

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2002-2003

4 december 2002

HANDELINGEN

PLENAIRE VERGADERING

MORGENVERGADERING

DECREET OPRICHTING BEHEERSMAATSCHAPPIJ ANTWERPEN MOBIEL (BAM)

DECREET VLAAMS STEDENFONDS

RESOLUTIE GEVOLGEN VAN DE VERGRIJZING

VERZOEKSCHRIFT NORMEN VAN HET CONTROLECOMITÉ VOOR DE ELEKTRICITEIT EN HET GAS

VERZOEKSCHRIFT UITBREIDING VAN DE BESTAANDE EXPLOITATIEVERGUNNING VOOR ERKENDE TAXIDIENSTEN

Inhoud

Nr. 17

Woensdag 4 december 2002
Morgenvergadering

Berichten van verhindering	1
Ontwerp van decreet	
Indiening en verwijzing	1
Voorstellen van decreet	
Indiening en verwijzing	1
Voorstel van resolutie	
Indiening en verwijzing	2
Verslagen	
Indiening	2
Motie houdende raadpleging van de Raad van State	
Indiening	2
Met redenen omklede moties	
Indiening	2
Verzoekschrift	
Indiening	3
Voorontwerp van decreet	
Indiening	3
Jaarverslag	
Indiening	3
Regeling van de werkzaamheden	3
Moties van orde	
Voorstellen tot spoedbehandeling en aanvulling van de agenda	4
Sprekers : de heren Eric Van Rompuy, Kris Van Dijck, André Denys, Ludwig Caluwé en Ludo Sannen	
Ontwerp van decreet houdende de oprichting van de naamloze vennootschap van publiek recht Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM)	
– 1316 (2001-2002) – Nrs. 1 en 2	
Algemene bespreking	5
Sprekers : de heren Ludwig Caluwé, verslaggever, Marc van den Abeelen, Jan Penris, Jos Stassen, Robert Voorhamme, Kris Van Dijck en Johan Malcorps en minister Steve Stevaert	
Artikelsgewijze bespreking	19

Ontwerp van decreet tot vaststelling van de regels inzake de werking en de verdeling van het Vlaams Stedenfonds	
– 1367 (2002-2003) – Nrs. 1 en 2	
Algemene bespreking	26
Sprekers : de heren Marcel Logist, verslaggever en Bart De Smet, mevrouw Dominique Guns, de heren Jan Penris, Karlos Callens, Dany Vandenbossche, Dirk Holemans, Dirk De Cock en Jo Vermeulen en minister Paul Van Grembergen	
Artikelsgewijze bespreking	39
Voorstel van resolutie van de heren Johan Sauwens, Eric Van Rompuy en Johan De Roo betreffende de gevolgen van de vergrijzing	
– 1222 (2001-2002) – Nrs. 1 en 2	
Bespreking	44
Sprekers : de heer Johan Sauwens en mevrouw Hilde De Lobel	
Verzoekschrift betreffende de door het Controlecomité voor de Elektriciteit en het Gas gehanteerde normen	
– 1335 (2002-2003) – Nr. 1	
Verslag	45
Verzoekschrift betreffende de uitbreiding van de bestaande exploitatievergunning voor erkende taxi-diensten met een vergunning voor motortaxi's	
– 1454 (2002-2003) – Nr. 1	
Verslag	45
Regeling van de werkzaamheden	45

VOORZITTER : De heer Johan De Roo, eerste ondervoorzitter

- *De notulen van de jongste vergadering worden ter tafel gelegd.*
- *De vergadering wordt geopend om 10.10 uur.*

De voorzitter : Dames en heren, de vergadering is geopend.

BERICHTEN VAN VERHINDERING

Koen Helsen, Miel Verrijken : gezondheidsredenen ;

Herman De Loor : buitenslands ;

Patricia Ceysens, Jan Roegiers, Ria Van Den Heuvel, Jan Van Duppen, Francis Vermeiren : ambtsverplichtingen.

