometerheffing wordt ingevoerd met dergelijke flankerende maatregelen, dan kunnen de meest kwetsbare sociale groepen via bijvoorbeeld het systeem van sociale abonnementen, mobiliteitscheques of zelfs vrijstelling gevrijwaard worden van die kilometerheffing. In dat geval zou die kilometerheffing ook duidelijk een sociaal element bevatten. Dat is niet het geval bij een gewoon wegenvignet waarbij iedereen op dezelfde manier wordt belast.

**De voorzitter:** De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe:** Ik stel vast dat de Vlaamse Regering blijft zoeken hoe het Vlaams regeerakkoord verder kan worden uitgevoerd. Een tweede vaststelling is dat alle meerderheidspartijen, Groen! en zelfs het Vlaams Belang het nog altijd eens zijn over de grote basisprincipes.

Tot slot zou ik aan mevrouw De Ridder willen vragen niet tegelijk warm en koud te blazen. Op Belga stond om 16.19 uur te lezen: "Jong VLD reageert tevreden op de aankondiging van de Vlaamse minister-president dat het wegenvignet er niet komt." Mevrouw De Ridder, u bent het eens over de basisprincipes. Ik stel dan ook voor dat als er nog eens een overleg plaatsvindt, minister Vanhengel zijn vertegenwoordiger stuurt of zelf gaat.

**De voorzitter:** Mevrouw De Ridder heeft het woord.

**Mevrouw Annick De Ridder:** Mijnheer Decaluwe, onlangs heb ik binnen de VLD, al dan niet met succes, de stap naar de volwassenen gezet. Ik was vroeger lid

en zelfs voorzitter van Jong VLD. Nu ben ik lid van de partij en parlements lid. U kent zelf ook wel het verschil tussen een jongerenpartij en een volwassen partij.

Mijnheer Penris, u zegt dat ik me moet inlichten over de afspraken die binnen de Vlaamse Regering zijn gemaakt. Ik ben heel goed op de hoogte van die afspraken. Tijdens het overleg van de Vlaamse Regering is gezegd: “De Vlaamse Regering is bereid tot open overleg met buurlanden en Europese Unie. Hierdoor kan mogelijk de datum van 1 januari 2008 niet haalbaar blijken.” Er is dus helemaal niet gezegd dat de minister-president afgevaardigd was om in Nederland het wegenvignet definitief te gaan begraven.

Ik benadruk nogmaals het verschil tussen de korte- en de langetermijnvisie. Volgens de kortetermijnvisie moet er spoedig een oplossing komen om de buitenlanders mee te laten betalen, wat enkel in het voordeel zou zijn van de Vlaamse belastingbetaler. Volgens de langetermijnvisie bestaat er geen discussie over het systeem van rekeningrijden maar is dat niet voor morgen.

Mijn vraag blijft: wat is nu de situatie? Gaan wij nu met een gewijzigd voorstel naar de Europese Commissie of begraven we dit volledig?

**De voorzitter:** De heer Koninckx heeft het woord.

**De heer Flor Koninckx:** U hebt afgehaakt na een informele njet van Europa, om geen verdere risico's te lopen. Dat kan ik nog aanvaarden. Maar ik betreur dat dit wereldkundig wordt gemaakt op een vergadering in Nederland. Niet dat ik mezelf of het parlement belangrijker vind dan minister-president Balkenende, maar waarom mogen wij dat niet eerst vernemen of minstens samen met de Belgische partners die de onderhandelingen hebben gevoerd? Ik had liever gehad dat wij hier eerst over geïnformeerd waren.

**De voorzitter:** De heer Peumans heeft het woord.

**De heer Jan Peumans:** Mijnheer Koninckx, ik moet ook regelmatig dingen in de krant lezen die ik in het parlement heb gevraagd en waarop ik geen antwoord kreeg. Maar een week later staat het dus wel in de krant.

In dit verhaal wil ik erop wijzen dat er een juridisch advies is gevraagd in januari. Mijnheer de minister-president, ik heb minister Van Mechelen daarover nog een keer ondervraagd. Ik citeer, en ik moet oppassen, want het was niet als grap bedoeld: “De Vlaamse Regering is ervan overtuigd dat dit een goed systeem en een goede oplossing is.” Dat ging over de invoering van het wegenvignet.

Mag ik u citeren, minister Van Brempt? U bent nu heel voorzichtig geworden. Het gaat niet over Nederlanders,

wees gerust. U hebt tegen mij gezegd: “U stelt een terechte vraag en het dossier wordt juridisch onderzocht, maar we gaan ervan uit dat er voor Europa geen probleem is.” Als u wilt, zal ik u arresten bezorgen van het Europese Hof van Justitie die duidelijk zeggen dat deze maatregel niet kan. Bij de invoering in Duitsland van een tol voor vrachtwagens boven twaalf ton was dat een van de knelpunten.

