

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



Zitting 2008-2009

27 januari 2009

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Interpellatie van mevrouw Michèle Hostekint tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de uitvoering van de maatregelen uit de motie van aanbeveling tot besluit van de werkzaamheden van de Commissie Energiearmoede en de resolutie van 16 april 2008 tot besluit van de opvolging van de werkzaamheden van de Commissie Energie armoede	1
Met redenen omklede moties	5
Vraag om uitleg van de heer Jef Tavernier tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het beheer en de uitbating van de West-Vlaamse luchthavens	
Vraag om uitleg van de heer Stefaan Sintobin tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de nieuwe beheersstructuren en de toekomst van de regionale luchthavens in West-Vlaanderen en in het bijzonder van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem	5
Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de inrichting van de weginfrastructuur in schoolomgevingen	9
Vraag om uitleg van mevrouw Martine Fournier tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de grensoverschrijdende buslijnen van de Waalse vervoersmaatschappij TEC	12
Vraag om uitleg van van mevrouw Cindy Franssen tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het fietsbeleid in Vlaanderen	13
Interpellatie van de heer Bart Van Malderen tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over het relancebeleid van de Vlaamse Regering en de impact ervan voor de Vlaamse havens	14
Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de stand van zaken in het dossier van de IJzeren Rijn en de tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen	22
Vraag om uitleg van de heer Tom Dehaene tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de invoering van de kilometerheffing	26
BIJLAGE	
Bijlage bij de vraag om uitleg van de heer Tom Dehaene tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de invoering van de kilometerheffing	33

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen

Interpellatie van mevrouw Michèle Hostekint tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de uitvoering van de maatregelen uit de motie van aanbeveling tot besluit van de werkzaamheden van de Commissie Energiearmoede en de resolutie van 16 april 2008 tot besluit van de opvolging van de werkzaamheden van de Commissie Energie armoede

De voorzitter: Mevrouw Hostekint heeft het woord.

Mevrouw Michèle Hostekint: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, een jaar geleden kwam de ad-hoccommissie Energiearmoede opnieuw samen. De problematiek flakkerde immers weer erg op, en men wou een stand van zaken opmaken van de uitvoering van de voorgestelde maatregelen in de motie van aanbeveling bij de maatschappelijke beleidsnota die was opgesteld bij de eerste werkzaamheden van de commissie.

De commissie was opnieuw samengeroepen omdat de problematiek van de energiearmoede sinds de werkzaamheden van de ad-hoccommissie twee jaar eerder alleen maar was toegenomen. De stijging van de prijzen in het algemeen en de energieprijzen in het bijzonder en de daling van de koopkracht waren hiervoor verklarende factoren.

We hebben naar aanleiding van die tweede samenkomst een resolutie opgesteld. Die resolutie moest enerzijds een aantal lacunes in de motie van aanbeveling aanvullen, maar vroeg anderzijds ook aan de regering om de nog niet uitgevoerde aanbevelingen van de motie uit te voeren. Daarnaast werd een reeks nieuwe maatregelen voorgesteld. Er waren achttien nieuwe aanbevelingen.

Mevrouw de minister, we zijn een jaar verder en de winter heeft de voorbije weken fel huisgehouden. De economische vooruitzichten van de voorbije maanden zijn niet erg gunstig. We werden de voorbije maanden dan ook opnieuw geconfronteerd met schrijnende berichten over mensen die hun energiefacturen niet meer kunnen betalen, een stijgend aantal wanbetalers en een stijgend aantal doorverwijzingen naar de Lokale Adviescommissies (LAC's).

Mevrouw de minister, ik heb u al een aantal keren onderzocht over deze problematiek omdat ik van oordeel ben dat het hier gaat om een belangrijke problematiek. Ik ben ervan overtuigd dat u dat ook vindt. We hebben de schrijnende getuigenissen van de mensen gehoord. Ik verneem ondertussen dat het uitvoeringsbesluit op het decreet met betrekking tot de sociale openbaredienstverplichtingen bijna klaar is. Er waren nog heel wat andere aanbevelingen

en vragen in de resolutie. Ik wil u dan ook vragen wat de stand van zaken is van enerzijds de uitvoering van de maatregelen en aanbevelingen in de motie van aanbeveling van februari 2006 en anderzijds de uitvoering van de maatregelen in het voorstel van resolutie van april 2008. In welke mate is er overleg geweest met de ministers van Welzijn en Wonen om uitvoering te geven aan de voorstellen en aanbevelingen en met de federale regering met betrekking tot de maatregelen die moeten worden uitgevoerd op het federale niveau?

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, de mensen in armoede en de belangenorganisaties die samen met deze mensen strijden tegen de energiearmoede laten ons inderdaad nog altijd weten dat er heel wat hiaten zijn en dat een aantal belangrijke punten uit de in het parlement goedgekeurde resoluties nog altijd op uitvoering wachten. Wij hebben het daar een dikke maand geleden in de plenaire vergadering tijdens het actuele vragenuurtje over gehad.

Mevrouw de minister, u hebt toen gezegd dat u zou laten onderzoeken hoe de sociale onderzoeken verlopen die de LAC's moeten laten uitvoeren vooraleer ze beslissen mensen af te sluiten. U zou de efficiëntie van die onderzoeken laten onderzoeken. Net voor het ingaan van de winterperiode bleek immers dat mensen nog altijd werden afgesloten van elektriciteit. Het is belangrijk dat we duidelijk stellen dat een aantal van hen nog altijd worden afgesloten doordat ze opgescheept zitten met naakte budgetmeters, waardoor ze bij niet-betaling niet terugvallen op de gegarandeerde minimumlevering van 10 ampère. In theorie is die 10 ampère voor iedereen gegarandeerd, maar in de praktijk is dat niet het geval. Het moet absoluut worden vermeden dat de mensen worden afgesneden. Wat is het concrete resultaat van het onderzoek naar de praktijken van de LAC'S waarvan u zei dat u het zou laten uitvoeren? Hoe verlopen de sociale onderzoeken die moeten voorafgaan aan het afsluiten?

Mijn fractie heeft, samen met N-VA, in de opvolging van de vorige resoluties een tijdje geleden een nieuw voorstel van resolutie ingediend met extra maatregelen tegen energiearmoede. Wij hopen dat de ad-hoccommissie Energiearmoede, zoals zij destijds in het leven is geroepen, daarover spoedig kan samenkomen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, dank u in elk geval voor het actueel houden van het thema. Mevrouw Hostekint, u hebt al herhaaldelijk gesteld, en ik ben daar

blij om, dat de Vlaamse Regering de motie wel degelijk ernstig opneemt en dat er werk wordt gemaakt van de uitvoering van de aanbevelingen en de punten van de motie.

Ik geef u graag een overzicht en een stand van zaken van een aantal punten die op dit ogenblik op stapel staan.

Op 22 december 2006 – dat is voor mijn geboorte als minister – heeft de Vlaamse Regering het minibesluit definitief goedgekeurd waardoor er dringende maatregelen werden uitgevoerd voor een betere bescherming van de sociaal zwakkeren tegen de afsluiting van hun elektriciteits- en aardgastoever. Voor die maatregelen was geen bijkomende rechtsgrond vereist. Ze konden dus zo per besluit worden ingevoerd.

Ze betroffen een viertal zaken. Ten eerste was er de verlenging tot twee maanden van de plaatsingstermijn voor budgetmeters bij netbeheerdersklanten met betalingsmoeilijkheden. Ten tweede werden die budgetmeters voor niet-beschermde klanten kosteloos ter beschikking gesteld. Ten derde, de uitbreiding van de minimale levering van 6 ampère naar 10 ampère. Ten slotte, de gelijkschakeling van het afsluitverbod in de winter voor elektriciteit en aardgas, plus een verruiming van de periode waarin er niet mag worden afgesloten van twee naar drie maanden – dat is niet onbelangrijk – en een delegatie naar de minister om de periode nog uit te breiden als de weersomstandigheden dit vergen. U weet dat ik de voorbije periode van die mogelijkheid gebruik heb gemaakt.

Het decreet van 25 mei 2007 is goedgekeurd, waarbij een rechtsgrond werd gecreëerd voor bijkomende maatregelen. Het recht op een ononderbroken toevoer van elektriciteit en aardgas wordt uitdrukkelijk opgelegd als een openbaredienstverplichting. Aan die klanten bij wie het leveringscontract is opgezegd wegens wanbetaling, mogen geen kosten extra worden aangerekend. Gezinnen mogen niet om reden van armoede worden afgesloten. Ik heb dat trouwens uitdrukkelijk bevestigd naar aanleiding van de actuele vraag van enkele weken geleden. Armoede kan geen reden zijn om af te sluiten.

Vanmorgen is er een finale interkabinettenwerkgroep geweest over het maxibesluit, waarover heel wat te doen is geweest en dat uitvoering moet geven aan het decreet. We zijn er volledig door, zodat het besluit aanstaande vrijdag 31 januari door de regering kan worden goedgekeurd. Een van de speerpunten is onder andere dat de minimale termijn voor de opzegging van een leveringscontract wordt verlengd van één naar twee maanden. Bovendien worden de oplaadmogelijkheden voor de budgetmeters en de mogelijkheden voor de betaling van de opladingen veel gebruiksvriendelijker gemaakt. Er wordt ook voorzien in de verplichte plaatsing van aardgasbudgetmeters die voldoen aan de veiligheidsvereisten. Ik had u gezegd dat we ermee bezig waren. De technische problemen – vermijden dat er

aardgas vrijkomt – zijn opgelost. In het maxibesluit kan de verplichte plaatsing worden opgenomen.

De energieombudsdienst is een federale aangelegenheid. Die dienst moet er zeer dringend komen. Ik weet dat men gestart is met de aanwervingsprocedure, maar dat er nog geen kandidaten geschikt werden bevonden. Die procedure is dus bezig.

Samenlevingsopbouw van de provincie Antwerpen ontving voor 2008 een Vlaamse projectsubsidie voor een sociale energieconsulent. Er is al een REG-energieconsulent die zich uitsluitend bezighoudt met rationeel energiegebruik, met het verminderen van het energiegebruik. Maar er is ook heel recent een projectsubsidie toegekend voor een sociale energieconsulent, specifiek voor de armenverenigingen. De opdracht van die consument is om de mechanismen bloot te leggen die aanleiding geven tot energiearmoede. Tegelijk wordt er ook gewerkt aan oplossingen bij de gezinnen zelf, maar steeds in samenwerking met de lokale overheden, de netbeheerders, de hulpverlening enzovoort. Voor 2009 is het project uitgebreid tot twee energieconsulenten, met bijkomende aandacht voor gezinnen in energiearmoede.

Mijnheer Glorieux, u vroeg naar de stand van zaken van het onderzoek bij de LAC's. Een van de opdrachten van de sociale energieconsulent is net dat men gaat kijken naar de oorzaken van het afsluiten. Het is eigenlijk een dubbelcheck van wat de LAC's gedaan zouden moeten hebben. Zo kan men bekijken of de adviezen gegrond zijn. Het is beter dat de energieconsulenten, die met de gezinnen werken, evalueren omdat ze met de dagdagelijkse praktijk worden geconfronteerd. Het is dus de bedoeling om te zoeken naar waarom men wordt afgesloten en naar wat er nadien met die gezinnen gebeurt. Eens afgesloten, moet er een vervolgtraject komen. Die gezinnen worden dus verder opgevolgd. Ik heb nog geen resultaten. Ik heb u in de plenaire vergadering gezegd dat dit project wordt geëvalueerd, maar het project is dus aan de gang. Ik verwacht ook heel veel van het REG-beleid, van het energiebesparingsbeleid bij mensen die in armoede leven omdat je hen kan aanzetten om minder energie te verbruiken. We zien dat het een zeer vruchtbare investering is.

In het kader van de subsidie, toegekend door de Vlaamse minister van Welzijn, zijn er in het voorjaar van 2008 provinciale sessies ingericht over de praktijkervaringen van de leden die in de LAC's beslissen over het al dan niet afsluiten van een energielevering. Op basis van enerzijds het bestaande juridische kader en anderzijds het ontwerp van leidraad om kwaliteitsvoller en uniformer te werken met de LAC's, werden ook een pak ideeën verzameld om de werking te verbeteren. Het is uiteraard de bedoeling dat hierdoor de bestaande beschermingsmaatregelen ten volle worden toegepast om betalingsproblemen op tijd op te lossen en zo het aantal

afsluitingen te verminderen. De handleiding is intussen al voorgesteld aan de distributienetbeheerders en ze wordt verspreid naar de leden van de LAC's in Vlaanderen. Een aantal weken geleden heb ik u gezegd dat ze zou worden verspreid, intussen is die verspreiding georganiseerd. Zo ze nog niet gebeurd is, is ze in ieder geval zeer nakend.

Op 5 december 2008 heeft de Vlaamse Regering het besluit tot toekenning van subsidies aan sociale verhuurkantoren voor het uitvoeren van energiebesparende investeringen in private woningen die door hen worden gehuurd of doorverhuurd, definitief goedgekeurd. De premieregeling moet zeer binnenkort van start gaan. De detailvoorwaarden moeten nog worden bepaald, via een ministerieel besluit. De adviesprocedure bij de Raad van State moet worden doorlopen, en het moet ook nog worden gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad. De regeling zou veel hulp kunnen bieden. De erkende sociale verhuurkantoren kunnen immers een subsidie aanvragen voor 100 percent van de door hen gemaakte kosten voor drie energiebesparende investeringen: de dakisolatie, het vervangen van enkel of dubbel glas door hoogrendementsglas en het vervangen van een of meer verwarmingstoestellen door een condensatieketel. Dat zijn de drie kerninvesteringen die het grootste rendement hebben in woningen.

In ruil daarvoor moet de eigenaar van de woning zich ertoe verbinden de huurprijs niet op te trekken naar aanleiding van het uitvoeren van die werken. Hij moet gedurende negen jaar vanaf de oplevering van de werken het huurcontract met het sociale verhuurkantoor voortzetten. Het sociale verhuurkantoor moet er zich ook toe verbinden om, als gevolg van de uitvoering van de werken, de huurprijs voor de bewoner gedurende die periode van negen jaar niet te verhogen. Dat is uiteraard een erg belangrijke regeling. De woningen verhuurd door sociale verhuurkantoren worden immers gehuurd door een bijzonder kwetsbare groep mensen. We proberen een beleid te voeren dat de problemen op maat aanpakt, en we hebben gezien dat in een groot deel van de woningen verhuurd door sociale verhuurkantoren, een aantal basisinvesteringen qua energiezuinigheid nog niet waren gebeurd. Nu heeft de Vlaamse Regering zich ertoe verbonden om die voor 100 percent te financieren, volgens de net geschetste voorwaarden.

U weet ook dat er sinds juni 2008 een premie wordt gegeven aan mensen die weinig of geen belastingen betalen. Over die premie is ook goed overlegd met de armenorganisaties. Het was natuurlijk wat afwachten of die premie succes zou hebben. Er zijn immers een aantal randvoorwaarden. Er worden weliswaar geen belastingen betaald, maar anderzijds gaat het wel over mensen die een woning bezitten. We zien nu echter dat die premie erg veel succes kent. Er zijn ongeveer vijftig aanvragen per dag. In 2009 bedraagt de premie maximaal 2770 euro per aanvrager. Voor beschermde afnemers gelden per investering 20 percent hogere premiebedragen en wordt het totale premiebedrag in 2009 dus opgetrokken tot maximaal 3324

euro. De basispremie bedraagt 8 euro per vierkante meter dakisolatie, 150 euro per vierkante meter vervanging van enkele beglazing door hoogrendementsglas en 1500 euro voor een condensatieketel.

Een ander besluit van de Vlaamse Regering verplicht de netbeheerders om ook in het kader van hun REG-acties meer aandacht te besteden aan de doelgroep van de beschermde afnemers. Vanaf 2008 moesten de beheerders een aantal initiatieven nemen, zoals het organiseren van specifieke informatiesessies over rationeel energiegebruik, bijvoorbeeld in samenwerking met de OCMW's, of het opzetten van samenwerkingsverbanden met sociale huisvestingsmaatschappijen of sociale verhuurkantoren, net met als doel om projectmatig energie te besparen in de sociale woningen. Ook is er het verhogen van de premies voor energiebesparende investeringen, het verdelen van kortingsbonnen voor de aankoop van energiezuinige koelkasten en wasmachines en het aanbieden van gratis energiescans.

Wat het minimaliseren van de administratieve kosten van het energieprestatiecertificaat in de sociale woningen betreft, het ministerieel besluit van 19 september 2008 met betrekking tot het hergebruik van gegevens bij het opmaken van een energieprestatiecertificaat voor residentiële gebouwen zal daartoe bijdragen. Als die gegevens systematisch kunnen worden hergebruikt, dalen de kosten uiteraard zeer sterk. Een van de kenmerken van sociale woningen is dat het heel vaak gaat over een hele reeks identieke woningen. Die gegevens kunnen dus worden hergebruikt zonder dat een nieuwe opmeting noodzakelijk is. Ondertussen zijn we ook zover dat de certificatiesoftware toelaat dat gegevens van woningen op een eenvoudige wijze kunnen worden gekopieerd. Dat was een half jaar geleden nog veel moeilijker dan nu.

Er zouden nog andere maatregelen kunnen worden genoemd, niet omdat ze energiearmoede op zich tot doel hebben, maar oog hebben voor die armoede. Dan denk ik bijvoorbeeld aan de forfaitaire dakisolatiepremie van 500 euro. Vorige week of twee weken geleden hebben we daarover een debatje gehad in deze commissie, naar aanleiding van een aantal vragen om uitleg. Het is een forfaitaire premie, wat uiteraard betekent dat dit verhoudingsgewijs een groter voordeel oplevert voor het kleinste dak. De premie is ook sociaal, omdat ze voor beschermde afnemers en lage-inkomensgezinnen nog wordt opgetrokken en omdat ze ook toegankelijk is voor huurders en doe-het-zelvers. Ik denk trouwens dat het de eerste maal is dat we een premie ook toegankelijk maken voor huurders. Dat is een heel bewuste keuze geweest. Een goed geïsoleerd dak kan immers een erg grote impact hebben op de energierekening. Het is ook een vrij eenvoudige ingreep, die ook een huurder op een vrij eenvoudige wijze kan uitvoeren.

Dan was er de vraag over het overleg met de ministers van Welzijn en Wonen. Bij het uitwerken van de maatregelen

is er altijd overleg gepleegd, niet alleen met de betrokken sectoren en organisaties, maar ook tussen de diverse beleidsdomeinen. Deze ochtend nog vond een vrij uitgebreide vergadering van een interkabinettenwerkgroep plaats. Het is dus zeer markant dat deze interpellatie vandaag op de agenda staat. Misschien heeft ze zelfs bijgedragen tot de vlotte resultaten, ik weet het niet.

Er werd me ook gevraagd in welke mate al overleg is gepleegd met de federale regering. Het overleg over die sociale maximumprijzen vindt onder meer plaats binnen de algemene raad van de Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas (CREG). Hierover worden bovendien op regelmatige tijdstippen vragen gesteld door de parlementsleden. Sinds midden 2007 is de sociale maximumprijs voor zowel elektriciteit als aardgas de prijs die de goedkoopste leverancier van elektriciteit of aardgas in België aanbiedt in het gebied van de netbeheerder met de laagste nettarieven. Die prijzen liggen dus in principe een stuk lager dan de normale elektriciteits- en gasprijzen. Binnen afzienbare tijd zal de sociale maximumprijs bovendien automatisch ook aan de rechthebbenden worden toegekend. Die beslissing is al genomen. We hebben trouwens ook gezien in de watersector – een Vlaamse bevoegdheid – dat het automatiseren van de vrijstellingen waar men recht op heeft, leidt tot een veel grotere groep rechthebbenden. Ik verwacht veel van die automatische toekenning. Op federaal niveau werd het engagement daartoe genomen en is men nu bezig met de praktische implementatie ervan.