ONTWERP VAN DECREET

Indiening en verwijzing

De voorzitter : Het volgend ontwerp van decreet werd ingediend :

- Ontwerp van decreet houdende instemming met het Europees verdrag inzake cinematografische coproductie en de bijlagen I en II, opge maakt in Straatsburg op 2 oktober 1992 – 1464 (2002-2003) – Nr. 1.
Verwezen naar de Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden.

VOORSTELLEN VAN DECREET

Indiening en verwijzing

De voorzitter : De volgende voorstellen van decreet werden ingediend :

- Voorstel van decreet van mevrouw Claudine De Schepper en de heren Dany Vandenbossche, Dirk Holemans en Dirk De Cock houdende regeling van het politiek verlof voor de persooneelsleden van de provincies, gemeenten, de agglomeraties van gemeenten alsook de openbare instellingen en publiekrechtelijke verenigingen die onder hun controle of toezicht vallen – 1465 (2002-2003) – Nr. 1.
Verwezen naar de Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden, Huisvesting en Stedelijk Beleid.
- Voorstel van decreet van de heer Patrick Lachert c.s. houdende vrijstelling van registratierechten voor autonome gemeentebedrijven – 1466 (2002-2003) – Nr. 1.
Verwezen naar de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting.
- Voorstel van decreet van mevrouw Ann De Martelaer, de heren Dirk De Cock en Dany Vandenbossche, mevrouw Patricia Ceysens en mevrouw Sonja Becq houdende wijziging van de organieke wet van 8 juli 1976 betreffende de openbare centra voor maatschappelijk welzijn, betreffende de openbaarheid van vergaderingen – 1467 (2002-2003) – Nr. 1.
Verwezen naar de Commissie voor Welzijn, Volksgezondheid en Gelijke Kansen.
- Voorstel van decreet van de heren Jef Van Looy, Erik Matthijs, Jos De Meyer, Gerald Kindermans en Jan Laurys en mevrouw Gisèle Gardeyn-Debever houdende wijziging van het decreet van 23 januari 1991 inzake de bescherming van het leefmilieu tegen de verontreiniging door meststoffen – 1470 (2002-2003) – Nr. 1.
Verwezen naar de Commissie voor Leefmilieu, Natuurbehoud en Ruimtelijke Ordening.

Wijziging in verwijzing naar commissie

- Voorstel van decreet van de heer Patrick Lachaert houdende wijziging van artikel 15bis van de wet van 20 juli 1971 op de begraafplaatsen en de lijkbezorging
– 1365 (2002-2003) – Nr. 1.
Verwezen naar de Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden, Huisvesting en Stedelijk Beleid (voorheen verwezen naar de Commissie voor Institutionele en Bestuurlijke Hervorming en Ambtenarenzaken).

van resolutie van de heren Patrick Lachaert en Jacky Maes, mevrouw Isabel Vertriest en de heer Jos Bex betreffende het gebruik van waterdoorlatende betonproducten
– 1227 (2001-2002) – Nr. 3.

- Verslag namens de Commissie voor Leefmilieu, Natuurbehoud en Ruimtelijke Ordening uitgebracht door de heer Erik Matthijs over het ontwerp van decreet tot aanvulling van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid met een titel betreffende milieueffect- en veiligheidsrapportage
– 1312 (2001-2002) – Nr. 2.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE**Indiening en verwijzing**

De voorzitter : Het volgend voorstel van resolutie werd ingediend :

- Voorstel van resolutie van de heren Johan Malcorps, Jacky Maes en Patrick Lachaert betreffende aanbevelingen in verband met het ontwerp van uitvoeringsplan huishoudelijke afvalstoffen 2003-2007
– 1468 (2002-2003) – Nr. 1.
Verwezen naar de Commissie voor Leefmilieu, Natuurbehoud en Ruimtelijke Ordening.