Minister Van Brempt, u noemt het uniek dat de drie gewesten tot een verdeelsleutel zijn gekomen. De minister-president noemt het cijfer van 50 miljoen euro volgens het businessmodel. De overeengekomen verdeling is ongeveer 54 percent voor Vlaanderen, 40 voor Wallonië, 6 voor Brussel.

Ik heb een verslag van het Waalse Parlement van vorige week. Ik volg met veel belangstelling niet alleen wat er in Nederland, maar ook wat er in Wallonië gebeurt. Het gaat om een interpellatie van leden van MR, PS, cdH en zelfs het Front National. Ik citeer minister Daerden – hij was blijkbaar nuchter – in de zitting van 21 maart 2007: “Dat is uniek, maar Vlaanderen heeft gevraagd om het systeem uit te stellen tot 2009.” Als opbrengst spreekt hij over 25 miljoen euro. Dat moet eens worden nagekeken.

Wallonië gaat er dus nog altijd vanuit dat men per 1 januari 2009 met een wegenvignet begint. Dit is een totaal nieuw gegeven, ten opzichte van Brussel en Wallonië. Hoe zal dat worden kortgesloten? Niet voor de grap, maar voor de duidelijkheid: moeten we nu alle verdere vragen over het vervangende wegenvignet stellen aan de minister-president?

**De voorzitter:** De heer Martens heeft het woord.

**De heer Bart Martens:** Ik ben toch enigszins verbaasd over uw repliek, mijnheer de minister-president. Ik denk niet dat men het regeerakkoord kan veranderen op basis van een informeel overleg met de Europese Commissie en een gedachtewisseling in de Vlaamse Regering waar u blijkbaar een of andere sfeer hebt geproefd. (*Opmerkingen van minister-president Yves Leterme*)

Ik heb u ook niet gevraagd om uit de biecht te klappen, mijnheer de minister-president.

**De heer Carl Decaluwe:** Men kan een perceptie creëren.

**De heer Bart Martens:** Laat me heel duidelijk zijn.

**De heer Carl Decaluwe:** U moet een beetje loyaal zijn.

**De heer Bart Martens:** Het is de eerste keer dat ik het meemaak dat men zo snel de handdoek in de Europese ring smijt. Als we kritiek krijgen van de Europese

Commissie op ons allocatieplan, dan stuurt men brieven, verweert men zich en worden er technische opmerkingen verstuurd naar de Europese Commissie op verzoek van minister Peeters. Als het gaat over de afwijkende normen op de mest, dan past men nu al een derogatie toe die veel ruimer is wat de Europese Commissie ooit in één andere lidstaat heeft toegestaan zonder dat het Vlaams Parlement daarvoor de regering heeft gemandateerd, integendeel. In het Mestdecreet stond dat we de uitspraak van de Europese Commissie zouden afwachten. Dus vind ik het merkwaardig dat dat nu niet gebeurt is. Waarom heeft men niet verder het overleg met de Europese Commissie afgewacht om te zien waar men zou landen? Nu stapt men naar minister-president Balkenende met de witte vlag omhoog en zegt dat we niet mogen van Europa maar wel zouden willen, zonder het overleg met de Europese Commissie af te wachten. Ik vind dat niet consequent met andere zaken waar de Europese Commissie en Vlaanderen overleg over plegen.

Als we dan toch die passage uit het regeerakkoord schrappen, vind ik dat er iets in de plaats moet komen. In de Belgaberichten staat dat het wegenvignet geschrapt wordt.

**De heer Carl Decaluwe:** Mijnheer de voorzitter, er wordt hier zo maar geciteerd uit Belgaberichten. Daarnet hebben beide ministers gezegd dat ze zullen zoeken naar mogelijkheden om invulling te geven aan het regeerakkoord. Mijnheer Martens slaagt er in om de perceptie te creëren dat dit wordt geschrapt. Mijnheer Martens, dat is pertinent onjuist.

**Mevrouw Annick De Ridder:** Mijnheer Decaluwe, ik zal toch even citeren. *(Opmerkingen van de heer Carl Decaluwe)*

Er staat letterlijk: “Het wegenvignet is niet de beste methode om de kosten voor het onderhoud en de aanleg van de wegen op te vangen, zo zegt Vlaams minister-president Leterme.” Dat bericht werd verspreid om 19.06 uur.