De voorzitter: Mevrouw Hostekint heeft het woord.

Mevrouw Michèle Hostekint: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord. Ik ben uiteraard heel tevreden, want men is er eindelijk uit geraakt voor wat de uitvoeringsbesluiten betreft. Als het zo is dat de vragen die hierover in dit parlement werden gesteld, daaraan hebben kunnen bijdragen, dan is dat heel goed nieuws.

Ik herhaal dat er al heel wat gebeurd is inzake de uitvoering van de aanbevelingen en van de vragen die werden gesteld in de resolutie. Ik heb geprobeerd om uw antwoorden te vergelijken met de resolutie. Dat was niet zo eenvoudig maar ik heb toch de indruk dat u een aantal punten niet hebt behandeld. U hebt heel veel belangrijke punten wel aangehaald; zo is de premie voor de sociale verhuurkantoren heel belangrijk. Ik heb echter niets gehoord over de middelen waarin zou moeten worden voorzien voor de OCMW's voor wat de voorafgaande sociale onderzoeken betreft. De energiescans zouden mogelijk gemaakt moeten worden voor alle woningen van klanten voor wie een LAC-dossier werd opgesteld. De OCMW's zouden sneller op de hoogte moeten worden gebracht van eventuele betalingsmoeilijkheden. Over een aantal punten heb ik dus niets gehoord. Ze behoren misschien niet tot uw bevoegdheden, maar ik veronderstel dat u als coördinerend minister toch een antwoord kunt geven op deze vragen.

Over de subsidies voor energiebesparende maatregelen voor de sociale verhuurkantoren (of kortweg SVK's) had ik nog willen weten of u al weet over welke termijn het gaat. Wanneer kunnen ze worden uitgevoerd? Wanneer mogen we ze verwachten?

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mevrouw de minister, u zegt dat de distributienetbeheerders moeten instaan voor de minimumlevering: ze moeten die dus garanderen. Ik zou graag weten in welke mate nog steeds naakte budgetmeters worden geplaatst. Net het plaatsen van die naakte budgetmeters maakt het mogelijk dat mensen zonder dat er een, weliswaar formele, beslissing tot afsluiten genomen wordt, toch afgesloten worden indien de budgetmeter niet op tijd wordt opgeladen. Een naakte budgetmeter biedt nu eenmaal niet de mogelijkheid om automatisch terug te vallen op de minimumlevering van 10 ampère.

U stelt dat er maatregelen werden genomen om het opladen en om de oplaadpunten gebruiksvriendelijker te maken. Dat werd inderdaad door de armoedebeweging gevraagd, maar ik kreeg graag wat verduidelijking. Wat houdt het gebruiksvriendelijker maken in? Betekent het dat men voortaan zowel cash als met een bankkaart kan betalen, dat de oplaadpunten ook tijdens het weekend en 's avonds toegankelijk zijn en dat niet enkel in OCMW's in oplaadpunten wordt voorzien, maar ook daarbuiten? Als het mogelijk is om een belkaart voor de gsm op te laden aan de gewone bankautomaten, waarom zou dat dan niet kunnen voor budgetmeterkaarten? Wat houdt het budgetvriendelijker maken van de oplaadpunten concreet in?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw Hostekint, een aantal zaken in verband met de sociale huisvesting vallen onder de bevoegdheid van minister Keulen en een aantal specifieke punten in verband met de LAC-werking vallen onder de bevoegdheid van minister Heeren. Ik heb ze inderdaad niet in detail behandeld, want elke minister heeft zijn eigen bevoegdheid. Ik ben wel coördinerend minister en dus kan ik u melden dat het overleg en het coördinerend overleg heel intens en goed verlopen, maar als u een specifieke, inhoudelijke stand van zaken wenst, stelt u best nog een vraag om uitleg aan de beide bevoegde ministers. In het verslag zult u alvast mijn suggestie kunnen lezen.

Het dossier inzake de sociale verhuurkantoren werd ondertussen definitief goedgekeurd door de Vlaamse Regering. De adviesprocedures werden doorlopen en de Raad van State moet advies geven tegen 15 februari. Het is daarom dat ik van mening ben dat de publicatie kan gebeuren in de loop van de maand maart en dat dan de eerste dossiers ook kunnen worden goedgekeurd. Uiteraard

loopt het uitvoeringsbesluit parallel met die goedkeuringen, want ook dat hebben we nodig.

Mijnheer Glorieux, u brengt me nu natuurlijk in een moeilijk parket, want ik heb verteld dat dit dossier nu vrijdag op de agenda van de Vlaamse Regering staat. Het is dus een beetje moeilijk om nu allerhande details te bespreken. Ik heb het daarom gehouden op drie grote blokken. Het wordt gebruiksvriendelijker. Ik kan het hele besluit nog niet voorlezen, dat zou me vrijdag niet in dank worden afgenomen. Ik kan u wel al vertellen dat gebruiksvriendelijker ook staat voor gericht: ze zullen worden geplaatst op plekken waar ze vaak gebruikt zullen worden. We hebben gedacht in termen van efficiëntie en effectiviteit: waar en wanneer zijn ze het hardst nodig? Bepaalde plekken zijn heel logisch voor het plaatsen van een oplaadpunt, andere zijn minder logisch. Daarover werd heel fel nagedacht. Ik hoop dat we vrijdag over de details en modaliteiten kunnen communiceren, u moet dus nog eventjes op uw honger blijven.

De naakte budgetmeters worden inderdaad nog geplaatst, maar u weet dat daar een uitgebreid advies van de LAC's voor nodig is. Er werd gevraagd hoe het nu zit met de LAC-werking, of er nu omgekeerd wordt geëvalueerd. Dit is lopende, de knelpunten worden gesignaleerd.

Het is niet zo dat bijvoorbeeld de sociale energieconsulent een jaar zal wachten en eerst ellenlange verslagen schrijft, om dan na een jaar te zeggen wat het voorbije jaar goed of slecht was. Het gaat om consulenten bij de armenverenigingen, wat betekent dat in heel concrete dossiers, waarvan ze niet goed begrijpen waarom werd afgesloten, onmiddellijk kan worden teruggekoppeld.

Ik heb ook in de plenaire vergadering gezegd dat, naar aanleiding van het vroeger ingaan van het verbod tot afsluiting, men mij ook gemeld had dat er een viertal dossiers waren die daar de aanleiding voor vormden. Ik heb onmiddellijk uitleg gevraagd over het specifieke probleem in die dossiers, om te zien of er een onrechtmatige afsluiting is gebeurd of niet. De vinger wordt dus aan de pols gehouden.

De voorzitter: Mevrouw Hostekint heeft het woord.

Mevrouw Michèle Hostekint: Mevrouw de minister, ik zal zeker uw suggestie meenemen en nog een aantal bijkomende vragen om uitleg stellen aan de bevoegde ministers.

Ik heb van u geen antwoord gekregen op de vraag of energiescans mogelijk gemaakt zullen worden in alle woningen van mensen voor wie een LAC-dossier is opgemaakt. Kunt u ons op de hoogte houden van de resultaten van die energiescans? Want dat werd ook expliciet gevraagd in de resolutie.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw Hostekint, u weet dat de gemeenten autonoom beslissen waar scans gebeuren. Dat blijft gehandhaafd, maar de aanbeveling over hoe en

wat komt in de code die nog verstuurd moet worden. Dat komt er dus allemaal aan.

Mevrouw Michèle Hostekint: Die code met best practices voor de LAC's moet nog verstuurd worden. We zijn bijna februari, mevrouw de minister. Ik hoor nu al een aantal maanden dat die code in voorbereiding was en zou worden opgestuurd.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw Hostekint, men moet toch wachten tot het besluit over de openbaredienstverplichtingen klaar is. Vrijdag wordt dat, als alles goed gaat, goedgekeurd door de regering. Het zou een bad practice zijn als men de code met aanbevelingen een maand vroeger verstuurt dan het besluit. We kunnen de code pas versturen als de socialedienstverplichtingen zeer uitdrukkelijk zijn omschreven in een besluit. Met enig geluk zal dat vrijdag gebeuren. We hebben dan nog de Raad van State nodig, maar die twee zaken moeten wel sporen.

Er moest enorm veel op elkaar worden afgestemd om een besluit over de openbaredienstverplichtingen te maken dat voor iedereen verteerbaar en goed is. Als ik moet kiezen tussen wat meer tijd nemen voor een instrument dat een effectieve verbetering vormt en breed gedragen wordt, ook door degenen die er dagelijks mee moeten werken, of zomaar doorgaan en achteraf moeten bijsturen, kies ik voor de weg die nu gekozen is.

Met redenen omklede moties

De voorzitter: Door de heer Glorieux en door mevrouw Hostekint 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 Jef Tavernier tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het beheer en de uitbating van de West-Vlaamse luchthavens

Vraag om uitleg van de heer Stefaan Sintobin tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de nieuwe beheersstructuren en de toekomst van de regionale luchthavens in West-Vlaanderen en in het bijzonder van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem

De voorzitter: De heer Tavernier heeft het woord.

De heer Jef Tavernier: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, het gaat hier over twee dossiers die zich situeren in West-Vlaanderen, maar volgens sommigen voor Vlaanderen, dus voor de wereld, zeer belangrijk zijn. Het gaat over de internationale luchthaven Kortrijk-Wevelgem en de luchthaven van Oostende, die men minstens op hetzelfde niveau kan plaatsen als andere internationale luchthavens dicht bij andere grote steden, zoals Antwerpen.

Wat is het probleem? We hebben hier een tijd geleden een decreet goedgekeurd, mevrouw de minister, om een nieuwe beheersvorm te creëren voor die luchthavens. Het zijn vrij specifieke beheersvormen. We hebben bij decreet de luchtvaartontwikkelingsmaatschappij (LOM) en de luchthavenexploitatiemaatschappij (LEM) opgericht. De ene staat in voor de infrastructuur, de andere voor de exploitatie.

Het was de bedoeling dat de overheid een aantal verplichtingen op zich nam, waarna een aantal privépartners zelf zouden kunnen zeggen onder welke voorwaarden en tegen welke vergoeding zij de luchthavens zouden uitbaten. Hierdoor zouden de bodemloze putten van die luchthavens voor de overheid gesloten worden en zouden ze in een commercieel privécircuits komen, dat de exploitatieverantwoordelijkheid zou dragen.

We stellen vandaag twee zaken vast. Als we kijken naar de activiteiten en de resultaten van die twee luchthavens, kunnen we zeggen dat de resultaten niet schitterend zijn. Ik neem de cijfers van de luchthaven van Oostende en stel vast dat voor de luchtvracht, aankomst en vertrek, er in 2008 het op een na laagste resultaat werd gehaald van de voorbije elf jaar. Het transitcijfer van 2008 is het laagste van de laatste zes jaar. Dit is allerm minst een succesverhaal. Voor de Internationale Luchthaven Kortrijk-Wevelgem kunnen we dezelfde vaststellingen maken.

Op dit ogenblik is het de overheid die uiteindelijk de verliezen draagt, ongeacht of dat gebeurt vanuit intercommunaal verband of vanuit de Vlaamse overheid. Bovendien stellen we vast dat de laatste door het Rekenhof gevalideerde cijfers van de luchthaven van Oostende nog altijd, sedert mijn laatste interpellatie over die cijfers, die van 2004 zijn.

Vorige week hebt u mij geantwoord dat de aanpassingen nog altijd niet werden doorgevoerd: "De jaarrekeningen 2004 werden door het Rekenhof afgesloten in oktober 2006. Begin 2007 werden op de luchthaven van Oostende onregelmatigheden vastgesteld die betrekking hadden op vorige boekjaren. Zolang de vastgestelde onregelmatigheden niet zijn verwerkt in de uitvoeringsstaten, worden door het Rekenhof geen jaarrekeningen meer gecontroleerd."

Mijnheer de voorzitter, we zijn ondertussen begin 2009. U maakt ook over de cijfers van onze overheid. We stellen vast dat het absoluut slecht gaat en dat we geen cijfers

hebben voor de laatste jaren. Ook voor Kortrijk-Wevelgem stellen we een voortdurende achteruitgang vast en slechte bedrijfsresultaten. Men ging daaraan verhelpen door de oprichting van de LOM's en de LEM's.

Mevrouw de minister, waar staan we vandaag? Ik lees in het verslag/proces-verbaal van de bijzondere algemene vergadering van de intercommunale Internationale Luchthaven Kortrijk-Wevelgem: "Een deelnemer wees op de nog te zetten stappen inzake de beheershervorming, met name de goedkeuring van een selectiedossier en een tender, met bestek door de Vlaamse Regering en met voorbereiding door de administratie. De voorzitter antwoordde dat het dossier inderdaad op het niveau van de Vlaamse Gemeenschap vorderingen dient te maken en dat dit vanuit de streek werd en wordt aangemoedigd."

Hij zegt niet dat men vorderingen maakt maar dat het dossier vordering dient te maken. Ik ga ervan uit dat dit werd en wordt aangemoedigd, maar, mevrouw de minister, waar staan wij nu eigenlijk, nadat de meerderheid maanden geleden dat decreet heeft goedgekeurd? Waar staat men met die tenders? Wanneer zal dit eindelijk worden uitgevoerd, al was het maar om, wat mij betreft, vast te stellen dat er vanuit de privésector, gezien de belabberde economische toestand en bedrijfseconomische toestand van die twee luchthavens, geen interesse is. Dat zou ecologisch nog een goede zaak zijn, maar ik wil het vooral economisch en juridisch bekijken. Waar staan we? Hoeveel interesse is er? Wanneer kunnen we verwachten dat het dossier wordt afgerond met een beslissing in de ene of andere richting?

De voorzitter: De heer Sintobin heeft het woord.

De heer Stefaan Sintobin: Mijnheer de voorzitter, u stelde dat dit een West-Vlaams dossier is, maar ik wil u er toch op wijzen dat de heer Tavernier geen West-Vlaming is. Dit dossier is voor heel Vlaanderen belangrijk.

De heer Tavernier vertrekt vanuit een andere visie. Onze fractie heeft een ander uitgangspunt. Onze fractie blijft geloven, en zal altijd blijven geloven, in een toekomst voor zowel de luchthaven in Oostende als voor de luchthaven in Kortrijk-Wevelgem.

Met cijfers valt alles te bewijzen. De heer Tavernier stelt dat het momenteel niet zo goed gaat. Anderen stellen dat het redelijk gaat.

Ik wil de hele discussie niet heropenen. Wij hebben voor het zomerreces, bij de bespreking van het decreet, de discussie gevoerd. Vandaag is de vraag hoe het zit met de uitvoering van het decreet. Dat was de belangrijkste vraag van de heer Tavernier. Hoe zit het met de interesse bij de privépartners?

Intussen is een deel van mijn vraag achterhaald door de actualiteit. De heer Tavernier stelt dat er nog geen

interesse is. Ik hoor op verscheidene niveaus andere geluiden. Daaruit zou blijken dat er wel degelijk interesse bestaat. Ik heb hier een Belgabericht van 17 januari waaruit blijkt dat de geïnteresseerden hun kandidatuur tegen uiterlijk 27 februari moeten indienen.

Mevrouw de minister, ik hoor dat ook de bestendige deputatie in West-Vlaanderen in het ongewisse is over de actuele stand van zaken. Ook in mijn gemeente, die toevallig lid is van de intercommunale, is er verwarring. Morgen staat de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem geagendeerd op de provincieraad. Mevrouw Titeca, lid van de deputatie West-Vlaanderen weet blijkbaar ook niet goed hoe het staat met dit dossier. Dat is de essentie van mijn vraag: klopt het dat er geïnteresseerden zijn? Kunt u al namen noemen? Klopt het dat de einddatum voor het indienen van een kandidatuur 27 februari is? U zult ongetwijfeld weten dat ook Voka, Vlaams netwerk van ondernemingen aandringt op spoed in deze zaak. Dat is misschien ook een van de oorzaken van de stagnatie van de luchthaven: er bestaat nog altijd onzekerheid over de LEM.

De voorzitter: De heer Verstreken heeft het woord.

De heer Johan Verstreken: Mijnheer de voorzitter, ik wil het, net als de heer Sintobin, ook wat positiever bekijken. Mijnheer Tavernier, het is uw goed recht om de zaak in een negatief daglicht te stellen. U hanteert de officiële cijfers tot 2004. Maar als we eerlijk zijn, dan zijn er ook nog de cijfers die door de chartermaatschappijen naar voren worden gebracht. Dat zijn correcte en overal controleerbare cijfers. Ik heb het over Jetair, de Thomas Cook Group, de TUI-groep.

Ik wil de nadruk leggen op de passagiersvluchten, want die kennen een stijgende lijn. Daarvoor bestaat steeds meer interesse.

Mevrouw de minister, ik zou hieraan willen toevoegen dat wat in Girona kan, ook in Vlaanderen moet kunnen voor onze regionale luchthavens. Girona is de luchthaven niet ver van Barcelona, en met 'niet ver' bedoel ik 90 kilometer. Treviso ligt op 30 kilometer van Venetië. Wat in het buitenland kan, moet hier bij ons ook kunnen. Dat is van heel groot belang voor onze lokale economie, voor de hele kustsector, voor citytripsteden als Brugge en Gent, maar ook met het oog op de Flanders' Fields-herdenking binnenkort van honderd jaar Eerste Wereldoorlog. Wij moeten daar oog voor hebben.

Ik vraag u, mevrouw de minister, niet alleen naar de stand van zaken, maar ook of er bij het uitschrijven van de tender genoeg rekening werd gehouden met passagiersvluchten en niet alleen met vrachtverkeer.

De voorzitter: De heer Tavernier heeft het woord.

De heer Jef Tavernier: Mijnheer de voorzitter, de heer Verstreken insinueert dat ik een aantal dingen verkeerd

voorstel. Voor de cijfers van de luchtvracht baseer ik mij op de cijfers die mij vorige week door minister Crevits werden verstrekt. Die cijfers zijn zeer duidelijk. De conclusie die ik heb getrokken, is de enige conclusie die je daaruit kunt trekken. Het passagiersverkeer is gedeeltelijk een andere kwestie. Bovendien wil ik ook heel duidelijk stellen dat het ons standpunt is, zowel lokaal als Vlaams, dat je binnen een duidelijk kader Oostende voor passagiers- en chartervluchten moet uitbouwen, maar niet als vrachtluchthaven.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, als het over regionale luchthavens gaat, ben ik altijd zeer geïnteresseerd. Mevrouw de minister, u hebt een Franstalige tegenhanger, de heer André Antoine van cdH. Het zou misschien goed zijn om eens met uw Waalse collega's te praten. Als ik zie met welk elan, los van de nachtvluchtenproblematiek, aan Waalse zijde de twee regionale luchthavens, Bierset en Charleroi, worden uitgebouwd, dan zijn wij in Vlaanderen daarvan het tegenovergestelde. Wij krijgen dat, tot mijn spijt, niet van de grond. Er zaten een aantal mogelijkheden in. Maar het is weer een pps-constructie die blijkbaar weer moeilijk van de grond komt. Er moeten toch een aantal buitenlandse ervaringen zijn waarvan u kunt leren. Ik stel vast dat men dit in Wallonië wel doet.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, ik herinner u eraan dat het decreet LOM-LEM op 10 juli 2008 werd goedgekeurd in het Vlaams Parlement. Ik heb ook gezegd in de bespreking ervan in de plenaire zitting dat het nu eerst en vooral zaak was om een selectiedossier samen te stellen waarbij kandidaten zouden worden opgeroepen om zich kandidaat te stellen voor de toekomstige exploitatie van de luchthaven. Op 19 december 2008 heeft de Vlaamse Regering dat selectiedossier opgemaakt en goedgekeurd. Toen werd ook de samenwerkingsovereenkomst goedgekeurd tussen de toekomstige aandeelhouders, de LOM Kortrijk-Wevelgem. Daarin moeten het Vlaamse Gewest, de Provincie West-Vlaanderen, de Intercommunale Leiedal, de stad Kortrijk en de gemeente Wevelgem samenwerken. De goedgekeurde samenwerkingsovereenkomst regelt het overleg tussen al die partners om tot die beheersvorm, in dit geval de LOM, te komen.