MOTIE HOUDENDE RAADPLEGING VAN DE RAAD VAN STATE**Indiening**

De voorzitter : De volgende motie werd ingediend :

- Motie van de heren Gilbert Vanleenhove, Chris Vandenbroeke, Luc Martens en Jos De Meyer, mevrouw Brigitte Grouwels en mevrouw Veerle Heeren c.s. houdende verzoek tot raadpleging van de Raad van State over de amendementen op het ontwerp van decreet betreffende het onderwijs XIV
– 1355 (2002-2003) – Nr. 3.

VERSLAGEN**Indiening**

De voorzitter : De volgende verslagen werden ingediend :

- Verslag namens de Commissie voor Institutionele en Bestuurlijke Hervorming en Ambtenarenzaken uitgebracht door de heer Herman Lauwers over het jaarverslag 2001 van de Vlaamse Ombudsdienst (Hoofdstukken 5.1 – Voorstellen en 5.3 – Algemene aanbevelingen)
– 41 (2001-2002) – Nr. 6.
- Verslag namens de Commissie voor Leefmilieu, Natuurbehoud en Ruimtelijke Ordening uitgebracht door de heer Paul Wille over het voorstel

MET REDENEN OMKLEDE MOTIES**Indiening**

De voorzitter : De volgende met redenen omklede moties werden ingediend :

- Met redenen omklede motie van de heren Julien Libreht en Luk Van Nieuwenhuysen tot besluit van de op 28 november 2002 door heer Julien Libreht in commissie gehouden interpellatie tot mevrouw Marleen Vanderpoorten, Vlaams minister van Onderwijs en Vorming, over de samenwerking tussen Vlaanderen en Nederland betreffende de taalimplicaties van de Bolognaverklaring
– 1469 (2002-2003) – Nr. 1.

Voorzitter

- Met redenen omklede motie van mevrouw Sonja Becq en de heer Eric Van Rompuy tot besluit van de op 27 november 2002 door mevrouw Sonja Becq in plenaire vergadering gehouden interpellatie tot mevrouw Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, over de geluidshinder ten gevolge van de concentratie van vluchten vanuit Zaventem ten noorden van Brussel
– 1471 (2002-2003) – Nr. 1.

VERZOEKSCHRIFT**Indiening**

De voorzitter : Het volgend verzoekschrift werd ingediend :

- Verzoekschrift van mevrouw Adelina Cauwels over de gelijkschakeling van successierechten ingevolge artikel 50 van het Wetboek der Successierechten
(19/2002-2003).

VOORONTWERP VAN DECREET**Indiening**

De voorzitter : Het volgend voorontwerp van decreet werd ingediend :

- Voorontwerp van provinciedecreet, principieel goedgekeurd door de Vlaamse regering op 22 november 2002
(VR 11/2002-2003).

Dit voorontwerp van decreet ligt ter inzage op de afdeling Decreetgevend Secretariaat van het Vlaams Parlement.

JAARVERSLAG**Indiening**

De voorzitter : Het volgend jaarverslag werd ingediend :

- Jaarverslag 2001 van de Vrije Universiteit Brussel (VUB)
(DOC 83/2002-2003).

Dit jaarverslag ligt ter inzage op de afdeling Decreetgevend Secretariaat van het Vlaams Parlement.

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

De voorzitter : Dames en heren, bij brieven van 2 en 3 december 2002 vraagt de heer Gabriels, Vlaams minister van Economie, Buitenlandse Handel en Huisvesting, de agendering in plenaire vergadering van het ontwerp van decreet houdende instemming met het samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de gewesten met betrekking tot de oprichting van een agentschap voor Buitenlandse Handel.

De beraadslaging en de stemming hierover waren op verzoek van de minister in de plenaire vergadering van 13 november 2002 voor onbepaalde tijd verdaagd.

De minister vraagt nu het ontwerp van decreet te agenderen op woensdag 11 december 2002.