“Vlaams minister-president Yves Leterme verwijst naar Europa, dat het wegenvignet volgens hem ‘niet het meest aangewezen instrument vindt’.” Dat is een bericht van 20.21 uur.

Moet ik nog verder gaan?

**De heer Carl Decaluwe:** Doet u maar.

**Mevrouw Annick De Ridder:** Ik heb er nog, hoor. “Het vignet is niet de beste manier om de kosten voor het gebruik van de wegen aan te rekenen, aldus Leterme.”

Ik heb uit drie berichten geciteerd.

**De heer Carl Decaluwe:** Mevrouw De Ridder, u moet eens goed kijken naar wat momenteel voorligt. Ik heb daarnet gehoord dat men aan het zoeken is om op een andere manier invulling te geven aan het regeerakkoord. Dat heb ik daarnet van beide ministers gehoord.

**De heer Bart Martens:** Beste collega's, ik vind niet dat die passage uit het regeerakkoord dan maar moet worden geschrapt zonder iets in de plaats te stellen. Als er geen wegenvignet komt, moet er maar een alternatieve formulering worden gevonden. Minister-president Leterme kan wel zeggen dat, als we rekening zouden houden met al die kritiek die de Europese Commissie in haar informeel overleg heeft opgeworpen, er van de opbrengst niets meer zou overblijven. Dat kan misschien gezegd worden over het wegenvignet, hoewel minister Daerden in het Waalse parlement zegt dat de opbrengsten veel hoger worden ingeschat. Mijnheer Decaluwe, u schatte die ook hoger in. Tijdens de commissiezitting van 16 januari had u het over 3 à 4 miljard Belgische frank. Dat is wel wat anders dan 15 miljoen euro.

Wat we wel weten, is dat de kilometerheffing voor vrachtverkeer, die in Duitsland van toepassing is, wel werd toegestaan door de Europese Commissie. Ze werd wel vervangen door het forfaitaire eurovignet dat daar van toepassing was. Uit berekeningen weten we dat de invoering van de kilometerheffing voor vrachtverkeer in ons land bruto drie keer meer en netto twee keer meer zal opbrengen dan het huidige eurovignet voor vrachtwagens.

Het is dan ook aan de regering en, in de eerste plaats, aan minister-president Leterme om de moed te tonen om een alternatief te formuleren voor wat nu in het regeerakkoord staat maar niet uitvoerbaar blijkt te zijn. Wij hebben het vertrouwen gegeven voor de uitvoering van het regeerakkoord. Als bepaalde zaken niet uitvoerbaar blijken, dan moet er een alternatief worden aangeboden, dan moet er iets anders worden voorgesteld dat tegemoet komt aan de verzuchtingen die bij alle partijen leven. Het komt er onder andere op neer dat de onbetaalde factuur van het transitverkeer eindelijk eens zou worden gepresenteerd.

**De voorzitter:** De heer Sannen heeft het woord.

**De heer Ludo Sannen:** Mijnheer de voorzitter, wat een energieverpilling. Gedurende drie jaar zijn we bezig geweest met het wegenvignet. Drie jaar uit deze regeerperiode is al voorbij. Er rest ons nog twee jaar. De moeilijkheidsgraad voor de ontwikkeling van een nieuw systeem zal zo hoog zijn dat er in 2009 geen alternatief zal zijn, zeker als we rekening houden met de tijdstabel die Nederland vooropstelt. Dat is de nuchtere vaststelling die we hier moeten maken.

Mijnheer de minister-president, ik wil echter vooral reageren op het element ‘compensatie’. Het wegenvig-



net en de verkeersbelasting zijn niet alleen thema's die aan bod zijn gekomen in deze commissie, maar ook in de commissie voor Financiën en Begroting. We hebben er niet alleen vragen over gesteld, maar ook over gediscussieerd bij elke voorstelling van de beleidsbrief en begroting.

Mijnheer de minister-president, ik ben een beetje verrast dat u zo snel de handdoek in de ring gooit. Het meeneemrecht, een element dat ook door Europa wordt aangekaart wegens de ongelijke behandeling tussen de burgers in Europa, werd toch doorgevoerd. Op dit moment is er een juridische procedure die loopt. Die procedure werd gestart door een ambtenaar van de Europese Gemeenschap. Alleen omdat ambtenaren stellen dat zelfs maar een schijn van compensatie niet kan, moet de regering de handdoek toch niet in de ring gooien.