Ik heb de bestendig afgevaardigde mevrouw Titeca-Decraene het voorbije weekend gezien. Ik heb het gevoel dat zij zeer goed weet hoe de vork in de steel zit. Daarover kunnen volgens mij niet zoveel vragen bestaan.

De opdracht van concessie van diensten voor de exploitatie van beide luchthavens is op 12 januari 2009 aangekondigd in het Bulletin der Aanbestedingen. Die aankondiging is ook gebeurd in het Europees Publicatieblad: op

10 januari 2009 voor wat betreft de luchthaven Kortrijk-Wevelgem en op 13 januari voor wat betreft de luchthaven Oostende. Er werd ook een bericht gestuurd naar een aantal luchtvaartorganisaties en naar gespecialiseerde dagbladen en tijdschriften in binnen- en buitenland. Alle kandidaatstellingen worden verwacht tegen 27 februari 2009.

Ik zal er niet op vooruitlopen want we moeten die termijn respecteren, maar ik weet op dit ogenblik dat het niet juist is te stellen dat er absoluut geen interesse voor bestaat. Ik kan vandaag zeker niet zeggen dat er geen interesse is. We moeten uiteraard de concrete kandidaatstellingen afwachten.

Na de indiening van de kandidaturen volgt een selectie waarbij maximum vijf kandidaten per luchthaven het effectieve bestek zullen kunnen ontvangen. Daarop moeten zij een offerte met businessplan indienen. Dat bestek is op dit ogenblik in voorbereiding. Het wordt nu gefinaliseerd. Eens de kandidaturen zijn ingediend, kan het bestek min of meer landen. Spoedig daarna kunnen we de partners selecteren die een bestek zullen krijgen en waarmee verder zal kunnen worden onderhandeld.

Dit voorjaar wordt het bestek aan de geselecteerde kandidaten bezorgd, en dan worden de offertes afgewacht. Daarna moet de concessie van diensten worden toegewezen en kan de LOM effectief opstarten. Ik heb altijd gezegd dat de LOM pas zal worden opgestart als er ook LEM-kandidaten zijn. Ik blijf me daaraan houden. Ik heb in het parlement gezegd dat we zullen proberen om in het voorjaar het bestek aan de kandidaten te geven zodat we weten met wie we finale onderhandelingen zullen voeren. Dat tijdspad volgen we nog altijd. Ik denk dat ik u meer informatie zal kunnen geven, als de termijn voor het indienen van de kandidaatstellingen – 27 februari – verstreken is.

De Vlaamse Regering heeft de keuze gemaakt om in de LOM-LEM-structuur te stappen. Alles zal natuurlijk afhangen van de kandidaatstellingen. Dat zal duidelijk maken hoe succesvol het verhaal kan worden.

Mijnheer Verstreken, u verwijst naar de verhouding tussen vracht en passagiers. Die is opgenomen in het bestek dat op dit moment wordt uitgewerkt. Er zijn een aantal krachtlijnen voor wat de kandidaatstellingen betreft, maar de details zullen de komende weken worden uitgewerkt.

Het is absoluut de bedoeling om zowel de LOM als de LEM dit jaar operationeel te maken. Er werd trouwens in de begroting 2009 in een bedrag van 22 miljoen euro voorzien om die luchthavenontwikkelingsmaatschappijen ook effectief te kunnen kapitaliseren.

De voorzitter: De heer Tavernier heeft het woord.

De heer Jef Tavernier: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, bedankt voor uw antwoord. Ik denk

dat het antwoord een aanvulling is op de antwoorden op mijn schriftelijke vraag over de evolutie van het vrachtverkeer in Oostende. Ik stel vast dat men in een bepaald bedrag voorziet voor de kapitalisatie van de LOM's, namelijk 22 miljoen euro, in het vooruitzicht van de oprichting van de LEM's.

Wij blijven het dossier op de voet volgen. Het probleem is niet alleen of er kandidaten zijn, maar ook of de exploitatie winstgevend zal zijn, wat sterk samenhangt met de tender die wordt uitgeschreven. Wij zullen de samenwerkingsovereenkomst nauwkeurig analyseren om na te gaan wat er als bijkomende overheidsinjectie voor de volgende jaren wordt vooropgesteld. Het is trouwens ook in het decreet opgenomen dat bijvoorbeeld alles in verband met veiligheid automatisch op het budget van de Vlaamse overheid komt, terwijl de exploitant dat eigenlijk op zich zou moeten nemen. Maar daarover hebben we het vroeger al gehad.

Mevrouw de minister, is het mogelijk om de opdracht die in het Bulletin der Aanbestedingen is verschenen en de bijkomende elementen van de aanbesteding te krijgen?

De voorzitter: De heer Sintobin heeft het woord.

De heer Stefaan Sintobin: Mevrouw de minister, bedankt voor uw antwoord. Ik ben tevreden dat u bevestigt dat er, ondanks de geruchten in de regio, wel degelijk kandidaten zijn. Laat ons hopen dat er na 27 februari verder kan worden gewerkt aan de LEM, want daarop zitten we echt wel te wachten. U zegt zelf telkens opnieuw dat, zolang er geen LEM is, er ook geen LOM is.

Ik begrijp niet goed waarom de discussie over de toekomst van de luchthavens telkens opnieuw moet worden gestart. Je kunt voor of tegen zijn, maar het decreet is goedgekeurd. We moeten nu zorgen dat er privépartners worden gevonden.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Tavernier, wat gepubliceerd is, kunt u uiteraard krijgen. U kunt het zelf opzoeken, maar vandaag ben ik genadig en zal ik u de stukken laten bezorgen.

Ik heb uiteraard geen glazen bol, maar het is mijn oprechte wens dat er veel kandidaturen zijn. We zullen zien wat er eind februari zal gebeuren.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de inrichting van de weginfrastructuur in schoolomgevingen

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, geachte collega's, vorige week kondigde u aan dat u in schoolomgevingen gelegen aan gewestwegen, de verkeersveiligheid wilt verhogen. U trekt hiervoor 5 miljoen euro uit om die specifieke schoolomgevingen in te richten als zone 30.

Ingrepen om de verkeersveiligheid te verhogen, zijn noodzakelijk omdat ongevallencijfers aantonen dat jonge fietsers en voetgangers zeer kwetsbaar zijn. Nieuwe zones 30 aan gewestwegen zullen worden uitgerust met variabele borden zodat in die buurten op een soepele manier kan worden omgegaan met snelheidsbeheer.

Ook uw initiatief om in schoolomgevingen niet in de buurt van gewestwegen, de zone 30-borden te vervangen door variabele borden, is positief. Hoe belangrijk deze maatregel ook is, toch is het een utopie te denken dat de verkeersveiligheid in schoolbuurten gegarandeerd is door de plaatsing van variabele zone 30-borden. Een studie van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid toont aan dat maar 4 percent van de bestuurders in een zone 30 de regels respecteert.

In oktober vorig jaar werd in de plenaire vergadering een debat gevoerd over verkeersveilige schoolomgevingen naar aanleiding van een enquête van een krant. Uit die enquête bleek dat vele scholen, maar ook ouders, vragende partij zijn voor het inrichten van het wegdek met een zebrapad. Alhoewel een zebrapad in een zone 30 niet noodzakelijk is, blijft een zebrapad wel een duidelijke, visuele oversteekplaats. Maar ook hier wijzen ongevallencijfers uit dat een derde van de voetgangers wordt aangereden op zebrapaden, wat logisch is aangezien het de plaats is waar de meeste voetgangers de weg oversteken.

Mevrouw de minister, kunt u mij meedelen op welke manier u de bijkomende zone 30 bekend wilt maken? Zal er een campagne gevoerd worden om automobilisten alert te maken voor zone 30-omgevingen, gelet op de studie die aantoonde dat maar 4 percent zich bewust is van een zone 30 en de regels respecteert? In een zone 30 hoeven volgens het vademecum geen zebrapaden aangelegd te worden. Wat zult u doen met de huidige zebrapaden? Zullen er in de huidige en nieuwe zone 30-omgevingen zebrapaden worden aangelegd om een duidelijke oversteekplaats aan te duiden? Zal er ook een algemene campagne worden gevoerd over de functie van een zebrapad, zodat in de toekomst het grote aantal ongevallen op zebrapaden kan worden teruggedrongen?

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mevrouw de minister, mijnheer de voorzitter, geachte collega's, het naleven van de zone 30 is erg belangrijk. Tien, vijftien jaar geleden werd men neergebliksemd als men over zone 30 sprak. Intussen is dat, gelukkig maar, gemeengoed geworden.

Maar we merken dat er nog altijd problemen zijn met de handhaving. Zoals wij van in het begin gezegd hebben, is er maar één maatregel die handhaving echt kan garanderen: structurele ingrepen die de zones 30 zodanig vorm geven dat automobilisten verplicht zijn om hun snelheid te verminderen. Ik denk aan wegversmallingen, asverschuivingen enzovoort. Daarnaast is het ook belangrijk om een zone 30 beter zichtbaar te maken, niet enkel met een verkeersbord, maar door ze heel duidelijk aan te duiden en oversteekplaatsen zichtbaarder te maken. In welke mate gebeurt dit op dit ogenblik?

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Mevrouw de minister, mijnheer de voorzitter, geachte collega's, ik zou willen opmerken dat we als politici aan de mensen te veel de indruk willen geven dat het probleem met structurele maatregelen zal worden opgelost. We moeten de moed hebben om te zeggen dat het vaak ook aan de mentaliteit van de mensen zelf ligt.

In de groep van de 12- tot 17-jarigen vallen vaak slachtoffers en het is natuurlijk heel pijnlijk als er een ongeval gebeurt. In de lagere school wordt er nog verkeerseducatie gegeven maar niet meer aan de groep 12- tot 17-jarigen omdat het niet in het lesprogramma is opgenomen.

Mevrouw de minister, ik vind dat u met de variabele borden al initiatieven genomen hebt voor een betere duiding.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw Van den Eynde, ik was verrast door uw vraag omdat u de indruk wekt dat er bijkomende zones 30 worden gecreëerd. Dat is dus helemaal niet zo.

Er zijn 460 schoolomgevingen die specifiek naast gewestwegen gelegen zijn. Naar aanleiding van de slechte resultaten van de enquête over het zich houden aan de snelheidsbeperking in een zone 30, zijn we gaan kijken aan welke schoolomgevingen, gelegen aan een gewestweg, er al een dynamische snelheidsaanduiding staat. Jaren geleden, toen de zones 30 werden ingericht, was het de bedoeling om dynamische borden te plaatsen, maar het kostenplaatje was te hoog. Nadien is er wel systematisch geïnvesteerd in dynamische borden. Het voordeel is dat men de snelheid kan regelen. Men kan zone 30 invoeren op momenten dat het echt nodig

is, namelijk als men weet dat er kinderen op weg zijn van en naar de school. Op andere momenten kan dan de gewone snelheid gelden, meestal 50 kilometer per uur of soms 70 kilometer per uur.

Wij hebben dus een screening gedaan van de scholen langs gewestwegen. Een derde van de zones 30 rond die schoolomgevingen wordt nog aangegeven met vaste borden. Dat betekent meestal ook dat de zone 30 er permanent is. Via overleg met de administratie is bekeken of het mogelijk is om die zones versneld uit te rusten met dynamische borden. De investering bedraagt 5 miljoen euro. Het is de bedoeling om die permanente zones 30 om te vormen tot efficiënte zones 30: 30 kilometer per uur op momenten waarop het het meest geschikt is. Dat kan bijna permanent zijn, dat is afhankelijk van de locatie, maar het kan ook beperkt zijn tot voor- en naschoolse momenten. De snelheidsaanduiding verschijnt verlicht op het bord en is zeer duidelijk zichtbaar. Je kunt dus regelen al naargelang de concrete omstandigheden. Het is een manier om slim en efficiënt om te gaan met snelheidsregimes.

Ik denk dat de overheid al veel sensibiliserende acties voert. Ik ben me er ook wel van bewust dat die bewustmaking misschien nog wat intenser moet gebeuren. Op drukke tijden, bijvoorbeeld in schoolomgevingen, zien we dat de remafstand bij 30 kilometer per uur gemiddeld 4,5 meter bij een droog wegdek en 7 meter bij een nat wegdek bedraagt. Bij 50 kilometer per uur wordt dat al respectievelijk 12,5 meter en 18,75 meter. Bekijken we de impact op zwakke weggebruikers als voetgangers en fietsers, dan bedraagt de mortaliteit bij 30 kilometer per uur slechts 5 percent, terwijl die bij 50 kilometer per uur al 45 percent wordt. Die effecten zijn alleszins erg groot. Bij jongere kinderen moeten we er dan nog rekening mee houden dat hun gedrag soms iets minder voorspelbaar is. Daar moet uiteraard aandacht aan worden besteed.

Het is dus niet mijn bedoeling die zones uit te breiden: de schoolomgevingen langs gewestwegen zijn in bijna alle gevallen zones 30. Het is wel de bedoeling ze uit te rusten met dynamische borden. Het is ook allerm minst de bedoeling zones 30 af te schaffen.

Wat de zebrapaden betreft: ik heb het vademecum bij me, voor de leden die erin geïnteresseerd zouden zijn. Er bestaat dus een dienstorder met betrekking tot die zebrapaden of voetgangersoversteekvoorzieningen. Het vademecum verbiedt dergelijke voorzieningen niet, maar verplicht ze evenmin. Er wordt het volgende gesteld: "Bij zeer lage rijnsnelheden van de wagens en/of zeer beperkte verkeersintensiteiten (bijvoorbeeld zone 30) zullen echte gemarkeerde oversteekplaatsen veelal overbodig zijn."

Schoolomgevingen zijn echter een zo specifiek geval dat het over het algemeen toch aangewezen is om er een voetgangersoversteekplaats of zebrapad te behouden. Als

we die zones 30 uitrusten met dynamische borden, kunnen zebrapaden in de daluren net een grotere functie qua oversteekbaarheid voor alle weggebruikers hebben dan ervoor. Tijdens de spitsuren bij het begin en einde van de school zorgen ze voor een gecontroleerde, duidelijke plaats van oversteken en voor een goede herkenbaarheid voor alle weggebruikers, ook voor de schoolgaande jeugd. Met het aanbrengen van die dynamische borden zal in die zones uiteraard ook de problematiek van die oversteekplaatsen worden bekeken.

In functie van dat gewenst én veilig oversteken kan dus worden overwogen om op bepaalde plaatsen een zebrapad aan te leggen. Dat moet dossier per dossier worden bekeken. Zoals ik daarnet zei, kan, zeker als vaste borden door dynamische worden vervangen, het nuttig zijn om in een zebrapad te voorzien.

Er werd me gevraagd of er campagnes zullen worden gevoerd. Het is hier ook al vaak gezegd: campagnes zijn absoluut noodzakelijk, omdat ze zorgen voor een bubbeleffect en een verhoogde aandacht. We moeten dat natuurlijk echter blijven doen. Wat dat verkeersveilig gedrag betreft, ben ik me in heel sterke mate op het domein van minister Van Brempt aan het begeven. Ze is trouwens aanwezig. Vandaag wordt heel veel aandacht besteed aan de opleiding op school. Er is vandaag geen enkele aanwijzing dat die inspanningen niet zouden moeten worden voortgezet.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik moet eerlijk zeggen dat het me niet duidelijk was of alle scholen in de omgeving van gewestwegen met zone 30-borden waren uitgerust. Ondertussen is dat wel duidelijk. De zone 30-borden zullen overal worden vervangen door de variabele borden. Dat is een goede zaak, zeker voor de zichtbaarheid in het straatbeeld en voor het snelheidsbeheer.

Er was een enorme respons op die enquête in oktober. Ik weet niet of u zich dat nog herinnert. Uit de enquête bleek dat heel veel ouders, maar ook scholen vragende partij waren voor het inrichten van zebrapaden in de schoolbuurten. Er blijkt echter dat het vademecum toch wel een struikelblok was. Veel beleidsvoerders beroepen zich erop geen zebrapad aan te leggen in de omgeving. Kan ter zake wat meer duidelijkheid worden gegeven, in die zin dat het wél gewenst is om zebrapaden of oversteekplaatsen aan te leggen in de buurt van scholen?

U zegt dat een campagne inderdaad noodzakelijk is, maar het is me niet duidelijk of u nu een campagne zult voeren. Dat hebt u niet echt bevestigd. Het lijkt me inderdaad goed dat we die nieuwe borden ondersteunen met een specifieke verkeersveiligheidscampagne, temeer

omdat uit de studie blijkt dat slechts 4 percent van de autobestuurders de zone 30-regel respecteert.

De voorzitter: De heer Koninckx heeft het woord.

De heer Flor Koninckx: Mijnheer de voorzitter, ik wil ingaan op twee elementen. Onlangs hebben we cijfers gekregen over de naleving van de snelheidsbeperking in zones 30 of schoolomgevingen waar er een zone 30 is. Met die naleving is het bijzonder slecht gesteld. Ik weet dat we campagne moeten voeren en dat er na een campagne en na sensibilisering altijd een stok achter de deur moet zijn. Alleen met een snoepje lokken we weggebruikers immers niet in de goede richting. Mevrouw de minister, voorziet u ook in meer handhaving in die zones 30 in de schoolomgevingen, als die eenmaal zullen zijn voorzien van variabele borden?

Ik moet toch wel enigszins akkoord gaan met de bewering dat heel wat gemeenten – ik spreek uit ervaring – eigenlijk niet goed weten wat ze moeten doen met betrekking tot het al dan niet aanleggen van zebrapaden in zones 30. Heel veel gemeenten struikelen daarover. Ik heb het hier al een paar keer gezegd: als het over verkeersveiligheid en het doen naleven van regels gaat, is een van de basiselementen duidelijkheid en eenvormigheid voor iedereen, zowel voor diegenen die de regels moeten naleven als voor diegenen die ervoor moeten zorgen dat ze worden nageleefd, dus de inrichtende overheid.

Als het gaat over zebrapaden in zones 30 in een schoolomgeving, zou ik dus willen pleiten voor het verstrekken van één duidelijke richtlijn. Nu is er immers sprake van een 'flou artistique', waarbij niet duidelijk is of het mag of niet mag, en waarbij men zijn zin doet. Het gevolg daarvan is dat gemeenten niet goed weten wat ze moeten doen en dat het op de ene plaats zus en op de andere plaats zo is. Dat is niet goed voor de naleving en voor de verkeersveiligheid in het algemeen. Ik pleit er dus voor dat het vademecum of de richtlijnen voor de wegbeheerder en de gemeenten eventueel in die zin zouden worden aangepast, zodat er bij een zone 30 aan een schoolpoort ofwel altijd ofwel nooit een zebrapad komt, maar niet een zebrapad in sommige gevallen en in andere gevallen niet. In essentie pleit ik ervoor dat aan schoolpoorten, zelfs in een zone 30, alsnog ook een zebrapad zou worden aangelegd.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Koninckx, ik zal me hier nu natuurlijk beperken tot de gewestwegen en de zones 30 die langs gewestwegen zijn gelegen. Eigenlijk wordt het probleem opgelost. Als er sprake was van een permanente zone 30 aan een schoolomgeving, werd uitgegaan van de filosofie dat er sowieso slechts 30 kilometer per uur mag worden gereden en dat het oversteken niet hoeft te worden beperkt tot één plaats. Dat is in stads- en dorpscentra ook heel vaak de regel. Als die vervanging

door dynamische borden echter gebeurt, lijkt het me elementair dat er een voetgangersoversteekplaats is, net omdat er ook ogenblikken zijn waarop het geen zone 30 is. Dat heb ik daarnet proberen duidelijk te maken. Die regel zal dus dossier per dossier worden toegepast. Wat dat betreft, lijkt de richtlijn me duidelijk.