Is het parlement het eens om het ontwerp van decreet toe te voegen aan de agenda van woensdag 11 december 2002 ? (*Instemming*)

Dan is aldus beslist.

MOTIES VAN ORDE**Voorstellen tot spoedbehandeling en aanvulling van de agenda**

De voorzitter : Dames en heren, met toepassing van artikel 46 van het Reglement van het Vlaams Parlement heeft de heer Van Rompuy bij motie van orde het woord gevraagd.

De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer Eric Van Rompuy : Mijnheer de voorzitter, onze fractie vraagt dat de agenda wordt aangevuld met drie moties betreffende een belangenconflict en we vragen ook de spoedbehandeling van een voorstel van resolutie.

Ten eerste is er het voorstel van resolutie van de heren Caluwé, Schuermans en Matthijs betreffende de benchmarkconvenanten en de richtlijn inzake de handel in uitstootrechten (Stuk 1478). Dat heeft te maken met BASF in Antwerpen. Hiervoor vragen we de spoedbehandeling.

Ten tweede is er de motie van de heren Schuermans, Van Rompuy, Matthijs en De Roo betreffende een belangenconflict (Stuk 1472). Deze motie handelt over een thema dat de heer Denys bijzonder zal interesseren, namelijk de toekomstige niet-aftrekbaarheid van de gewestbelastingen.

Ten derde is er de motie van mevrouw Becq, Van Cleuvenbergen en Merckx betreffende een belangenconflict (Stuk 1474). Deze motie handelt over het federaal kenniscentrum voor de gezondheidszorg.

Ten vierde is er de motie van mevrouw Becq, Van Cleuvenbergen, Merckx en consorten betreffende een belangenconflict (Stuk 1473), in verband met het fonds voor collectieve uitrusting en diensten.

De voorzitter : Dames en heren, met toepassing van artikel 46 van het Reglement van het Vlaams Parlement heeft de heer Van Dijck bij motie van orde het woord gevraagd.

De heer Van Dijck heeft het woord.

De heer Kris Van Dijck : Mijnheer de voorzitter, onze fractie vraagt dat de agenda wordt aangevuld met de motie van de heren Loones, Vandenbroeke en Van Dijck betreffende een belangenconflict (Stuk 1476). De motie handelt over de aftrekbaarheid van de gewestbelastingen

Deze materie werd reeds in de Kamercommissie goedgekeurd, en nu vrijdag wordt ze in plenaire vergadering behandeld. Ook het overleg dienaangaande van vorige week vrijdag heeft geen zoden aan de dijk gezet.

De voorzitter : De heer Denys heeft het woord.

De heer André Denys : Mijnheer de voorzitter, hier worden vier voorstellen tot aanvulling van de agenda gedaan. Iedereen heeft het recht om een aantal thema's bij hoogdringendheid naar voren te brengen. Ik begrijp bijvoorbeeld dat men het belangenconflict inroept met betrekking tot die aftrekbaarheid. Dat is reeds eerder voorgekomen, dat kennen we.

Hier worden echter drie andere thema's aan toegevoegd, waarvan ik niet kan zeggen of ze al dan niet werden behandeld in de commissies. Als we deze werkwijze aanhouden en telkens een heel pakket van voorstellen toevoegen aan de agenda, dan komt de werkbaarheid in gevaar. Ik ben er voorstander van dat men op bepaalde ogenblikken bij hoogdringendheid zaken kan aankaarten. Ik herhaal dat ik begrijp dat de oppositie het voorstel doet inzake het belangenconflict over die aftrekbaarheid van de milieuheffing. De hoogdringendheid van de andere drie punten zie ik niet in. Het toevoegen van vier punten aan de agenda van deze vergadering gaat me iets te ver. Ik wil er nogmaals op wijzen dat we in dit verband nog geen enkele tekst hebben ontvangen.