Trouwens, bij de laatste bespreking in de commissie voor Financiën heeft minister Van Mechelen het juiste initiatief genomen. Hij heeft gezegd dat de directe, lineaire compensatie waarschijnlijk onmogelijk kan worden waargemaakt. In Duitsland is dat ook niet gelukt. In het regeerakkoord is er, enerzijds, sprake van een totale hervorming van de verkeersbelasting bij de insourcing en, anderzijds, van de invoering van een wegvignet. Het is best mogelijk een totaaloplossing aan te bieden die misschien niet de directe, lineaire compensatie realiseert, maar die een andere regeling voorstelt voor de verkeersbelasting, de invoering van het wegvignet, zonder de budgettaire of fiscale last voor de gemiddelde Vlaming te verhogen.

Als dat wordt gerealiseerd, is minister Van Mechelen ervan overtuigd dat het mogelijk zou zijn de Europese vraagtekens inzake de compensatie weg te werken. Nu stellen we enkel vast dat u zelfs deze mogelijkheid niet onderzoekt en dat we tijdens deze legislatuur geen nieuw systeem op poten zullen zetten.

**De voorzitter:** De heer Glorieux heeft het woord.

**De heer Eloi Glorieux:** Collega's, ik begrijp natuurlijk dat sommige fracties eerst een rouwproces moeten doormaken vooraleer ze opnieuw in staat zijn om constructief naar de toekomst te kijken en na te gaan hoe we verder kunnen gaan.

Ik heb daarnet twee keer gevraagd wat het standpunt was van de verschillende fracties over ons voorstel van resolutie. De N-VA heeft zich duidelijk uitgesproken voor dit voorstel. Vlaams Belang heeft een genuanceerd antwoord gegeven. Voor de andere fracties ligt het blijkbaar nog te moeilijk om voor één keer eens duidelijk en unisono te zeggen waar het hen om te doen is.

Ik had graag expliciet geweten wat het standpunt is van sp.a, van spirit, van de VLD, van CD&V over dit voor-

stel van resolutie. Ik hoor de heer Martens daarnet zeggen dat sp.a geen voorstander is van forfaitaire heffingen omdat die niet sociaal zijn. Ik was bijna ontroerd door die uitspraak. Net daarna pleit hij dan toch weer om de draad opnieuw op te nemen en de zaak aan te vechten bij Europa, zodat het wegvignet er toch nog zou komen.

Er ligt nochtans een duidelijk alternatief op tafel, dat ook in het klimaatplan van sp.a staat. Het is echter niet dat alternatief waar minister Van Brempt of de heer Martens voor gepleit hebben. Is het dan zo moeilijk om voor één keer over een voorstel van Groen! te praten en het voorstel op een ernstige manier te behandelen?

Mijnheer Martens, u zegt dat de minister-president zelf met een voorstel moet komen. Welnu, het voorstel ligt op tafel en ik vraag u heel expliciet wat uw mening daarover is. Bent u bereid om daarin mee te gaan? Zo niet, wat zijn uw argumenten tegen het voorstel?

**De heer Jan Peumans:** Mijnheer de voorzitter, ik stel voor dat we eens een hoorzitting met de deskundigen organiseren over al die systemen. Ik hoor bijvoorbeeld dat de slimme kilometerheffing nergens toegepast wordt, maar het huidige Duitse systeem is een pure kilometerheffing. Ik begrijp niet dat de minister beweert dat dat nergens in Europa bestaat. *(Opmerkingen van de heer Ludo Sannen)*

Het principe dat op de vrachtwagen wordt toegepast, kan ook op een personenwagen worden toegepast. Daar bestaan pakken literatuur over. In Nederland heeft men dat trouwens al lang uitgezocht.

Ik stel voor dat we een aantal deskundigen dit laten komen toelichten in de commissie.

**De voorzitter:** De heer Martens heeft het woord.

**De heer Bart Martens:** Mijnheer Glorieux, ik ben blij dat u ons klimaatplan gelezen hebt. Ik denk dat u er ook wat hebt van kunnen leren.

**De heer Eloi Glorieux:** Het zou pas goed zijn als uw ministers het zouden lezen en als ze het ook zouden uitvoeren. De ministers doen net het omgekeerde van wat in uw klimaatplan staat.

**De heer Bart Martens:** Wij stellen voor om voor het vrachtvervoer het systeem dat in Duitsland operationeel is, te volgen. We moeten afstappen van het forfaitaire eurovignet en overgaan naar de variabele kilometerheffing. Die is veel meer gedragssturend, kan de beladingsgraad van de vrachtwagens opkrikken en kan de verschuiving naar milieuvriendelijker vervoerswijzen stimuleren.