U hebt het over de gemeenten die bezig zijn met de inrichting van hun eigen schoolomgevingen. Heel veel scholen zijn langs gemeentewegen gelegen, en niet langs gewestwegen. Dat moet ik samen met mijn collega bekijken. We moeten inderdaad die overweging maken, maar ik denk zelfs dat het uitsluitend haar bevoegdheid is, dus ik durf eigenlijk niet al te veel te zeggen ter zake. Het gaat hier immers over mobiliteit in gemeenten, en als minister van Openbare Werken, die bevoegd is voor de gewestwegen, heb ik ter zake eigenlijk niet zo veel te zeggen. Die suggestie kan echter mee in overweging worden genomen. Uit ervaring weet ik dat er bij scholen gelegen langs gemeentewegen aanvankelijk louter om budgettaire redenen sprake was van vaste borden. De investering ter zake is immers niet gering. Geleidelijk vinden dynamische borden echter steeds meer ingang in schoolomgevingen die worden vernieuwd. Ontwerpbureaus die daarmee bezig zijn, gaan daar uiteraard ook rekening mee houden.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, de gemeenten kunnen daarvoor het Verkeersveiligheidsfonds gebruiken. Dat weet u toch?

Minister Hilde Crevits: Absoluut, maar het gaat hier over de regels. De heer Koninckx vraagt of het niet beter zou zijn één regel uit te vaardigen, waarbij, als er een school is, er aan de ingang van die school sowieso een zebrapad moet komen. De dienstorder van het Vlaamse Gewest bepaalt nu dat het mag, maar niet moet. Ik kan enkel spreken over schoolomgevingen langs gewestwegen, en het gaat hier nu niet over de investeringen die door gemeenten worden gedaan. Dit moet dus worden bekeken op het niveau waarop het thuishoort. Zeker als daar onduidelijkheid over bestaat, is het misschien nuttig daar even wat dieper op in te gaan.

Meteen na de beslissing om die zones 30 versneld uit te rusten met die dynamische borden zijn er reacties gekomen, onder meer van de advocaten-generaal van het Hof van Beroep. Zij hebben hun appreciatie geuit, omdat ze vinden dat het veel beter mogelijk zal zijn om efficiënt te handhaven. Zij zaten immers ook een beetje met de vraag over de handhaving om 21 uur 's avonds in een zone 30. Mijnheer Koninckx, 96 percent houdt zich daar niet aan. Als we het snelheidsregime aanpassen aan de ogenblikken dat er veel kinderen zijn, zoals het eigenlijk hoort, zou het in principe veel gemakkelijker moeten zijn om zeer systematisch en efficiënt te handhaven. Ik ben uiteraard niet bevoegd voor die handhaving: de lokale en de federale politie wel. De signalen die er

meteen na die beslissing zijn gekomen, waren echter zeer positief over die efficiënte handhaving.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Martine Fournier tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de grensoverschrijdende buslijnen van de Waalse vervoersmaatschappij TEC

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Mevrouw Martine Fournier: Mijnheer de voorzitter, geachte leden, mevrouw de minister, op 26 februari 2008 antwoordde u op een vraag van de heer Decaluwe over grensoverschrijdend openbaar vervoer tussen Vlaanderen en Wallonië dat er werd gewacht op de Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding (VDAB) en de Office Communautaire et Régional de la Formation Professionnelle et de l'Emploi

(FOREM) voor er nieuwe gewestoverschrijdende buslijnen zouden komen. Beide organisaties moesten aangeven waar zich in Wallonië concentraties van werkzoekenden bevinden die bereid zijn om in Vlaanderen te komen werken, en er was evenzeer nood aan kennis van de vacatures in de Vlaamse bedrijven waar Waalse werkzoekenden in aanmerking voor kunnen komen.

Zonder te veel op details in te gaan, dacht u aan verbindingen met Kortrijk of Sint-Truiden. U wou toen echter geen uitspraken doen voor u had overlegd met vertegenwoordigers van de Vlaamse werkgevers, de VDAB en De Lijn, alvorens te zeggen welke buslijnen er eventueel worden ingezet. Ook was overleg gepland met minister Vandenbroucke, de minister bevoegd voor Werk, met De Lijn, VDAB en met de Unie van Zelfstandige Ondernemers (UNIZO) en het Vlaams netwerk van ondernemingen (Voka).

De TEC heeft ondertussen eind november 2008 aangekondigd te starten met drie nieuwe grensoverschrijdende lijnen, meer bepaald een lijn naar Kortrijk en twee naar Oudenaarde. Waals minister-president Demotte meldde in *Le Soir* dat de lijnen er niet zomaar zijn gekomen, maar na overleg met VDAB, FOREM en de Vlaamse en Waalse Kamer van Koophandel. De totale meerkost voor de drie lijnen wordt voor het Waalse Gewest geraamd op 1,8 miljoen euro.

Graag stel ik volgende vragen, mevrouw de minister. Op welke manier werden de ministers van Mobiliteit en Werk betrokken bij het uittekenen van de nieuwe lijnen? Werd er al overleg gepleegd? Welke zones werden afgebakend als

zones met concentraties van werkplaatsen in Vlaanderen en welke werden afgebakend als zones met concentraties van werkzoekenden in Wallonië? Hoe denkt u over de huidige samenwerking tussen TEC en De Lijn en hun respectieve Waalse en Vlaamse overheid met betrekking tot de nieuwe buslijnen? Welke afspraken werden er gemaakt tussen De Lijn en TEC over de nieuwe lijnen? Draagt Vlaanderen financieel bij voor de drie extra lijnen?

De voorzitter: Mevrouw Franssen heeft het woord.

Mevrouw Cindy Franssen: Mevrouw de minister, ik sluit me graag aan bij deze vraag, temeer daar ik al een schriftelijke vraag heb gesteld over de nieuwe buslijn van Henegouwen naar Oudenaarde. Toen bleek uit het antwoord dat de concrete afspraken tussen De Lijn en TEC en de afstemming op elkaar, nog voor verbetering vatbaar waren. Op mijn laatste vraag, of De Lijn maatregelen had genomen om de nieuwe lijnen bij gebruikers en werkgevers bekend te maken, antwoordde u dat De Lijn nog geen maatregelen had genomen om hiervoor campagne te voeren, maar dat De Lijn en Voka aan het bekijken waren of een gezamenlijke communicatie mogelijk was. Ik pols daarom graag naar de stand van zaken inzake de communicatie tussen Voka en De Lijn.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Fournier, de bepaling van de proefprojecten gebeurde tijdens de interregionale banenconferentie van 14 juli 2008. In voorbereiding van deze conferentie is er overleg geweest met de verschillende kabinetten van de gewestministers van Werk en Mobiliteit, met de verschillende regionale openbaarvervoersmaatschappijen, met VDAB en FOREM en met de werkgeversorganisaties. De resultaten daarvan werden in Vlaanderen ook voorgelegd aan de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA).

De belangrijkste gegevens die we gebruikten om de selectie van onze proefprojecten te doen, komen uit de federale diagnostiek van het woon-werkverkeer. Daarnaast leverden VDAB en FOREM een belangrijke input met hun kennis en ervaring van de arbeidsmarkt. Ook de werkgeversorganisaties hebben geprobeerd om aan te geven welke bedrijven op dit ogenblik en in de toekomst rekruteren in een ander gewest. Een combinatie van al die gegevens ligt dus aan de basis van de selectie van de proefprojecten.

Naast nieuwe interregionale openbaarvervoerverbindingen met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, werden ook proefprojecten naar voren geschoven voor interregionale openbaarvervoerlijnen tussen Vlaanderen en Wallonië. Een aantal van die verbindingen worden door de Waalse vervoersmaatschappij beheerd en geëxploiteerd en ook gefinancierd. Zo zijn er interregionale verbindingen opgestart tussen Louvain-La-Neuve en Zaventem,

tussen Geldenaken en Leuven, tussen Moeskroen en Kortrijk, en zijn er twee buslijnen naar Oudenaarde vanuit Henegouwen. In het Vlaamse Gewest worden onder het beheer van De Lijn proefprojecten voorbereid voor de verbindingen Doornik-Kortrijk, Sint-Truiden-Luik en Sint-Truiden-Hoei.

Op dit ogenblik is overleg aan de gang tussen de provinciale entiteiten van De Lijn in West-Vlaanderen en in Limburg en de betrokken Voka-afdelingen met het oog op de concrete identificatie van de te betrekken bedrijvenzones. Dat moet de basis vormen van de uiteindelijke reiswegkeuze.

Vanuit het Vlaamse Gewest hebben wij steeds beklemtoond dat de proefprojecten maar kunnen starten wanneer alle betrokken partijen bereid zijn om een engagement te nemen om de slaagkansen zo groot mogelijk te maken. Dit houdt onder meer in dat de betrokken bedrijven zich ertoe moeten verbinden om het daadwerkelijke gebruik van de proeflijnen bij hun huidige en toekomstige werknemers actief te promoten. Ik heb hiervoor samen met De Lijn, Voka aangesproken om te vragen welke bedrijven in de regio van Kortrijk en van Sint-Truiden bereid gevonden kunnen worden om zich te engageren tot een samenwerking in deze proefprojecten. Concreet ga ik ervan uit dat de bedrijven een derdebetalersysteem voor hun werknemers willen afsluiten met De Lijn.

Wat de samenwerking tussen De Lijn en TEC betreft, denk ik dat ze vandaag heel vlot verloopt. Het is De Lijn die instaat voor de uitrusting van de haltes op het Vlaamse grondgebied, die zowel door TEC als door De Lijn worden bediend. Zowel de aanpassing van de informatie over de lijnen van TEC op het haltebord als het uithangen van de dienstregelingen, gebeurt dus door De Lijn. Er werden zeker goede afspraken gemaakt over de communicatie tussen De Lijn en TEC.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Mevrouw Martine Fournier: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik wil nogmaals de nood onderstrepen aan een goed georganiseerde fysieke inter-regionale mobiliteit.

Zoals u waarschijnlijk wel weet, hebben we in West-Vlaanderen ongeveer 30.000 grensarbeiders. U weet dat dit statuut over enkele jaren zal worden afgeschaft. Het is dus heel belangrijk dat er een goede mobiliteit tussen de gewesten wordt georganiseerd. In Henegouwen is er immers een heel grote werkloosheid en in West-Vlaanderen is er geen grote werkloosheid. Het is dus heel belangrijk dat zo veel mogelijk Waalse arbeiders een goed vervoer hebben en makkelijker in West-Vlaanderen kunnen komen werken.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van van mevrouw Cindy Franssen tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het fietsbeleid in Vlaanderen

De voorzitter: Mevrouw Franssen heeft het woord.

Mevrouw Cindy Franssen: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, in het najaar van 2008 hield de Vlaamse Stichting Verkeerskunde haar tweede Fietscongres. Met dit congres wou ze een stand van zaken geven van het fietsbeleid in Vlaanderen. Er werden tal van presentaties gegeven, onder andere door de Vlaamse fietsmanager, een vertegenwoordiger van Fietsberaad Nederland, een vertegenwoordiger van Vlaams Overleg Sociale Economie (Vosec), een lokale mandataris en een gedeputeerde.

Net zoals in de berichtgeving van die dag in verschillende kranten, maakte u gewag van de realisatie van 500 kilometer aan te leggen fietspaden. Dat staat echter in contrast met de 240 kilometer die in 2008 gerealiseerd zou worden, wat op zich al een record was in vergelijking met de vorige jaren.

In navolging van mijn interpellatie over het fietsbeleid in Vlaanderen van begin 2008 vind ik uw uitspraken naar aanleiding van het fietscongres een belangrijke evolutie. Het is goed om hier op het einde van de legislatuur nog even over door te bomen, vooral omdat ik steeds dezelfde vragen moet stellen: in de bespreking van de beleidsbrief van 2007, in een aantal schriftelijke vragen, in een interpellatie van 2008 en in de met redenen omklede motie die we toen hebben ingediend.

Mevrouw de minister, ik had graag van u vernomen hoe u uw uitspraken rijmt met de realiteit, goed wetende dat 2008 een recordjaar was. Op welke gegevens baseert u zich bij de uitspraak dat het haalbaar is om 500 kilometer fietspad per jaar aan te leggen? Graag kreeg ik een opsomming van de projecten waarmee u aan deze 500 kilometer wenst te komen.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Franssen, voor ik het heb over de onderbouw voor de 500 kilometer, wil ik opmerken dat ik mij niet alleen aan de realiteit wens te houden, maar dat ik ook een duidelijke ambitie naar voren wil schuiven.

U weet dat we werken aan een bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Het is uitermate belangrijk voor de mobiliteit in Vlaanderen dat we het realiseren binnen een realistisch tijdsbestek. Het is van belang om dit te benadrukken. Mijn ambitie om van het huidige ritme over te stappen op 500 kilometer heeft alles te maken met het realiseren van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.

Die 500 kilometer zijn echter niet op niets gebaseerd, we hebben niet zomaar iets op papier gezet. We hebben wel degelijk naar de realiteit gekeken: die was de reden om tijdens het fietscongres te stellen dat ons ambitieniveau moet verschuiven naar 500 kilometer fietspad.

Het is natuurlijk altijd moeilijk om exact en nauwkeurig te voorspellen hoeveel kilometer fietspad in een bepaald jaar ook effectief zal worden aangelegd. We hebben op dat vlak de afgelopen jaren heel wat ervaring opgedaan. De modulegebonden projecten worden immers uitgevoerd door de gemeenten, en de Vlaamse overheid heeft slechts een beperkte invloed op de timing van deze projecten. Ik verwijs naar de onteigeningsprocedures en de heel vaak geëiste en belangrijke gecombineerde aanleg van de rioleringen, want die kunnen een vertragend effect hebben op het realisatieproces.

Momenteel wordt de uitvoering van 285 kilometer fietspaden voorbereid. Het gaat om projecten waarvan de plannen zijn goedgekeurd en waarvan in de meeste gevallen de onteigeningen lopen. De modulegebonden projecten zijn verder nog te verdelen over projecten waarvoor al een module werd ondertekend, maar waarvan de definitieve plannen nog niet werden goedgekeurd, met name voor 155 kilometer, en projecten waarvan de ondertekening van de module nog wordt voorbereid, met name voor 416 kilometer.

Wat de modules 12 en 13 betreft, bevinden er zich ongeveer 1000 kilometer aan fietspaden in de verschillende stadia van uitvoering en voorbereiding. Deze kilometers moeten op basis van de huidige gemiddelde doorlooptijd afgewerkt kunnen worden tegen halfweg de volgende legislatuur, dat is dus ongeveer 250 kilometer per jaar tot 2012. Dat aantal zit via deze weg in de pijplijn.

Daarnaast leveren de Vlaamse overheid, de provincies en de gemeenten nog een substantiële bijdrage om het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk te realiseren op de wegen die niet beheerd worden door het Vlaamse Gewest. Op jaarbasis gaat het in principe om een investering van 25 miljoen euro via het Fietsfonds, te verdelen over de drie partijen. Met dit bedrag moet jaarlijks de aanleg van 100 kilometer fietspaden mogelijk zijn. In 2008 wordt dit doel nog niet gehaald, maar de vooruitzichten voor 2009 zijn positief: ongeveer 120 kilometer is in voorbereiding.

Als de gemeenten dit tempo aanhouden en als de Vlaamse overheid via de eigen investeringen ook het tempo versnelt zodat ze evenveel kilometers blijft aanleggen als de gemeenten, dan kunnen we in de volgende legislatuur meer dan 500 kilometer per jaar realiseren en dan is tegen het einde van de volgende legislatuur iets meer dan de helft van het fietsroutenetwerk gerealiseerd.

De 500 kilometerdoelstelling is dus niet alleen een haalbare kaart, maar is vooral een heel noodzakelijke

investering om het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk echt te realiseren.

De voorzitter: Mevrouw Franssen heeft het woord.

Mevrouw Cindy Franssen: Mijnheer de voorzitter, ik bedank de minister voor haar antwoord. Het is inderdaad altijd goed dat men in Vlaanderen de ambitie heeft om in een volgende legislatuur de fietspaden met heel veel kilometer aan te vullen. De vraag die ik reeds verschillende keren heb gesteld naar een beter zicht op meerjarentrajecten en naar een totaalbeeld, is heel belangrijk. Ondertussen heb ik ook het gecoördineerde antwoord op de vraag naar het beleid inzake het aantal kilometer aangelegde fietspaden en ik meen dat er toch nog een tandje bij moet worden gestoken om effectief 250 kilometer per jaar te realiseren. Het is me nu duidelijk dat het inderdaad om 250 kilometer gaat.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer Bart Van Malderen tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over het relancebeleid van de Vlaamse Regering en de impact ervan voor de Vlaamse havens

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, ik heb deze interpellatie ingediend met een aantal gegevens in het achterhoofd. De jaarcijfers 2008 voor de verschillende Vlaamse havens, zoals we die in verschillende jaarrapporten en tijdens verschillende nieuwjaarsrecepties hebben kunnen lezen en horen, waren eigenlijk de afspiegeling van de economische toestand in Vlaanderen en in dit deel van de wereld. De jaarcijfers waren goed voor 2008, maar toch met een heel kenmerkende daling in het laatste kwartaal van het jaar.

Mijnheer de minister, u nam een initiatief rond Flanders Port Area. Dat moet ervoor zorgen dat de vier Vlaamse havens in de toekomst nauwer zouden samenwerken, om zo sterker te staan in de concurrentiestrijd met buitenlandse havens.

Nicolas Saverys van de Vlaamse Havenvereniging pleit voor een prioriteitenlijst inzake haveninvesteringen die volgens hem moeten worden uitgevoerd. Hij benadrukt ook dat goed moet worden onderzocht waar

het overheidsgeld naartoe gaat en dat doordachte keuzes gemaakt moeten worden.

De Vlaamse Regering heeft een aantal maatregelen uitgewerkt – we hebben daarover in het parlement al herhaaldelijk van gedachten kunnen wisselen – die het vertrouwen van burgers en bedrijven moeten herstellen, om zo ons economisch weefsel te versterken. Die maatregelen draaien rond – moet het nog gezegd – kredietverstrekking aan bedrijven, versterken van het investeringsbeleid en versnellen van investeringen. Een actieplan van 842 miljoen euro.

De volgende jaren dienen gigantische bedragen te worden geïnvesteerd in de Vlaamse havens. Antwerpen, Gent en Zeebrugge willen elk een nieuwe sluis. Behalve de sluis wil Antwerpen ook een nieuw containerdok bouwen en Zeebrugge wenst het Schipdonkkanaal verder uit te bouwen. Een hele rits investeringen die, hoewel ze op het eerste gezicht sterk op elkaar lijken, toch verschillend zijn en zich in een verschillende planningsfase bevinden. Ook het draagvlak voor de verschillende projecten loopt sterk uiteen en de technische uitvoerbaarheid verschilt.

Er is het aspect – en dat heb ik gehaald uit de bespreking van de beleidsbrief – van de ruimtelijke context, de planningscontext. Men is bezig met een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de afbakening van de havengebieden. Er werden een aantal verdere stappen in het vooruitzicht gesteld. In het eerste kwartaal van 2009 zouden initiatieven verwacht kunnen worden met betrekking tot het GRUP voor de haven van Antwerpen. Ik had graag klaarheid gekregen over de verdere timing.