Mijn fractie is steeds bereid om hoogdringende behandelingen toe te staan. Ik heb evenwel de indruk dat hier wordt overdreven. Wie overdrijft, holt in feite het middel zelf uit. Dit komt onze werkzaamheden uiteraard niet ten goede.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer de voorzitter, het voorstel van resolutie betreft de richtlijnen inzake de uitstootrechten. In dit verband worden we met een vervaldatum geconfronteerd. Volgende maandag zal dit onderwerp door de Europese Raad van ministers van Leefmilieu worden besproken. Daarna kunnen we over deze aangelegenheid enkel nog discussies zonder voorwerp of inhoud voeren.

De houding van de Vlaamse regering is in dit verband essentieel. Aangezien minister Gabriels de vergadering vrij vroeg moest verlaten, hebben we deze discussie in de commissie niet grondig kunnen voeren. Deze plenaire vergadering is de enige ver-

Caluwé

gadering waarop we dit onderwerp nog kunnen bespreken. Ik dring dan ook aan op de behandeling van het voorstel van resolutie. Dit houdt overigens verband met de beslissing die de Vlaamse regering vorige vrijdag over het benchmarkconvenant heeft genomen.

De voorzitter : De heer Denys heeft het woord.

De heer André Denys : Ik aanvaard de uitleg van de heer Caluwé. Ik begrijp evenwel nog steeds niet waarom we die andere twee punten aan de agenda zouden moeten toevoegen.

De voorzitter : De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer Eric Van Rompuy : Mijnheer de voorzitter, het betreft hier enkel aankondigingen. De teksten zullen worden rondgedeeld. Deze namiddag zullen we hierover discussiëren.

De twee belangenconflicten betreffen onderdelen van de programmawet. Wij vragen de schorsing van de procedure om het nodige overleg te kunnen voeren. Aangezien we deze zaken aanhangig moeten maken voor de eindstemming in de Kamer van Volksvertegenwoordigers begint, wil ik ze vandaag behandelen.

Nu betreft het evenwel enkel aankondigingen. We zullen de discussie over de hoogdringendheid straks voeren.

De voorzitter : De heer Sannen heeft het woord.

De heer Ludo Sannen : Mijnheer de voorzitter, ik zou eigenlijk hetzelfde besluit willen trekken. We beschikken momenteel nog niet over de nodige teksten. We zullen straks een oordeel vellen.

De voorzitter : De teksten worden momenteel rondgedeeld.

De heer André Denys : Ik wil spoedbehandelingen niet uitsluiten. Ik zou hier enkel een algemene bemerking willen maken. Overdrijvingen op dit vlak komen onze werkzaamheden niet ten goede.

De voorzitter : Vraagt nog iemand het woord ? *(Neen)*

Ik stel voor dat we ons om 16 uur uitspreken over de voorstellen tot aanvulling van de agenda en het voorstel tot spoedbehandeling.

Is het parlement het hiermee eens ? *(Instemming)*

Het incident is gesloten.

ONTWERP VAN DECREET houdende de oprichting van de naamloze vennootschap van publiek recht Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM)

– 1316 (2001-2002) – Nrs. 1 en 2

Algemene bespreking

De voorzitter : Dames en heren, aan de orde is het ontwerp van decreet houdende de oprichting van de naamloze vennootschap van publiek recht Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM).

De algemene bespreking is geopend.

De heer Caluwé, verslaggever, heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé, verslaggever *(Op de tribune)* : Mijnheer de voorzitter, mijn uiteenzetting bestaat uit drie delen. Eerst zal ik de inhoud van het ontwerp van decreet toelichten. Vervolgens zal ik een aantal punten aanhalen die tijdens de commissiebesprekingen de aandacht hebben getrokken. Ten slotte zal ik de mening van mijn fractie naar voren brengen.