Bij het personenvervoer zien wij vandaag nog niet de technische mogelijkheden voor de invoering van de slimme kilometerheffing. Wij willen geen leergeld betalen als dat niet meer baten dan kosten met zich meebrengt. Wij pleiten in eerste instantie voor een variabilisering van de kosten: het afschaffen van de jaarlijkse wegentaks en het budgettair neutraal compenseren daarvan via een accijnsverhoging, zodat niet het bezit van een wagen wordt belast, maar wel het gebruik ervan. Mensen die rationeler gebruik maken van hun wagen, zullen zo uiteindelijk minder betalen dan vandaag.

Uiteraard moeten wij onze ogen open houden voor wat technisch mogelijk is. Als er op termijn een systeem van slimme kilometerheffing, ter compensatie van bestaande fiscale maatregelen, mogelijk is, willen wij dat instrument uiteraard ook bij ons inzetten, als dat op een sociaal rechtvaardige manier kan en met een duidelijke winst voor de veiligheid en voor het milieu.

**De heer Eloi Glorieux:** U zegt met andere woorden: “Lees wat in ons klimaatplan staat, maar kijk niet naar wat onze ministers doen.”

**De heer Bart Martens:** Dat is niet waar. Ik wil trouwens ook nog iets zeggen over het voorstel van resolutie. Groen! stelt voor om de opbrengsten te investeren in meer openbaar vervoer. Wij willen niet eerst een extra belasting, om die opbrengsten dan te investeren in openbaar vervoer. Wij vinden dat het alternatief er eerst moet zijn. Daarom moet er verder invulling gegeven worden aan het concept van de basismobiliteit, die iedereen in Vlaanderen het opstaprecht kan geven tot het openbaar vervoer.

Er moet eerst gewerkt worden aan de alternatieven. Pas dan kan de stok bovengehaald worden, zonder dat dit tot een verhoging van de fiscale lasten moet leiden.

**De heer Eloi Glorieux:** Hoeveel jaren hebben uw ministers daar nog voor nodig? Ze zijn al een hele tijd bezig met die basismobiliteit. U zegt nu dat er eerst basismobiliteit moet zijn, terwijl we daar al twee of drie legislaturen heel veel geld in investeren.

**De heer Bart Martens:** Mijnheer Glorieux, geen enkele regio in Europa kan aan ons tippen wat betreft de stijging van het aantal reizigers op het openbaar vervoer. Dat geldt zowel voor de trein als voor De Lijn. We mogen daar best fier op zijn.

**De heer Carl Decaluwe:** Mijnheer de voorzitter ik zou voorstellen om over het voorstel van resolutie van de heer Glorieux niet zomaar vlug vlug te stemmen. We moeten samen met specialisten grondig bekijken wat Groen! voorstelt, en dan al dan niet amendementen toevoegen.

Het is goed om te noteren dat in de meerjarenbegroting van de Vlaamse Regering geen euro ingeschreven werd

voor deze problematiek. Het is belangrijk om dat te weten, anders zou de perceptie kunnen ontstaan dat men elders moet besparen, wat absoluut niet het geval is.

**Mevrouw Annick De Ridder:** Als we een hoorzitting gaan houden, hoef ik de bespreking nu niet te doen. Ik zal dat dan op een later tijdstip doen.

**De voorzitter:** Minister-president Leterme heeft het woord.

**Minister-president Yves Leterme:** Het debat zal worden voortgezet. Ik ben ervan overtuigd dat het fout zou zijn geweest om de invoering van het wegenvignet gewoon door te voeren, zonder ab ovo rekening te houden met de bezwaren van de Europese Commissie. Mensen een forfaitaire taks – een extra belasting – opleggen zonder te weten hoe en of we deze mogen compenseren, zou een verkeerde aanpak geweest zijn.

**Mevrouw Annick De Ridder:** Mijnheer de voorzitter, mijn vraag aan de bevoegde minister was: wordt er een nieuw voorstel geformuleerd aan de Europese Commissie namens de Vlaamse Regering of niet?

**Minister-president Yves Leterme:** Er zal een aanmelding gebeuren op het juiste moment, op basis van het goede dossier.

**De heer Ludo Sannen:** Mijnheer de minister-president, elk systeem dat u invoert, zal, als u het budgettair neutraal wilt maken, op de een of andere manier moeten compenseren. Dat zal op een slimme manier moeten gebeuren, zodat Europa het aanvaardt.

In Frankrijk is de verkeersbelasting overigens ook afgeschaft, ter compensatie van het gebruik van de snelwegen.

**De voorzitter:** Het incident is gesloten.

---