Het Stakeholders Advies Forum (SAF) met betrekking tot de haven van Gent heeft een heel duidelijk advies geformuleerd. Kortelings komt in de plenaire vergadering een voorstel van resolutie aan bod, dat we in deze commissie met eenparigheid hebben goedgekeurd, over de zeesluis.

Mijnheer de minister-president, ik heb u aangehoord op de nieuwjaarsreceptie van de haven van Gent, waar u beslissingen in het vooruitzicht hebt gesteld. Dat op een nieuwjaarsreceptie aankondigen, is één zaak, ik had dat graag ook aangekaart in het parlement.

U hebt met betrekking tot de Waaslandhaven al gesteld dat we in 2009 de beslissing kunnen verwachten over een tweede zeesluis. Dat zijn allemaal zaken die in de lucht hangen en waar ik graag een samenhangend overzicht van had gezien, vooral omdat de financiële impact gigantisch is.

U hebt al pistes gelanceerd waarbij onder de vorm van subsidiëring steun zou kunnen worden gegeven aan de havenbedrijven, die dan als uitvoerder zouden optreden. Tijdens de bespreking van de beleidsbrief was me niet volledig duidelijk hoe dat concreet in zijn werk zou

gaan. Het veronderstelt ook een aanpassing van het Havendecreet en roept vragen op over de verdeelsleutel van die ondersteuning aan private bedrijven.

Mijnheer de minister-president, het belangrijkste achtergrondgegeven voor de vragen die ik stel, is het feit dat de Vlaamse havens een zeer belangrijke, maar ook specifieke rol zouden kunnen spelen in het Vlaamse relancebeleid.

Het is belangrijk dat we investeerders duidelijkheid en zekerheid geven over geplande investeringen in onze Vlaamse havens. Elk van de projecten die ik heb opgesomd, komt veel te laat – en dat is geen kritiek – om in deze economische cyclus een rechtstreekse invloed te hebben op de conjunctuur. Wellicht zal de realisatie één, zo niet twee, economische cycli later komen, maar ze zullen wel uiterst belangrijk zijn om de investeringsbeslissingen van buitenlandse investeerders vandaag te kunnen beïnvloeden. Dat is ook de reden waarom ik ben blijven aandringen om deze interpellatie te kunnen houden.

Mijnheer de minister-president, hoe situeert u de Vlaamse havens in het Vlaamse investerings- en relancebeleid? Hoe gaat u om met de vraag naar prioritering, zoals die door de heer Saverys is gesteld?

In welke timing voorziet u met betrekking tot de verschillende projecten? Welke beslissingen wenst u deze legislatuur nog te nemen?

Wat is de geraamde financiële impact? Hebt u zicht op de verschillende onderdelen? Er was kritiek, waarbij men stelde dat de kostprijs nogal systematisch te laag werd geraamd, om een beslissing over het project te krijgen.

Hoe wilt u de investeringen financieren? Hoe zit het met de verdeelsleutels? Wordt bij de prioritering ook de invloed op de tewerkstelling meegenomen? Want op dat vlak zijn er tussen de verschillende projecten toch grote verschillen.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, collega's, ik denk dat de interpellatie van de heer Van Malderen belangrijk is. We hebben altijd gezegd, en daar zijn we het allemaal over eens, dat de havens de hoeksteen zijn van de Vlaamse economie. Ze zijn dus ook de hoeksteen van een eventueel relanceplan. In die zin zijn de vragen van de heer Van Malderen terecht.

Mijnheer de minister-president, het initiatief dat u zelf hebt genomen met betrekking tot Flanders Port Area is bijzonder belangrijk. Het leidde ertoe dat onze havens

in het buitenland op een gemeenschappelijke basis naar buiten kunnen treden. Maar ondanks dat initiatief zijn er natuurlijk de verschillende vragen van de verschillende havens, waardoor ze toch in concurrentie treden met elkaar, al was het maar omdat de Vlaamse Regering een aantal prioriteiten zal moeten stellen.

Het zal u niet verwonderen, mijnheer de minister-president, dat ik zeer in het bijzonder nieuwsgierig ben naar de heel concrete engagementen die u op de nieuwjaarsreceptie van de haven van Gent hebt gedaan. Ik wil die ook hier in het parlement nog eens bevestigd krijgen.

De haven van Gent is van bijzonder groot belang voor de hele provincie Oost-Vlaanderen. 15 percent van de Oost-Vlaamse werkgelegenheid is rechtstreeks of onrechtstreeks verbonden aan de activiteiten van de Gentse kanaalzone. 25 percent van de toegevoegde waarde die in de provincie wordt gerealiseerd, hangt af van de activiteiten in de Gentse haven, en de Gentse haven is goed voor de helft van de Oost-Vlaamse export.

Wij kunnen, met andere woorden, niet erg lang wachten op een principiële beslissing met betrekking tot de haven. Ik denk niet dat ik overdrijf als ik de woorden van haven-scheper Sas Van Rouveroy herhaal: als de realisatie van de nieuwe sluis lang uitblijft, zou Oost-Vlaanderen wel eens de Borinage van Vlaanderen kunnen worden.

Mijnheer de minister-president, ik ben zeer nieuwsgierig naar de herhaling van uw engagementen. Ik welke mate hangt een definitieve beslissing rond de nautische toegang van de haven van Gent af van beslissingen die voor de andere havens worden genomen?

Dat is voor een deel het belang van de interpellatie van de heer Van Malderen. Ik ben bijzonder nieuwsgierig naar uw antwoord.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Mijnheer de minister-president, u hebt bij verscheidene nieuwjaarstoespraken verwezen naar belangrijke investeringen in de diverse havens. Het is daarom goed dat de heer Van Malderen deze vraag heeft gesteld.

In het verleden had men dikwijls de indruk dat de havens op oorlogspad waren. Gelukkig is er, na heel wat besprekingen in de Vlaamse Havencommissie, een Havendecreet tot stand gekomen, waarin enerzijds het havenbeheer werd bepaald en anderzijds de spelregels werden geregeld in verband met haveninvesteringen. Men heeft ook steeds meer de methodiek gebruikt van de maatschappelijke kosten-batenanalyse bij de verschillende infrastructuurprojecten.

Er worden weer zeer veel vragen aan u gesteld. We merken ook de verschillende discussies tussen de diverse

havens die daaromtrent naar voren komen in de pers. Ik kan alleen maar de bekommernis uitdrukken dat er, met het antwoord dat u geeft op de diverse vragen van de verschillende havens, geen breuk komt tussen de havens in wat nu tot stand is gekomen onder uw vleugels, met name Flanders Port Area. De spelregels die u ontwikkelt, moeten ook voor de toekomst worden vastgelegd.

De bedragen die aan de Vlaamse Gemeenschap worden gevraagd voor de diverse sluizen – de toegankelijkheid van Gent, de tweede sluis in de Waaslandhaven – zijn gigantisch. Hoe gaat u dat allemaal realiseren? Wat is de wijze van financiering? Zal hier nog een debat plaatsvinden over de eventuele wijziging van het Havendecreet?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister-president, ik kon niet aanwezig zijn bij de bespreking van uw beleidsbrief Havens. Bij operationele doelstelling 14 staat: we streven naar meer overzichtelijkheid van de beschikbare havenkredieten. Dat wordt dan gekoppeld aan een strategische visienota voor de Vlaamse zeehavens.

Er wordt ook heel duidelijk gesproken over een meerjaren investeringsprogramma, waarvan de onzekerheid over de gegevens toeneemt in de tijd, voegt men er heel duidelijk aan toe.

We hebben wel een investeringsprogramma gehad, maar wat is ervan uitgevoerd in de periode 2006-2010, want we zitten nu in het jaar 2009? Maar ik weet dat u daar vandaag niet op kunt antwoorden.

We hebben ook gelezen dat u in Japan bent geweest met Flanders Port Area. In eerste instantie is het volgens mij meer een marketinggegeven. Maar daar is niets op tegen, begrijp me niet verkeerd. Wat me meer interesseert, is waaruit het complementaire van de vier havens bestaat.

Ik geef een willekeurig voorbeeld. De heer Van Malderen heeft er al naar verwezen: het beroemde Schipdonkanaal. Dat nieuwe project is uit de koker gekomen van ik weet niet welke ingenieurs. Maar je hebt ook het Albertkanaal. Zolang ik hier zit, zal ik het hebben over het niet afwerken van het Albertkanaal.

Men wil de Alberthaven voor containervervoer uitbouwen tot de grootste haven van Vlaanderen. Ik weet niet om welke Albert het gaat. Ik denk dat het om Albert I gaat.

Een van uw operationele doelstellingen is dat we moeten zorgen voor een goede ontsluiting van het achterland. We hebben hierover naar aanleiding van de Europese programma's toelichting gekregen.

Waarin zit het complementaire van die drie of vier havens?

Naar aanleiding van de vraag om uitleg die ik straks in deze commissie stel over de tweede spoortoegang tot de haven van Antwerpen, een dossier dat ook al jaren wordt meegesleept, stel ik vast dat de NMBS in uw beleidsbrief ontbreekt. Ik heb voor de aardigheid nog eens gekeken in het investeringsprogramma 2008-2012. Daarin staat het hoofdstuk over de infrastructuurinvesteringen die men wil doen in de havens. Het gaat, voor de infrastructuur en de uitbreiding van de havens in de periode 2008-2012, over een bedrag van 113 miljoen euro. Hoe komt het dat dit niet is opgenomen in de beleidsbrief? Ik heb daarover al twee ministers ondervraagd. Blijkbaar wordt de Vlaamse Regering helemaal niet betrokken bij dit investeringsprogramma, terwijl het toch zeer relevant is, in dit geval voor de havens. In hoeverre bent u daarbij betrokken? Wat is de stand van zaken met betrekking tot de investeringen, behalve dan voor de Liefkenshoekspoortunnel, die nu in uitvoering is? Die dossiers zijn belangrijk voor een goede multimodale ontsluiting van de vier havens in Vlaanderen.

De voorzitter: De heer Deckmyn heeft het woord.

De heer Johan Deckmyn: Mijnheer de voorzitter, het zal u niet verbazen dat ik vooral benieuwd ben naar de concrete engagementen die de Vlaamse Regering beloofde aan te gaan ten aanzien van de beloofde tweede zeeluis voor Gent. We kennen nu de besluiten van het stakeholdersadviesforum. We hopen dat u snel het SAF-advies communiceert, zonder dat dit gekoppeld dient te worden aan andere investeringen in Vlaanderen. Hier en daar horen we dergelijke zaken stellen.

Gent stelt nu rechtstreeks en onrechtstreeks meer dan 65.000 mensen te werk in Oost-Vlaanderen. Een snelle beslissing is hier meer dan nodig.

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik zal morgen niet in dit Vlaams Parlement aanwezig zijn omdat ik naar Davos afreis. Een van de belangrijkste redenen daarvoor is dat ik daar een aantal informele contacten zal hebben, onder meer met mijn Nederlandse collega Jan Peter Balkenende. Ik zal met hem een aantal zaken bespreken die hier ook aan bod zijn gekomen, zeker wat het kanaal Gent-Terneuzen betreft. Ik heb het daarover gehad tijdens de nieuwjaarsreceptie in Gent. Het SAF-advies is unaniem en stelt een diepe zeeluis voor binnen het complex met een zestal flankerende maatregelen. Nu wordt er intensief overleg gepleegd met onze Nederlandse collega's om dat verder in die richting te ontwikkelen.

Ik ga ervan uit dat u morgen in plenaire vergadering geen rechtstreekse actuele vragen voor mij hebt. Anders zullen mijn collega's daarop antwoorden.

Mijnheer Peumans, ik wil natuurlijk zeer graag Flanders Port Area toelichten. U hebt gelijk: ik ben daarvoor naar

Japan geweest. Binnenkort zal ik ook naar New York afreizen om daar samen met een aantal captains of industry, of captains of port, Flanders Port Area te 'verkopen'. Maar het is meer dan een marketing-instrument. Mogelijk niet alle elementen wetende, reduceert u dat tot een marketinginstrument. Dat is het natuurlijk ook, maar wij hebben een code of conduct afgesproken. U weet dat dit een dossier is waarin je de geleidelijkheid moet realiseren.

De samenwerking moet van onderuit, vanuit die havens komen. Mijnheer de voorzitter, ik wil daar wel eens naar aanleiding van een vraag dieper op ingaan. Ik ben ervan overtuigd dat de complementariteit aanwezig is. Zeebrugge is een diepzeehaven waar zonder probleem een diepgang van 16 meter mogelijk is. Antwerpen is een hinterlandhaven. Gent speelt nu al een heel belangrijke rol in de bulktrafiek en ook in nieuwe initiatieven zoals alternatieve energie en biobrandstoffen, initiatieven die ik ten eerste apprecieer. Ik ga ervan uit dat Gent, zeker in de combinatie van binnenvaart en zeevaart, een zeer goede toekomst kan en zal hebben.

Oostende is wat meer specifiek en heeft ook andere ambities. Maar ook daar hebben we voor 100 miljoen euro investeringen gedaan om de vaargeul en het staketsel niet alleen af te breken, maar er ook voor te zorgen dat grotere schepen er zonder enig probleem binnen kunnen varen, wat mogelijkheden geeft voor bijvoorbeeld cruises.

Ik ben ervan overtuigd dat de vier havens zich complementair verder kunnen ontwikkelen. Het is dus niet de bedoeling om dezelfde taart te verdelen onder die vier havens, maar wel om ervoor te zorgen dat de taart groter wordt waardoor iedereen, de complementariteit indachtig, zeker een stuk van die grotere taart naar zich toe kan trekken. Dat is het opzet van Flanders Port Area. Ik kan u verzekeren dat onze Nederlandse collega's – naar wie u regelmatig verwijst – in een studie Flanders Port Area als voorbeeld aanhalen en zich de vraag stellen of Nederland dit ook niet moet doen. U hebt ook vastgesteld dat Rotterdam zeer mooie initiatieven neemt om de samenwerking met Antwerpen te versterken. Ik denk dat we op het juiste moment een initiatief hebben genomen, dat ruimer is dan alleen maar marketing en ook kan groeien. Het geeft aan de bevoegde minister de mogelijkheid om, met heel veel respect voor overleg, dit met flankerende maatregelen verder te stofferen. We zullen er alles voor doen om het te realiseren.

Ons investeringsbeleid gaat momenteel over 354 miljoen euro jaarlijks. Dat bedrag kan men als volgt opdelen. 221 miljoen euro wordt besteed aan het onderhoud van de maritieme toegang. Dat zijn de baggercontracten: Schelde- en kustbaggerwerken, baggerwerken in het kanaal Gent-Terneuzen en een klein gedeelte voor het onderhoud van de havens, inclusief de slibverwerking en

de slibverwerkingsprojecten Amoras (Antwerpse Mechanische Ontwatering, Recyclage en Applicaties van Slib) en Callemansputte. 23 miljoen euro wordt besteed aan de decreetskosten, exclusief havenkapiteindiensten. Dan blijft er nog 110 miljoen euro over om te besteden aan investeringen in de maritieme toegang, basisinfrastructuur en uitrustingsinfrastructuur in de havens zelf waarvan 34 miljoen euro jaarlijks expliciet wordt gereserveerd voor investeringen op Nederlands grondgebied. Er blijft dus nog een ruimte over van 76 miljoen euro. Deze ruimte zal de eerste vier tot vijf jaar nagenoeg volledig worden opgebruikt door de bestaande projecten: de verbeterde maritieme toegang tot Zeebrugge en Oostende, de inhaaloperatie in structureel onderhoud van sluizen, de verdere afwerking van lopende projecten in diverse havens en de ontsluiting van de Waaslandhaven.

Er is uitdrukkelijk gevraagd naar onze prioriteiten. Het is hier al verschillende keren aan bod gekomen. Wat de grote investeringen betreft, is er in eerste instantie de tweede sluis Waaslandhaven. Die is het meest vergevorderd in de procedure. Ik ga ervan uit dat we nog deze legislatuur de bouwvergunning kunnen lanceren.

Het tweede heel belangrijke project is het kanaal Gent-Terneuzen. Er is verwezen naar het advies van het SAF (Stakeholders Advies Forum), namelijk een diepe zeesluis binnen het complex met zes flankerende maatregelen die onder meer te maken hebben met de Tractaatweg en met een spoorverbinding.

Het derde project is het Strategische Haveninfrastructuurproject (SHIP) voor Zeebrugge. Hiervoor is al heel wat studiewerk verricht. Dadelijk geef ik wat meer tekst en uitleg.

Om volledig te zijn is er nog het project van de haven-dam in Oostende, dat momenteel lopende is.

Dit is het pakket van de prioriteiten die moeten worden uitgevoerd: tweede sluis in Antwerpen, de problematiek Gent en het advies van SAF.

De heer Jan Roegiers: Zijn dat de vier prioriteiten of geeft u een volgorde aan?

Minister-president Kris Peeters: Dat zijn de prioriteiten. Op de volgorde kom ik straks terug.

Ik verwijs naar mijn toespraak in Gent, waar ik het volgende heb gezegd: de diepe zeesluis in 2018, de start van de werken in 2014. Men wil in Gent absoluut dat ze operationeel is in 2018. Ik heb in Gent gezegd dat we starten in 2014.

Als men het hele traject volgt, dan zit men in een opeenvolgende sequentiële aanpak. Eerst de tweede sluis in Antwerpen in uitvoering, gevolgd door Gent en mogelijk

gelijktijdig Zeebrugge. Het is niet zo dat het ene prioritaair is op het andere, het is een volgorde die men krijgt als men de procedure volgt.

Het is altijd zeer gevaarlijk om bedragen te noemen, maar ik rond af: de tweede zeesluis in Antwerpen voor 625 miljoen euro, de infrastructuurwerken in Zeebrugge voor 700 miljoen euro en dan nog de diepe zeesluis. Het is de vraag wat je er allemaal bij telt, maar je komt zo aan 1 miljard euro of zelfs hoger. We hebben laten berekenen wat de flankerende maatregelen zullen kosten. Afgerond komen we aan 2 miljard euro. Het is evident dat we die 2 miljard euro niet in onze boeken hebben staan.

Bij dat instrument probeer ik een level playing field te hebben voor alle havens. We moeten een instrument hebben dat niet enkel de toets kan doorstaan van ESR, btw en dergelijke. Weet u dat wij 21 percent btw op dat bedrag moeten betalen? U kunt zeggen dat dat goed is voor het federale niveau. Maar ik vind het toch interessant om na te kijken wie bouwheer is en wie een inbreng kan doen. De havenbedrijven, het ene al meer dan het andere, boeken mooie resultaten.

Voor kaaimuren staat er in het Havendecreet een verhouding 80-20. Sluizen hebben wij tot nu toe voor 100 percent gefinancierd. 100 percent financiering wil zeggen geld op tafel leggen: 625 miljoen euro. Dat bedrag kan wel worden gespreid over een bepaalde periode, maar niet zeker over de afschrijvingsperiode van de infrastructuurwerken. Mijnheer Peumans, dat kun je zelfs op vijftig jaar nemen. Het is belangrijk dat we daarover nadenken.

Ik heb een aantal voorstellen gedaan aan de havens: kunnen we een instrument creëren waarbij ik een oplossing heb voor wie de bouwheer is, voor de financiering, voor de btw en voor een level playing field? Wie draagt wat bij?

Hierover communiceren is delicaat. Ik weet niet of het al die toetsen kan doorstaan. Het heeft weinig zin om hier dingen te lanceren die commotie bij een haven teweegbrengen, met het gevolg dat ik opnieuw van nul kan beginnen. Ik doe dat in eerste instantie met grote zorgvuldigheid, met de nodige expertise en maximaal in overleg met alle havens. Ik speel dat vrij open, uiteraard ook met de collega's in de Vlaamse Regering. Dat doe ik om ervoor te zorgen dat we de juiste beslissingen nemen en dat ik niet met een vehikel afkom dat op bepaald moment niet overleefd kan blijven. Dan zijn we slecht bezig.

Ik onderstreep dat het een niet aan het ander gekoppeld is, maar ik zou niet graag hebben dat we het ene laten doorgaan zonder te weten hoe we het andere zullen organiseren. Ik wil liever een werkwijze voor al die projecten.

Dat kunnen er meer zijn dan deze drie, al volstaan deze drie wat mij betreft ruimschoots. Op die manier kunnen we de drie havens de nodige dynamiek geven.

Welke beslissingen kunnen nog deze legislatuur worden genomen? Voor de tweede sluis in Antwerpen zijn we het verst gevorderd in de procedure. Tijdens de Septemberverklaring heb ik daarover uitdrukkelijk een aantal dingen gezegd. Dat is ook besproken in de Vlaamse Regering. Ik ga ervan uit dat we daarvoor tijdens deze legislatuur maximaal stappen kunnen zetten.

Voor de bouw van de tweede sluis zullen we nog deze legislatuur zo snel mogelijk een beslissing nemen. De maatschappelijke kosten-batenanalyse is afgerond. Het project-MER is bijna afgerond en wacht op goedkeuring van het plan-MER voor het strategisch plan van de havens van Antwerpen om definitief afgewerkt te worden en ingediend te worden bij de Cel MER. Er wordt verder gewerkt aan het aanbestedingsdossier van de volledige sluis, slibvang en bijhorende bruggen. Het aanbestedingsdossier wordt voorgelegd aan een second opinion. Volgens de huidige timing zou de sluis in het najaar kunnen worden aanbesteed.

Voor het sluizencomplex in Terneuzen hebben we een unaniem advies gekregen van het Stakeholders Advies Forum of SAF. In dat advies is een optie expliciet naar voren geschoven. Ik wil tijdens deze legislatuur nog tot een gemeenschappelijk besluit komen met Nederland. We weten de timing. Ik wil nu mijn Nederlandse collega's overtuigen. De start zou dan zijn in 2014. Er zijn discussies hoe we dat kunnen financieren. 2 miljard euro volledig op het budget nemen, zal te veel zijn. We zoeken naar middelen om dat te organiseren. Het zijn andere modellen wanneer je het over een periode van dertig tot vijftig jaar kunt spreiden.

Ik zal daarover de volgende dagen informele contacten hebben met Jan Peter Balkenende en anderen. Ik wil zo snel mogelijk tijdens deze legislatuur tot een politiek akkoord komen. In Nederland moet men nog verder procedures volgen en zal men een aantal andere initiatieven sowieso meenemen. Ik heb daarover ook al contact opgenomen met staatssecretaris van verkeer en Waterstaat, mevrouw Tineke Huizinga.

Voor het SHIP-project in Zeebrugge is het de bedoeling om op basis van de resultaten een keuze te maken tussen verschillende opties. In deze legislatuur kiezen we voor een optie, die dan verder moet worden uitgewerkt. Hopelijk is dat duidelijk.

Er is de vraag hoe we dat zullen financieren. We zoeken volop naar alternatieve financieringswijzen, waarbij we het principe van de gelijke behandeling van de havens, het level playing field, respecteren. We respecteren daarbij

ook het budget dat we nu hebben ingeschreven om dat te kunnen realiseren. Ik heb daarmee het bedrag genoemd.

Er werd me gevraagd hoe er rekening zal worden gehouden met de economische impact op de werkgelegenheid. Dat is natuurlijk een discussie op zich waard. We moeten de dingen op een rijtje zetten. Ik heb bijvoorbeeld een bezoek gehad van de heer Sas van Rouveroi, die met heel wat materiaal heeft aangetoond dat een dergelijke investering van meer dan 1 miljard euro, ook al is ze zeer groot, eigenlijk vrij snel kan worden terugverdiend, als we rekening houden met de economische impact en alle toegevoegde waarde die dat tot gevolg heeft. Deze investeringen zijn voldoende bekeken. Als er geen terugverdieneffecten zijn van die zware investeringen, dan zitten we natuurlijk in een ander kader, maar ik ben ervan overtuigd zijn dat die 'return on investment' er wel is. Mocht u daar nog niet van overtuigd zijn, zeker wat die tweede sluis van Antwerpen betreft, stel u dan voor dat er morgen iets gebeurt met de Kallosluis: dan is de hele Waaslandhaven geblokkeerd en dan is het gedaan. Hetzelfde geldt natuurlijk ook voor Gent. Los van het economische en de rechtstreekse toegevoegde waarde die uit die studies blijkt, is er het risico dat bij werken met één sluis heel de Waaslandhaven, heel de doorgang kan worden geblokkeerd, met ontzettend grote gevolgen. Binnen de kortste keren kost dat tientallen miljoenen euro's, als het al geen honderden miljoenen euro's zijn. Dat risico alleen al is verschrikkelijk groot. Laten we hopen dat die sluizen werken zoals ze tot nu toe werken, tot we in die bijkomende sluizen hebben voorzien.

Mijnheer de voorzitter, ik heb in mijn voorbereiding op deze vragen nog heel wat ander materiaal, maar ik zal concluderen. Ik vat samen. We zijn daar zeer intensief mee bezig. Ik heb de prioriteiten gegeven, net als het sequentiële. Het is nu zeer belangrijk vrij snel te komen tot een vehikel voor de verschillende uitdagingen die ik heb genoemd, zoals de btw en andere. Ik wil dat doen, en dat niet alleen voor één haven. Dat instrument moet ook van toepassing zijn op de andere investeringen. Men zou kunnen stellen dat met de zeessluis binnen het complex in Gent-Terneuzen en met SHIP in Zeebrugge nog wat kan worden gewacht. Neen, ik probeer een model te hebben dat solide genoeg is om alle projecten, maar zeker en in eerste instantie die drie te kunnen realiseren. Dat betekent echter niet dat ze aan elkaar zijn gekoppeld of dat het ene het andere tegenhoudt. Dat is wat deze projecten betreft zeker niet het geval.

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: Mijnheer de minister-president, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord over een materie die om diverse redenen zeer complex is. Ik heb toch een paar bedenkingen. U bent hoorbaar voorzichtiger dan ervoor. Dat begrijp ik op zich. Het unanieme

advies van het Stakeholders Advies Forum over de Gentse haven is zeer belangrijk en heeft in de sector voor blijdschap gezorgd, maar ik heb vooral ook gehoord dat dit in Nederland blijkbaar procedureel geen garantie biedt dat dit zal worden gevolgd. Ik heb u duidelijk horen zeggen dat de procedureel nog diverse wegen worden bewandeld. Ik wens u dan ook alle succes toe om de Nederlandse collega die u in Davos zult ontmoeten, daarvan te overtuigen.

Als we de som maken, zullen we er met het huidige investeringsritme sowieso dertig jaar over doen om het geld bijeen te krijgen om de drie door u genoemde projecten te realiseren. Niet alleen de volgende Vlaamse Regering, maar ook de regering erop zal dus massaal meer middelen moeten inzetten dan die waarin vandaag is voorzien, en dan is er nog de vraag wat de diverse havenbedrijven kunnen bijdragen. Het gaat inderdaad over 2 miljard euro. Maakt het hele Schipdonkproject daar deel van uit? Behelst dat die zeventien bruggen? Ik zie u neen schudden. Dat betekent dat we daar met het huidige ritme minstens dertig jaar zoet mee zouden zijn. Ik verwijs naar het draagvlak met betrekking tot de snelheid van uitvoering. Dat is dus geen optie.

Als we zoveel geld gaan inzetten, moeten er uiteraard prioriteiten zijn. Er is nood aan transparantie in de criteria. Het verheugt me u te horen zeggen dat er hier geen Vlaamse vorm van wafelijzerpolitiek zal worden gevoerd. Uitermate belangrijk vind ik het streven naar een draagvlak. Bij elk van de projecten ligt dat anders. Ik heb al verwezen naar de unanieme stemming in deze commissie over de zeesluis van Gent. Er is een unaniem advies van het SAF. Daar is het draagvlak heel duidelijk aantoonbaar. Met betrekking tot de verdere uitbouw, hetzij geografisch, hetzij anders, van de Waaslandhaven – en dan gaat het verder dan de tweede sluis van de Waaslandhaven – is het duidelijk dat er nog heel wat meer werk moet gebeuren en randvoorwaarden moeten worden gecreëerd om het noodzakelijke draagvlak te creëren. De studie over de mobiliteitsimpact in het Waasland toont heel duidelijk aan dat de randvoorwaarden moeten worden ingevuld. Als dat niet gebeurt, zal heel het Waasland 7 op 7 en 24 op 24 stilstaan. Dat is de keerzijde van de economische groei. Aan die voorwaarden moet nog worden gewerkt.

Voor het draagvlak voor het Schipdonkproject zijn de gouverneurs aan de slag geweest. Er werd vorige week een actuele vraag over gesteld in de plenaire vergadering. Het advies bleek heel duidelijk oranje te zijn, niet rood of groen, maar oranje. Sommige partijen zijn daar meer mee vertrouwd dan andere. In elk geval zal daarvoor de nodige overtuigingskracht aan de dag moeten worden gelegd.

U verwijst naar de terugverdieneffecten. Voor een deel van de investeringen zal dat kloppen. De groei van de werkgelegenheid in de Waaslandhaven in de afgelopen jaren toont dat aan, en is groter dan op rechteroever.

We moeten alleszins de complementariteit die u vernoemt, nastreven. U hebt het over voortschrijdend inzicht. Bij een hoorzitting over het Schipdonkkanaal bleek dat dat inzicht in de beginfase zit. De concurrentiegedachte was bij de verdediging van dat project sterk aanwezig. We hebben op dat vlak nog veel werk voor de boeg. We zullen veel meer middelen moeten investeren, en meer gericht en doelmatig.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Ik dank u voor uw uitvoerig antwoord, mijnheer de minister-president. U streeft naar een draagvlak voor de diverse havens. U bent aan het zoeken naar het juiste juridische instrument. Ik vermoed dat hetzelfde instrument als voor de wegen dienst kan doen.

Ik kan me inbeelden dat het knelpunt ligt in de bijdrage die wordt verwacht van de havens. Sommige beweren dat het voor hen niet past. Ik vind dat we van de publieke overheden van de havens mogen verwachten dat ze efficiënt werken. Gelijke werkingsvoorwaarden betekent dat ze op dezelfde manier met hun havenrechten dienen om te gaan ten opzichte van hun gebruikers.

Ik las vandaag in De Lloyd over een studie van KPMG. Men vestigt daar de aandacht op dat transportinfrastructuur een wereldwijde bron van zorgen is. De werkgevers pleiten voor meer pps-constructies zodat de belangrijke investeringen – onder meer in de havens – niet worden uitgesteld.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vragen over de NMBS. Ik snap niet dat men de mogelijkheid van de 21 percent btw nog moet onderzoeken.

Mijnheer de minister-president, bij de toelichting over de grote infrastructuurprojecten heb ik gevraagd waarom de ene IVA wel 21 percent btw toepast en de ander niet. Dat kwam ter sprake bij de rapportering door de Vlaamse Regering naar aanleiding van het zogenaamde decreet van den Abeelen, en dat noem ik zo met veel respect. We kregen een eerste rapportering na zeven jaar.

Ik geef een voorbeeld. De controletoren van Bierset is gebouwd door SRWT-TEC (Société Régionale Wallonne du Transport - Transport en Commun) omdat zij die 21 percent btw kunnen recupereren. Ik begrijp niet dat men dat hier allemaal zo ingewikkeld maakt, terwijl men over de grens een oplossing heeft. U hebt via de gemeenschapsdialoog toch goede relaties met enkele Waalse ministers? U kunt hen toch om uitleg vragen? Het systeem bestaat en in Wallonië wordt het al heel lang toegepast. Trouwens, De Lijn past het ook toe.

Betreffende uw 'code of conduct' verwijs ik naar uw beleidsbrief. De pagina's 21 en 22 gaan uitsluitend over marketing en promotie. Wat mij bijzonder interesseert, is het volgende. Waaruit bestaat de complementariteit? Ik sluit me daarmee aan bij de collega's. Ik meen het, ik vind dat een heel zinvol initiatief.

Het verhaal over de sluizen hebben we uitgebreid kunnen lezen in de kranten. Ik verwijs nog een keer naar de NMBS. Op het programma van de haven van Zeebrugge staat Zeebrugge Vorming. Dat is al jaren een eis. Dat zou gebeuren via prefinanciering. Ik heb tot nog toe twee projecten gezien: de zogenaamde Sappi-lijn in Lanaken en de Liefkenshoekspoortunnel. Ik weet niet of de overheid bij die prefinanciering betrokken is. Ik zou graag het volgende eens weten, maar ik hoef daar vandaag geen antwoord op: wat is de relatie tussen de NMBS en de Vlaamse Regering? We hebben hier immers een decreet in 2002 goedgekeurd over co- en prefinanciering en over het investeringsprogramma van de spoorwegen. Ik heb ontzettend moeten aandringen bij minister Crevits om inzage te krijgen in de toepassing van de 60/40-regel. Vlaanderen smeekt de spoorwegen om allerlei grote infrastructuurwerken te doen maar krijgt daar geen antwoord op.

Als ik het goed begrepen heb, wordt voor de sluizen een pps-constructie gestart. Ik denk dat het water daarvoor te diep is. We hebben al ervaring met een aantal pps-projecten en daarover wordt altijd keurig gerapporteerd door de regering. Wat is de stand van zaken? Is het kenniscentrum ermee bezig? Bekijkt men hoe aan alternatieve financiering zal worden gedaan? In zijn huidige budgettaire situatie zal Vlaanderen het geld immers nooit kunnen ophoesten.

Ik heb dus geen antwoord gekregen op mijn vraag over de NMBS.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord, dat ik ook helder vond. Alleen maak ik me wat zorgen over het Gentse verhaal. Ik twijfel niet aan uw goodwill, maar men moet natuurlijk met twee zijn om een akkoord te sluiten, en tussen de regels door heb ik bij u toch wel enige voorzichtigheid opgemerkt. Ik kijk in elk geval uit naar de informele contacten die u de komende dagen zult hebben. Ik hoop dat we daarvan hetzij formeel, hetzij informeel een beetje op de hoogte worden gehouden.

De grote uitdaging is inderdaad het vinden van een akkoord over een aantal elementen zoals de bouwheer, de financiering, de btw en level playing field. Ik hoop in elk geval dat we voor de zeesluis in Gent 7 juni als uiterste datum voor een akkoord met Nederland, kunnen halen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Mijnheer Roegiers, voor wat Gent-Terneuzen betreft, heb ik in Gent gezegd dat ik zeer opgetogen was over het unaniem advies van zowel Vlaamse als Nederlandse vertegenwoordigers. Ik engageer me ertoe om het uit te voeren en ik ga ervan uit dat ook mijn Nederlandse collega's zich gebonden voelen, gezien het vele werk, de draagwijdte en het draagvlak dat in het SAF werd gerealiseerd. Ik ga ervan uit dat we een onderscheid moeten maken tussen het politieke en het juridische in de procedure die Nederland moet volgen, maar goed, ik doe daar mijn uiterste best voor en ik heb ook in Gent gezegd dat ik met mijn Nederlandse collega's contact zou opnemen om ervoor te zorgen dat we het SAF-advies respecteren en ons ernaar organiseren.

Mijnheer Peumans, het is zo dat ik regelmatig, om de twee of drie maanden, een vergadering heb met Infrabel om te bekijken welke investeringen de NMBS plant, welke investeringen in uitvoering zijn en waar er mogelijke problemen zijn. Ik heb meer dan de indruk dat Infrabel onze terechte vragen niet alleen heel ernstig neemt, maar er ook de nodige aandacht aan besteedt. Een van de pps-projecten dat niet alleen werd gefinaliseerd, maar waarmee men ook effectief is gestart, is de Liefkenshoekspoortunnel. We hebben samen met Infrabel hard gewerkt om alles rond te krijgen. Ik weet niet uit het hoofd wanneer de volgende opvolgingsvergadering gepland is, maar er wordt van heel nabij opvolging aan gegeven. Ook ministers Crevits, Van Mechelen en Van Brempt zijn elke keer uitgenodigd voor die opvolging.

Op het federale niveau, want dit is nog altijd een federale bevoegdheid, doet men met de opmerkingen en problemen op velerlei vlakken altijd wat we vragen of geeft men altijd heel correcte antwoorden op onze vragen.

Mijnheer Van Malderen, u maakte een opmerking over 30 jaar, maar u moet het natuurlijk niet op flessen trekken. Ik heb juist gezegd dat wanneer we geen vehikel vinden om dit op een andere manier te financieren en we dus niet kunnen afschrijven over 30 of 50 jaar, we een probleem hebben. Juist daarom zoek ik naar een oplossing voor die investeringen, ook al zijn ze van een vrij grote omvang – maar men moet altijd appels met appels vergelijken. Om een sluis te bouwen zijn vrij grote bedragen nodig, maar een sluis heeft ook direct een grote impact en dat mogen we nooit uit het oog verliezen. Het is mogelijk om dit op een andere manier te financieren en op een andere manier in de reguliere begroting op te nemen als we het over een langere periode kunnen spreiden. Ik ga ervan uit dat wanneer we in een verdere fase zitten, we het parlement daarover kunnen informeren.

Als ik me niet vergis, werd hier kamerbreed een resolutie goedgekeurd over de diepe zeesluis, kanaal Gent-

Terneuzen, tweede sluis Brugge. Er is hier dus een groot politiek draagvlak, over de grenzen van meerderheid en oppositie heen, want ik denk dat zelfs mevrouw Dua mee heeft getekend. Een diepe zeesluis heeft natuurlijk ook te maken met logistiek, mijnheer Peumans, omdat het zeker de bedoeling is dat er boten worden versast met containers op.

Ik herhaal dat er voor de NMBS opvolgingsvergaderingen zijn. Ik wil gerust meer tekst en uitleg geven bij waar al die projecten, zoals het vormingsstation Zeebrugge, zitten. Alles wordt bekeken en als er een vraag is, kan ook aan dit parlement meer tekst en uitleg worden gegeven.

Voor de rest ga ik ervan uit, mijnheer de voorzitter, dat u de zaak van heel nabij volgt, en ik wil ook in de toekomst heel graag alle vragen beantwoorden in de mate dat dat mogelijk is.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de stand van zaken in het dossier van de IJzeren Rijn en de tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, deze vraag om uitleg betreft het dossier IJzeren Rijn. De minister-president kan dat in Davos misschien met minister-president Balkenende bespreken. Er zijn in elk geval heel wat tegenstrijdigheden.

Allereerst wil ik verwijzen naar het antwoord dat minister Van Brempt heeft gegeven op de vraag om uitleg die ik haar op 13 januari 2009 over de betrokkenheid van de Vlaamse overheid bij het beheerscontract en bij het daaruit voortvloeiend investeringsprogramma heb gesteld. Ik citeer letterlijk: “Mijnheer Peumans, tot mijn grote ontgoocheling is er bij de opmaak van een nieuw beheersakkoord met de NMBS geen overleg geweest van de federale overheid met de gewesten.”

Ik heb ook minister Crevits hierover geïnterpelleerd. Haar antwoord ging in dezelfde richting. Ondanks de decretale ondersteuning, wil de NMBS de Vlaamse overheid blijkbaar niet kennen. Ik verwijs hiernaar omdat ik wil vermijden dat de minister-president straks op mij begint te schieten.

Deze vraag om uitleg betreft de stand van zaken in verband met de IJzeren Rijn en met de tweede spoorontsluiting van

de Antwerpse haven. Aangezien iedereen het dossier kent, zal ik het niet verder toelichten. Er is overleg gepleegd, maar is blijkbaar geen overeenstemming bereikt. De Nederlandse gemeenten hebben zelfs een heel goed communicatiebureau ingeschakeld om hen uit de nood te helpen. Dat is in feite niet gelukt. Daarna is immers het alternatieve tracé, het zogenaamde A52-tracé, tot stand gekomen.

Tijdens de plenaire vergadering van 19 november 2008 heeft minister Crevits hierover het volgende verklaard: “Maandag is duidelijk gebleken dat er absoluut geen akkoord bestaat. Er is vandaag geen overeenstemming over de verdeling van de kosten bij de aanleg van een alternatief tracé. De conclusie is eenvoudig: als daarover geen akkoord bestaat, val je terug op wat je altijd heb verdedigd: het historische tracé.”

Het project betreffende de tweede spoorontsluiting is hieraan gekoppeld. Ten gevolge van deze nieuwe toegang zou de IJzeren Rijn, in het geval van een eventueel heropening, beter kunnen renderen. De toegang omvat de aanleg van een dubbelsporige, geëlektrificeerde lijn tussen het rangeerstation Antwerpen-Noord en de bestaande spoorlijn 16, die zich ten zuidoosten van het station van Lier bevindt. Het traject zou in totaal 28 kilometer beslaan en zou de gemeenten Antwerpen, Schoten, Wijnegem, Wommelgem, Ranst en Lier doorkruisen.

Deze dossier zijn recent, in het kader van de bespreking van de beleidsbrief Ruimtelijke Ordening, ter sprake gekomen. Uit de woorden van minister Van Mechelen blijkt dat hij maandelijks contacten met Infrabel heeft. De minister-president heeft slechts driemaandelijks contacten met Infrabel. Desondanks kan niemand me vertellen wat de stand van zaken is.

Ik citeer de woorden van minister Van Mechelen: “Uit zijn maandelijks contacten met Infrabel heeft de minister geleerd dat de tweede spoorontsluiting ten vroegste in 2017 operationeel zou zijn. Volgens een retroplanning houdt dat in dat de volgende regering op het einde van haar regeerperiode de planning en vergunningen moet hebben voltooid. Op dit moment laten de bevoegde administraties wel onderzoek verrichten naar de uitgevoerde plan-MER en naar de impact van de gewijzigde regelgeving ten opzichte van de start van het dossier in 2002-2003, met name van de bijstellingen op het vlak van milieueffecten, natuur, water en archeologie. Infrabel werkt momenteel aan een voorstel tot verbetering van het tracé. De minister merkt op dat Infrabel zeer goede argumenten zal moeten voorleggen om het tracé op die punten te wijzigen. Voor Lier wordt een totaaloplossing uitgewerkt.”

Minister Van Mechelen heeft in hetzelfde verband ook het volgende verklaard: “De minister beklemtoont dat het coördinatieplatform ENA (Economisch Netwerk

Albertkanaal) en de Stuurgroep tactische studie E313 een maximale afstemming en coördinatie nastreven tussen de volgende vier aan elkaar gerelateerde Antwerpse dossiers: de E313-corridor tussen het klaverblad van Lummen en de Antwerpse Ring; de aansluiting van de E313 op de Antwerpse Ring met een goede verweving tussen de gehetwaardeerde R11-Singel en de R1-Ring voor doorgaand vervoer en de Oosterweelverbinding; de potentiële ontwikkeling van het regionale bedrijventerrein Wommelgem-Ranst en de ontsluiting daarvan via de E313 en de tweede spoorontsluiting van de zeehaven van Antwerpen.”

Uit het meerjarenprogramma, dat deel uitmaakt van het beheerscontract voor de periode 2008-2012, kunnen we afleiden dat de werken in verband met de eerste fase van de tweede spoortoegang van begin 2009 tot eind 2012 zouden duren en 160 miljoen euro zouden kosten. Het gaat hier om de vertakking van de Schijn en om de vertakking van de Krijgsbaan. Voor de IJzeren Rijn is in totaal 39,93 miljoen euro gebudgetteerd.

Ik heb hier het investeringsplan 2008-2012 van de NMBS-groep voor me. Het gaat om de versie van maart 2008. Indien de minister-president over een recentere versie zou beschikken, zou ik die graag ontvangen. Ik veronderstel niet dat dit het geval is. Ik zou het in elk geval heel erg vinden slecht geïnformeerd te zijn.

Uit de begroting in dit investeringsplan blijkt dat in 2009 de eerste sommen voor de tweede toegang tot de Antwerpse haven worden uitgetrokken. In 2008 zijn trouwens al de nodige sommen voor de IJzeren Rijn uitgetrokken. Ik ben benieuwd wat ze daar uiteindelijk mee hebben gedaan.

Diverse berichten in de media behandelen de bezorgdheid van de omwonenden in de regio van Lier en in de Kempen. Ik citeer een op 19 december 2008 in De Gazet van Antwerpen verschenen artikel: “Door het goedkeuren van het Nederlandse tracé voor de IJzeren Rijn komt het bijkomend goederenverkeer in Lier een stapje dichterbij. Maar er is nog geen oplossing voor de extra druk die dit op de spooroverweg aan de Lispersesteenweg zal creëren” en “Het tracé van deze tweede ontsluiting is nog steeds ongeveer hetzelfde, maar er is nog geen definitief ontwerp. Er is dus ook nog niets beslist betreffende het al dan niet uitvoeren van een viaduct of een ondertunneling in het dal van de Kleine Nete”.

Daarnaast is onder de Vlaamse volksvertegenwoordigers een brief van Natuurpunt De Wielewaal verspreid. Het moeten niet altijd grote studiebureaus zijn. Ik heb 30 jaar ervaring met de politiek en ik heb die mensen gedurende heel die periode vaak verstandiger zaken horen vertellen dan welk studiebureau dan ook. Daar wordt vaak wat meesmuilend over gedaan. Ik ben al 30 jaar lid van Natuurpunt De Wielewaal en ik vind dat deze

mensen zinvolle opmerkingen maken. (*Opmerkingen van minister-president Kris Peeters*)

Mijnheer de minister-president, ik heb het niet over u. Ik zeg enkel dat soms meesmuilend over de groene jongens wordt gedaan. Ik voel me daar in het algemeen heel goed bij.

Dit schrijven van Natuurpunt De Wielewaal betreft de IJzeren Rijn en de tweede spoortoegang.

Ik heb een onderhoud gehad met de heer Vansteenkiste, de directeur-generaal van Infrabel. Indien hij dit wenst, kan ik de minister-president zijn schriftelijk antwoord bezorgen. Hoewel het al een zekere ouderdom heeft, is dit antwoord in mijn ogen nog zeer actueel. De heer Vansteenkiste heeft het onder meer over een aantal studies die zijn uitgevoerd. De NV TUC Rail, het studiebureau van de NMBS-groep, heeft haar studie in juni 2003 afgerond.

Het ging over een oplossing van de Vlaamse Regering, het ging over een oplossing zoals voorgesteld door het plan-MER, het ging over de ondergrondse kruising, wat men noemt ‘cut and cover’, met eenzelfde ondergrondse oplossing te Lier en te Ranst. Dat zijn verschillende systemen. Al die oplossingen moeten de milieutoets nog ondergaan. Het dossier werd in juli 2003 overgemaakt aan het kabinet van minister Van Mechelen, dat wees op de hoge kostprijs. Het ging over bijna 1 miljard euro. Die mensen hebben dat gericht aan toenmalig minister Vervotte, aan de ministers Van Brempt, Van Mechelen, Crevits en aan u, mijnheer de minister-president.

Mijnheer de minister-president, wat is uw standpunt ten aanzien van de argumenten van natuurvereniging Natuurpunt, afdeling De Wielewaal? Eigenlijk is dat een vertolking van wat in een aantal gemeentebesturen naar voren komt. Hoe staat u tegenover een ondergronds traject ter hoogte van de Netevallei en een bundeling met de E313 en/of het Albertkanaal? Wat op zich niet zo’n dom idee is. Wat is de stand van zaken, en vooral de vooropgestelde timing, met betrekking tot het aangekondigde studiewerk van de administratie?

Infrabel is reeds een dialoog aangegaan met een aantal gemeenten. Zullen de Vlaamse Regering of het coördinatieplatform ENA en de stuurgroep tactische studie E313 dit ook doen? Hoe zal de Vlaamse Regering in dialoog treden met Natuurpunt, afdeling De Wielewaal? Dat is een zaak van Infrabel. Misschien is dat voor u moeilijk te beantwoorden, maar u bent er wel rechtstreeks bij betrokken. Wat zal de Vlaamse Regering doen inzake flankerende maatregelen om geluidsoverlast zo veel mogelijk tegen te gaan? Ik verwijs naar de Europese richtlijn Lawaai.

Op basis van welke respectieve trajecten zijn de investeringen door de NMBS begroot? Het is belangrijk om

te weten wat daarachter zit. Hoe vaak zijn het coördinatieplatform ENA en de stuurgroep tactische studie E313 samengekomen, en welke is de rol van de Vlaamse Regering en van de NMBS hierin? Welk traject wordt hier verdedigd door de Vlaamse Regering? Dat is van belang want er zijn verschillende alternatieven vooropgesteld. Hoe is de Vlaamse Regering of administratie betrokken bij de optimalisering van het tracé dat Infrabel beoogt?

Binnen de schoot van de regering is er een ministeriële werkgroep die op regelmatige basis overleg heeft met de NMBS- en Infrabeltop over voor Vlaanderen relevante spoor dossiers, zowel wat betreft infrastructuur als exploitatie. Wanneer is deze de laatste maal samengekomen en wat was de agenda, en wanneer zijn de volgende afspraken en wat is dan de agenda? Wat is de exacte stand van zaken inzake de uitvoering van het project IJzeren Rijn?

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: De mensen uit Wommelgem, Schilde, Ranst enzovoort worden op dit moment met diverse projecten van de Vlaamse Regering geconfronteerd. Enerzijds moet er een goede ontsluiting zijn van de luchthaven van Deurne, anderzijds is er het probleem van de E313, die bijna dagelijks dichtsluit, waardoor men gebruik maakt van omliggende sluiptwegen. Er is de zoektocht naar een groter bedrijfsterrein De Keer van 200 hectare. In datzelfde gebied is er ook een zoektocht naar een betere ontwikkeling van het Albertkanaal in het kader van het Masterplan Antwerpen. Bovendien is er de ontwikkeling van de tweede spoorwegtoegang. Dat moet allemaal door een en hetzelfde gebied lopen. Voor die mensen is dat heel veel. Is dat nog wel leefbaar voor de streek? Mijnheer de minister-president, met die bekommernis zult u zeker rekening houden. Er moet afstemming gebeuren en er moeten keuzes worden gemaakt.

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Ik zal heel nauwgezet antwoorden op de vele vragen. De tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen voorziet in een nieuwe spoorverbinding tussen het vormingsstation Antwerpen-Noord op rechteroever met de spoorlijn 16 van Lier naar Aarschot. Over het tracé nam de Vlaamse Regering op 23 juni 2000 een beslissing, voortbouwend op de eerdere beslissing van 28 april 1998. Uitgaande van de beslissing van de Vlaamse Regering van 23 juni 2000, werd de opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan opgestart. Op 7 februari 2002 vond de plenaire vergadering plaats over het voorontwerp RUP.

Naar aanleiding van een milieueffectenstudie uitgevoerd in opdracht van TUC RAIL, werden door de betrokken gemeentebesturen Wommelgem, Ranst en Lier felle bezwaren geuit over de door de MER-deskundigen voorgestelde ligging in hoogte van de spoorlijn, meer specifiek

ter hoogte van de kruising E313 te Ranst en de kruising van de Netevallei in Lier. De minister bevoegd voor de ruimtelijke ordening volgde de vraag van de gemeenten en vroeg om, vooraleer verder te gaan met het MER, eerst een bijkomend haalbaarheidsonderzoek uit te voeren naar alle mogelijke ondergrondse uitvoeringsmethodes voor de kruising met de E313 die de beslissing van de Vlaamse Regering van 23 juni 2000 zou respecteren en die ook de grondwaterhuishouding van het gekruiste Habitatrichtlijnebied Muizenbos zo min mogelijk zou aantasten en naar alle mogelijke oplossingen voor de kruising van de Netevallei in Lier.

Het gewestelijk RUP werd sindsdien niet meer aangepast. Bovendien werd beslist om de prioriteiten voor de planning rond de ontsluiting van de zeehaven per spoor te verleggen naar de Liefkenshoek tunnel op de linkeroever.

Recent en in toepassing van de actuele MER-regelgeving is op ambtelijk niveau overleg gepleegd tussen de verschillende betrokken beleidsniveaus en Infrabel om een plan-MER-studie volgens het integratiespoor ten behoeve van het RUP op te starten.

Wat betreft het ondergrondse traject ter hoogte van de Netevallei en de bundeling met de E313, is het aangegeven de resultaten van deze plan-MER-studie af te wachten alvorens standpunten in te nemen. Deze plan-MER-studie wordt verwacht tegen maart 2009. Nadien zal ze door de dienst MER conform worden verklaard. Nog afgezien van wat uit de plan-MER-studie zal blijken, kan worden gesteld dat een bundeling met het Albertkanaal in de zin van het zogenaamde tracé-Van den Brande, aangehaald in de brief van Natuurpunt-De Wielewaal, enkel een nieuwe spoorverbinding maakt met spoorlijn 15 en niet met het overige spoorwegennet.

De ondergrondse oplossing voor de Netevallei zou bijzonder duur zijn. Het zou een extra kost van 400 miljoen euro betekenen, en ook technisch zou het zeer complex zijn. Er zou een zeer lange tunnel van 5 à 6 kilometer nodig zijn omdat de tunnelmonden zeer vlak zijn.

Wat de stand van zaken betreft, en vooral de vooropgestelde timing met betrekking tot het aangekondigde studiewerk van de administratie, kan ik het volgende stellen. Binnen de tactische studie E313 worden de tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen en de IJzeren Rijn mee opgenomen in de lijst van maatregelen. Hierbij wordt nagegaan wat de mogelijke effecten zijn met betrekking tot een modal shift van het vrachtvervoer over de weg naar het spoor. De tactische studie E313 doet echter geen uitspraken over de ruimtelijke inpassing van deze infrastructuur. Door het Agentschap Wegen en Verkeer zullen de mogelijke asverschuivingen en de manier van kruising met de E313 worden onderzocht, telkens in relatie met de wijze van ontsluiting en aantakking van het te ontwikkelen bedrijventerrein te

Wommelgem-Ranst. Het eindrapport van de tactische studie E313 wordt volgens de planning neergelegd medio maart 2009. De maand maart zal dus nog een belangrijke maand worden.

Wat uw derde vraag betreft of Infrabel al in dialoog is getreden met andere gemeenten, verwijs ik naar de vermelde plan-MER-studie. Er is in een publieke consultatie voorzien. In februari 2008 waren er al twee informatievergaderingen naar aanleiding van de kennisgeving van het plan-MER. Het is de bedoeling dat er na de goedkeuring van de plan-MER, nieuwe informatie-momenten plaatsvinden.

Uw vierde vraag betreft de plannen van de Vlaamse Regering om de geluidsoverlast zo veel mogelijk tegen te gaan. De resultaten van de plan-MER-studie moeten worden afgewacht. De planning voorziet in een afronding van de plan-MER in maart 2009. Voor de nieuwe spoorinfrastructuur van de IJzeren Rijn tussen Mol en Neerpelt zouden de impact van de geluidsoverlast en de daarbij passende maatregelen meegenomen moeten worden in de MER.

Voorts vroeg u naar de trajecten op basis waarvan de investering door de NMBS is begroot. Door Infrabel wordt het project opgedeeld in twee fasen. In een eerste fase wordt voorzien in het op vier sporen brengen van de lijn 27A in de zone Ekeren, met de aanleg van een ongelijkgrondse vertakking in de omgeving van het natuurgebied 'Oude Landen' en het ongelijkgronds maken van de bestaande vertakking 'Krijgsbaan' in Mortsel.

Deze tussentijdse oplossing, bestaande uit een belangrijke capaciteitsverhoging voor de lijn 27A, zal toelaten bijkomende trafieken te verwerken die via de Liefkenshoekspoortunnel terecht zullen komen op de rechteroever. De grootste uitgaven worden gespreid over een periode van 4 jaar tussen 2008 en 2011. Voor de tweede fase van de tweede spoortoegang zullen volgens de referentieplanning de grootste uitgaven gebeuren vanaf 2013. Deze budgettering zal deel uitmaken van het thans in voorbereiding zijnde investeringsprogramma 2013-2025.

Voor de IJzeren Rijn zelf bestaan de projecten op Belgisch grondgebied uit de aanleg van een tweede spoor tussen Neerpelt en Balen-Werkplaats en van een kruisingsspoor bij Hamont, de uitrusting met ETCS en het afschaffen van de overweg te Neerpelt. Deze installaties zijn nodig voor het tegen 2030 verwachte aantal treinen. Deze werken moeten dus niet per se onmiddellijk uitgevoerd worden, maar op termijn moeten ze wel gebeuren.

Uw zesde vraag betreft onder meer het samenkomen van de stuurgroep. De stuurgroep tactische studie E313 kwam in 2008 viermaal samen. Binnen de stuurgroep zijn de kabinetten van de bij het dossier betrokken ministers

vertegenwoordigd. De NMBS is niet vertegenwoordigd in de stuurgroep. Het coördinatieplatform ENA en de stuurgroep tactische studie E313 komen niet gezamenlijk samen, maar de nodige afstemming wordt verzekerd door een gemeenschappelijke vertegenwoordiging binnen beide stuurgroepen. De Vlaamse Regering verdedigt geen specifieke oplossingen of tracés. Momenteel wordt een rapport voorbereid waarin suggesties gedaan worden die leiden tot een afstemming tussen de verschillende dossiers. Dit rapport wordt ook in maart verwacht.

Het coördinatieplatform ENA komt 4 tot 5 keer per jaar samen. Daarnaast is er een dagelijks bestuur dat ook 4 tot 5 keer per jaar samenkomt. Het kabinet van minister Crevits is vertegenwoordigd in dit platform. Ook binnen het platform is de Vlaamse Regering veeleer een observator. Er wordt over gewaakt dat aangegane engagements worden nagekomen.

Er zijn bilaterale contacten geweest, zeker voor wat de bouw van de Liefkenshoekspoortunnel betreft, die gestart is in 2008. Om het ritme er opnieuw in te brengen, zal ik de nodige initiatieven nemen. Ik heb begrepen dat er daarover zeer intensief overleg is geweest. Dat heeft ertoe geleid dat de andere dossiers wat op de achtergrond zijn geraakt. Ik zal initiatieven nemen en, indien men dat vraagt, tekst en uitleg geven over alle projecten van Infrabel en de NMBS in Vlaanderen.

Mijnheer Peumans, u weet dat uit de brief van 25 november 2008 van Nederlands minister Eurlings aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal kan worden besloten dat ook Nederland zich aansluit bij de keuze van het gemoderniseerde historische tracé, de tussenvariant. Een commissie van onafhankelijke deskundigen werkt op basis van een maatschappelijke kosten-batenanalyse aan een advies over een kostenverdeling tussen België en Nederland van de moderniseringskosten van het gedeelte van de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied. Dat advies is nog niet klaar, maar wordt in de komende weken wel verwacht. Ik heb vernomen dat het meer tijd heeft gekost dan aanvankelijk gedacht om een aantal veeleer technische elementen uit te klaren. Nadat het advies beschikbaar is, dient er op verschillende niveaus afstemming te worden gezocht: intern Belgisch tussen de federale overheid, het Vlaamse Gewest, de haven van Antwerpen; overleg met Nederland en Duitsland, dat moet leiden tot de ondertekening van een memorandum of understanding; voorbereiding van het verdrag België-Nederland. Daarnaast zijn er ook nog de administratieve procedures met het gewest, zoals het MER, de bouwvergunning enzovoort.

Mijnheer de Kort, u hebt natuurlijk gelijk. Het maatschappelijk draagvlak is hier verschrikkelijk belangrijk. Het dossier kent al een hele geschiedenis. De eerste beslissing van de regering dateert van 28 april 1998. Dat

is toch al een heel tijdje geleden. Vandaar dat men nog spreekt van het tracé-Van den Brande.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister-president, uw antwoord was zeer uitgebreid. Ik dank u daarvoor.

Als ik het goed begrijp, opteert de Vlaamse overheid niet voor een bepaald tracé. Er wordt een koppeling gemaakt met het plan-MER, dat blijkbaar weer in uitvoering is. Indertijd heeft men al een MER opgesteld met betrekking tot een aantal tracévarianten. Als ik het goed begrepen heb, is men opnieuw van start gegaan met een plan-MER. Dat is informatie die me onbekend was.

Wat de IJzeren Rijn betreft, blijft de Vlaamse Regering achter het standpunt staan. U hebt een aantal investeringen opgesomd. De gegevens komen waarschijnlijk van Infrabel. Men blijft dus gewoon achter het historisch tracé staan. Dat zal ook zo blijven.

Ik hoor nu weer dat het Nederlands provinciebestuur – de Nederlandse Gedeputeerde Staten – , dat daarin een heel belangrijke rol speelt, er alles aan zal doen om dat tracé op Nederlands grondgebied onmogelijk te maken. Zo blijven we wel even bezig natuurlijk!

U weet dat men in Nederland alle informatie kan krijgen over de IJzeren Rijn. Dat is knap. Ik dacht dat minister Eurlings in zijn brieven aan de Tweede Kamer stelt dat het historisch tracé wordt aangenomen. Ik vind het merkwaardig dat de Vlaamse Regering, in tegenstelling tot de vroegere duidelijke standpunten daarover, nu niet opteert voor een bepaald tracé. Voor de tgv heeft men door het Land van Herve, in Soumagne, bij Olne, een tunnel van zeven kilometer aangelegd.

Mijnheer de minister-president, het wordt eens tijd dat de spoorwegen geregionaliseerd worden. Mocht u daaraan twijfelen, verwijs ik u naar de voorstellen die we indertijd hebben uitgewerkt. Daar was ook een ex-directeur-generaal bij betrokken, namelijk de heer Antoine Martens, u welbekend. In de goede, oude tijd, toen we nog in de meerderheid zaten, heeft hij die samen met mij uitgewerkt.

U kunt het draaien of keren zoveel u wilt, feit is echter dat we voortdurend afhankelijk zijn van de afwegingen over die tweede spoortoegang. Men gunt u die niet aan de andere kant. Ze leidt tot een minwaarde voor de Montzenlijn en een meerwaarde voor de IJzeren Rijn.

Dat dossier sleept nu al 20 of 30 jaar aan. Ik stel vast dat er nog altijd geen vooruitgang is geboekt.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Tom Dehaene tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de invoering van de kilometerheffing

De voorzitter: De heer Dehaene heeft het woord.

De heer Tom Dehaene: Mijnheer de minister-president, op 26 oktober 2007 besliste de Vlaamse Regering dat zij voorstander was van de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens. De invoering zou geïnspireerd worden op het Duitse model. Eind vorig jaar besliste de Vlaamse Regering om het standpunt van de ambtelijke werkgroep als voorlopig standpunt in te nemen.

Er zou worden gestreefd naar een maximaal gelijktijdige invoering, bij voorkeur in de Benelux, vanaf begin 2012. Nederland zal de kilometerheffing voor vrachtwagens invoeren vanaf 2011 en de kilometerheffing voor personenwagens in de periode tussen 2012 en 2018.

De huidige Europese richtlijn van 2006 stelt dat vanaf 2012 het toepassingsgebied ook geldt voor vrachtwagens tussen 3,5 en 12 ton. Voor het eurovignet kan worden vervangen door een kilometerheffing moet de bestaande regeling worden opgezegd. In België zou dat unaniem moeten gebeuren door de drie gewesten.

Wat de eventuele verlaging van de verkeersbelasting betreft, moeten Europese minima worden gerespecteerd. Een verlaging van de verkeersbelastingen vereist een verplicht samenwerkingsakkoord tussen de gewesten.

In de logica van de kilometerheffing moet de verdeling van de inkomsten over de gewesten gebeuren op basis van het werkelijk aantal afgelegde kilometers op het eigen grondgebied en in verhouding met de veroorzaakte extra kosten die lokaal kunnen verschillen. In principe is het dus mogelijk dat de heffing verschillend is van gewest tot gewest.

Wat de Europese richtlijn betreft, heeft de Europese Commissie een herzieningsvoorstel gedaan, onder meer voor wat de wijze van internalisering van externe kosten van het wegverkeer betreft. Het gaat dan bijvoorbeeld over lawaaihinder, luchtvervuiling, congestie. Het bereiken van een akkoord in de Europese Raad verloopt blijkbaar erg moeilijk.

Mijnheer de minister-president, wat is stand van zaken met betrekking tot het overleg met Wallonië en Brussel? Zijn zij bereid een kilometerheffing voor vrachtwagens in te voeren? Worden er bepaalde voorwaarden gesteld? Wat is houding van Luxemburg en Frankrijk?

In de nota van de Vlaamse Regering staat dat het concept van de kilometerheffing moeilijk te verzoenen is met de belastbare materies waarin de Bijzondere Financieringswet voorziet. Een wijziging van die wet lijkt onafwendbaar. Die aanpassing moet gebeuren voor juni 2009 wanneer we de kilometerheffing vanaf 2011 willen invoeren. Wat werd er, gezien de urgentie, al gedaan om deze timing te halen? Is deze problematiek al geagendeerd op het Overlegcomité? Zijn er al teksten voorbereid? Is de invoering van een kilometerheffing vanaf begin 2012 nog realistisch en haalbaar?

In Nederland discussieert men nog volop over de vraag wat er zal gebeuren met de buitenlanders. In de teksten die vandaag circuleren, onder meer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, en die dateren van oktober 2008, staat dat er wordt voorzien in een vrijstelling voor wagens met een buitenlands kenteken. In een overgangsfase zou gebruik worden gemaakt van een wegenvignet. Dat is nogal vreemd, aangezien de Nederlanders nogal heftig reageerden toen wij het idee van een wegenvignet opperden. Is de Vlaamse Regering daarvan op de hoogte? Is zij daarover geconsulteerd?

Ik wil het ook nog even hebben over de bruto-inkomsten van de kilometerheffing. Het gaat dan over het wegvallen van de inkomsten van het wegenvignet, en een eventuele vermindering van de verkeersbelasting en de kosten van het nieuwe systeem. De bruto-inkomsten worden geraamd op 200 à 600 miljoen euro op basis van de gehanteerde tarieven in Vlaanderen en de geraamde tarieven in Nederland en Duitsland. In Nederland rekent men 0,034 euro per kilometer. Tijdens de spits is dat 0,11 euro per km. In Duitsland rekent men 0,10 euro en 0,155 euro per kilometer.

Waarop is het Nederlandse tarief gebaseerd? Welke hypothese werd gehanteerd voor wegennet en voertuigenpark? Gaat het dan enkel over de +12-tonners? Hoeveel van deze ontvangsten zouden worden betaald door buitenlandse voertuigen?

Wordt er voor het organisatiemodel en de technologische oplossing samengewerkt met Nederland? Bestaat er zoiets als een gezamenlijke projectgroep?

In de nota die op de Vlaamse Regering is geweest, is sprake van de BAM-trajecten, meer bepaald de Liefkenshoek-tunnel en de Oosterweel. De opbrengsten die een kilometerheffing daar zou generen, zouden naar de BAM (Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel) moeten gaan. Gaat het dan om de volledige heffing of om een deel daarvan?

Het is blijkbaar de bedoeling om de kilometerheffing te laten bestaan uit een infrastructuurheffing en ten volle gebruik te maken van de mogelijkheid om luchtverontreiniging, geluid en congestie te internaliseren via een

externe kostheffing. Daardoor wordt het moeilijk om die heffing vooraf te laten betalen. Hoe moet de betaling dan gebeuren?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, ik ben deze vakantie niet gaan zeilen in Turkije. Ik ben wel in Slowakije geweest en ben door Slovenië gereden. Aan de grensovergang staan enkele zeer vriendelijke mensen die vier of vijf talen spreken, en vragen om 35 of 70 euro te betalen. Dan mag men op alle autosnelwegen in Slovenië rijden, die trouwens perfect onderhouden zijn.

We hebben minister Van Brempt herhaaldelijk onderzocht, en na vijf jaar staan we nog nergens. Men heeft vijf jaar inkomsten gemist, kijk naar de staat van onderhoud van de autosnelwegen en wegen. Die degradeert in plaats van dat hij verbetert. Het voorstel van minister Daerden is de eenvoud zelf. Men past dat toe in Slovenië. Men controleert zelfs elektronisch. Er is een groen biljet dat men verplicht op de voorruit moet plakken. U wordt op de autosnelwegen automatisch gecontroleerd. Als u niet hebt betaald, dan wordt u zeer snel onderschept. De Slovenen, die pas zijn toegetreden tot de Europese Unie, zijn niet zo dom. Ze onderhouden daarmee de autosnelwegen.

Vier of vijf jaar geleden had minister Daerden al gelijk. Ik heb het dossier altijd met heel veel plezier gevolgd, maar nu stel ik vast dat u na vijf jaar nergens staat. U hebt een heel pak geld door de vingers laten glippen. U had dat op een efficiënte manier kunnen gebruiken. Toen wij zegden dat een compensatie niet mocht, werden we door de Vlaamse Regering uitgelachen. We hebben er een deskundige bijgehaald, Frans Vanistendael, die nu als expert is aangesteld in de Fortis-commissie. Die man heeft dat nog eens heel duidelijk bevestigd. Ik vind dat heel spijtig.

Minister-president Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, collega's, mijnheer Peumans, ik ga ervan uit dat u uw vinger niet hebt gebroken in dat prachtig land. Ik zal dat in overweging nemen, mocht ik nog eens vakantie kunnen nemen.

Mijnheer Peumans, u herinnert zich dat een van de grootste problemen waarom wij het wegenvignet niet hebben kunnen invoeren, is dat in het Vlaams regeerakkoord staat dat de invoering ervan voor de ingezetenen geen extra fiscale druk mag betekenen. Daarop heeft de Europese Commissie gezegd dat we de ingezetenen niet positief mogen discrimineren ten opzichte van de buitenlanders. Daar ligt het kalf gebonden. Als anderen dat doen, zullen ze daar ook mee worden geconfronteerd, tenzij het geen probleem is dat de ingezetenen een extra belasting krijgen opgelegd, omdat die dat wegenvignet ook moeten betalen.

U hebt daar al uitvoerig over gedebatteerd met minister Van Brempt en andere collega's. Ik herinner me dat, toen ik nog minister van Openbare Werken was, dat een van de elementen was waarmee de Europese Commissie grote problemen had. Ik kom straks, o ironie, bij het antwoord op de vierde vraag, terug op wat Nederland van plan is.

Zowel het Waalse Gewest als het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest zijn bereid om een kilometerheffing voor vrachtwagens in te voeren. Er zijn weliswaar daaromtrent nog geen formele beslissingen getroffen op basis van gemeenschappelijke teksten. Ieder gewest wil logischerwijze zijn eigenheid en eigen accenten terugvinden in deze tekst. Op zichzelf heb ik daar geen probleem mee, en vind ik dat zelfs goed. De drie verschillende gewesten kennen immers ook verschillende verkeerssituaties. Dat toont nog maar eens aan dat gewestvorming en autonomie belangrijk zijn om met eigen bevoegdheden eigen beslissingen te nemen voor het eigen wegennet. Elkaar de ruimte geven, is belangrijk om daarvan met de eigen behoeften en inzichten optimaal gebruik te kunnen maken. Ik denk dat we kunnen werken naar een goed samenwerkingsakkoord.

Voor kilometerheffing voor vrachtwagens is er op zich geen probleem. Mijn diensten hebben reeds aan onze Waalse en Brusselse collega's voorstellen gedaan voor een dergelijke samenwerkingsovereenkomst. Onze bevindingen en de resultaten van ons studiewerk werden aan hen bezorgd. Ik heb de indruk dat de basis voor een goed samenwerkingsakkoord er is. Uiteraard moet er nog een en ander in detail worden ingevuld. Ik geef een voorbeeld: zelfs al kan iedereen het erover eens zijn dat de inkomsten worden verdeeld naar de herkomst van de gereden kilometers, dan nog moet men bepalen of deze verdeling gebeurt voor of na aftrek van inningskosten.

Onze Waalse collega's dringen er vooral op aan om dit samenwerkingsakkoord uit te breiden naar een gemeenschappelijke visie over personenwagens. Principieel ben ik het er trouwens mee eens dat hervormingen die wij in alle gewesten plannen in verband met verkeersbelasting op personenwagens, ook best zouden gepaard gaan met een samenwerkingsovereenkomst. Daar zijn een aantal goede redenen voor. Omwille van de fiscale mobiliteit van alle leasingvoertuigen moet dat conform de wet ingevoerd worden met een samenwerkingsakkoord. We moeten verder de nodige inspanningen doen. U weet dat de Vlaamse Regering ten aanzien van de problematiek van de personenvoertuigen niet verder is kunnen gaan en dat we binnen de Vlaamse Regering een akkoord hebben over de vrachtwagens.

De problematiek kwam uitvoerig tot uiting in de ambtelijke werkgroep, en de Vlaamse Regering is de analyse van de werkgroep bijgetreden. Uiteraard zijn al eerste voorbereidende teksten opgesteld, maar niet de tekstredactie is het meest primordiaal. Het meest primordiale

is het bereiken van een akkoord over de gewesten heen. Een dergelijke ingreep in de Bijzondere Financieringswet kan onmogelijk door één gewest worden ingesteld; derhalve moeten de drie gewesten het voorafgaand eens zijn. Als dat het geval is, kunnen we vrij snel werken en zal de federale overheid daar de nodige gevolgen aan verbinden.

Mijnheer Dehaene, ik heb ook die Nederlandse voorstellen gelezen. Het is wel belangrijk te weten dat de Nederlandse ambtenaren ons onmiddellijk hebben gemeld dat het zeker geen vaste beslissing was en gepaard zou gaan met voorafgaand overleg. Nederland en Vlaanderen hebben trouwens zelf aan de kar geduwd om dit overleg binnen het Benelux-kader te formaliseren. Ik hoop daar op korte termijn meer duidelijkheid over te kunnen verschaffen.

De ambtelijke werkgroep heeft de Nederlandse voorstellen, meer bepaald het scenario dat tot uiting komt in de Nederlandse concluderende nota 'Anders betalen voor mobiliteit', variant 5, getransponeerd naar de Vlaamse situatie en het model dat Vlaanderen voor ogen heeft, getoetst. De grondslag voor het Nederlandse tarief kunt u ook terugvinden in de Nederlandse officiële documenten. Dat Nederlandse bestuurders globaal niet meer betalen, is toch wat anders te interpreteren. Dat was op zich geen uitgangspunt voor de Vlaamse Regering, wat natuurlijk een belangrijk element is. Wij hadden in ons regeerakkoord uitdrukkelijk vermeld dat onze ingezetenen niet méér mogen betalen. De Nederlanders kijken daar wat anders naar wat variant 5 betreft.

Ik heb wat cijfers inzake het aandeel van het internationaal vrachtvervoer op Vlaamse snel- en gewestwegen, ik laat deze als bijlage bij het verslag voegen.

Het is correct dat de Europese richtlijn toelaat om voor bepaalde trajecten een aparte tol te heffen. De Europese richtlijn laat echter niet toe dat op een bepaald traject zowel een algemene kilometerheffing als een bijzondere, aparte tol wordt geheven. In dat kader zullen er bij ingebruikname van de Oosterweelverbinding afspraken gemaakt moeten worden tussen de Vlaamse overheid en de BAM. Een mogelijke oplossing bestaat erin de opbrengsten van de kilometerheffing die betrekking hebben op het traject dat wordt uitgebaat door de BAM, aan deze laatste door te storten.

Het is inderdaad zo dat met elektronische inboeksystemen slechts een bepaalde graad van variabiliteit kan worden bereikt. Toch heeft de Europese Commissie tot nu toe nog geen definitieve positie ingenomen met betrekking tot het naast elkaar bestaan van een volledig variabel systeem en een beperkt variabel systeem voor occasionele gebruikers. Voor de occasionele gebruikers zou verder onderzocht kunnen worden of er een mogelijkheid is om uitneembare

‘on-board units’ (OBU’s), met betaling van een waarborg, ter beschikking te stellen. Dergelijk systeem kan vanzelfsprekend maar onder bepaalde randvoorwaarden. Ook daarvoor zijn goede afspraken over interoperabiliteit van het systeem noodzakelijk.

De voorzitter: De heer Dehaene heeft het woord.

De heer Tom Dehaene: Mijnheer de minister-president, ik dank u voor uw antwoord. U zei dat Wallonië ook voor personenwagens een kilometerheffing zou willen invoeren, of althans achter dat principe staat. Hoe zit het met Brussel?

Wat Nederland betreft, heb ik begrepen dat men u gecontacteerd heeft. Hebben we de garantie dat men niet invoert zolang wij niet akkoord zijn? Hoe uit zich die garantie?

Ik denk dat u het antwoord op mijn vijfde vraag hebt overgeslagen. Is er samenwerking met Nederland over de technologie en de organisatie?

Minister-president Kris Peeters: Op vraag vijf is het antwoord ja. Met dien verstande dat Nederland zijn programma niet wenst op te schorten en dus autonoom vooruit gaat, waarbij het Nederlandse bestuur niettemin steeds bereid was en is om vragen over waarom en hoe op een grondige manier door te spreken met de Vlaamse ambtenaren.

Omgekeerd zijn wij van oordeel dat een exclusief Nederlands-Vlaamse samenwerking niet ten nadele mag gaan van de verstandhouding en samenwerkingsbereidheid onder de drie Belgische gewesten.

Brussel wil in deze legislatuur geen concrete aanpassingen doen inzake personenwagens. Wallonië zit daar dus op een andere lijn. Over vrachtwagens is er eensgezindheid, voor personenwagens is de eensgezindheid tussen Brussel, Wallonië en Vlaanderen niet aanwezig.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

BIJLAGE

Bijlage bij de vraag om uitleg van de heer Tom Dehaene tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de invoering van de kilometerheffing

Aandeel internationaal vrachtverkeer op snelwegen en gewestwegen in Vlaanderen

Vrachtwagen klassen		Klassen bij tellingen	Snelwegen		Gewestwegen	
			Nationaal	Internationaal	Nationaal	Internationaal
LDV	tot 3,5 ton	bestelwagens	70,00%	30,00%	95,00%	5,00%
HTD1	3,5 - 7,5 ton	kleine vrachtwagens	65,00%	35,00%	85,00%	15,00%
HTD2	7,5 - 16 ton		65,00%	35,00%	85,00%	15,00%
HTD3	16 - 32 ton		65,00%	35,00%	85,00%	15,00%
HTD4	meer dan 32 ton	grote vrachtwagens	40,00%	60,00%	60,00%	40,00%