De laatste jaren wordt de mobiliteit in Antwerpen door een belangrijk congestieprobleem gekenmerkt. Alle toekomstvoorspellingen wijzen in de richting van een verslechtering van de huidige situatie. Indien niet wordt ingegrepen, stevent Antwerpen op een regelrecht verkeersinfarct af.

Om dit te voorkomen, hebben alle betrokkenen in 1998 een Masterplan uitgewerkt. Dit Masterplan omvat de diverse infrastructurele ingrepen die nodig zijn om de totstandkoming van het infarct te vermijden. De investeringsvoorstellen beperken zich niet tot wegeninfrastructuur, maar hebben ook betrekking op openbaar vervoer en binnenvaart. De totale kost van deze ingrepen werd aanvankelijk geschat op 1,45 miljard euro, BTW niet inbegrepen. Momenteel beloopt de schatting 2,3 miljard euro. In de ogen van de regering is deze kost niet te dragen door de reguliere begroting. Dit is een van de redenen voor de oprichting van de beheersmaatschappij die het voorwerp uitmaakt van dit ontwerp. Hierdoor worden financiering via tol,

Caluwé

publiek-private samenwerking en andere vormen van alternatieve financiering mogelijk.

Een tweede reden voor de oprichting van deze beheersmaatschappij is volgens de regering het gebrek aan capaciteit bij de administratieve diensten en de noodzaak aan organisationele flexibiliteit. Ten slotte biedt de oprichting van een afzonderlijke vennootschap de mogelijkheid om vlot samen te werken met andere overheden en diensten, zoals de stad en de provincie Antwerpen en het Antwerps Havenbedrijf. Om al deze redenen vond de regering het nodig een afzonderlijke maatschappij op te richten, een maatschappij naar publiek recht die echter voor alles wat niet is geregeld in het decreet onder de bepalingen betreffende de naamloze vennootschappen valt. Het publiekrechtelijke statuut is nodig, omdat aan de maatschappij onderdelen van het openbaar domein zullen worden overgedragen en de maatschappij de taak krijgt om deze te exploiteren. Het zal deze maatschappij de mogelijkheid geven over te gaan tot onteigening, het voorkeepsrecht uit te oefenen of retributies te heffen. De verzelfstandiging maakt het mogelijk gespecialiseerd personeel aan te werven aan marktconforme voorwaarden. Ook kan op deze wijze overheidspatrimonium worden gevaloriseerd en kunnen andere actoren worden betrokken bij de realisatie. De vennootschapsstructuur biedt trouwens de mogelijkheid tot daadwerkelijke participatie. De BAM heeft, zoals reeds gezegd, als opdracht de financiering, de realisatie, het beheer en de exploitatie van verkeersinfrastructuur in de Antwerpse regio. Met dit doel sluit de BAM overeenkomsten af met de Vlaamse regering en voert ze ook de opdrachten uit die ze ontvangt bij decreet of beslissing van de Vlaamse regering.

Om haar doel te realiseren krijgt de BAM een hele reeks juridische mogelijkheden. Ze kan erg ruime beheersmaatregelen nemen. Het kapitaal van de BAM is steeds in meerderheid in handen van de Vlaamse regering, die ook haar statuten opstelt. Daartoe zal de Vlaamse regering minstens de activa die betrekking hebben op de Scheldeoververbindingen inbrengen in ruil voor aandelen. De publiekrechtelijke rechtspersonen, opgesomd in artikel 13 van het decreet, kunnen echter mee participeren. De BAM kan onder een aantal voorwaarden ook zelf deelnemen aan vennootschappen. De BAM heeft erg ruime financieringsmogelijkheden: naast kapitaalbreng en financiering door de Vlaamse regering in functie van de afgesloten overeenkomsten is er een jaarlijkse werkingstoelage van de Vlaamse regering, kunnen de andere

vennoten toelagen verstrekken, en kan de BAM prestaties leveren aan derden, retributies innen, leningen aangaan en zelfs schenkingen en legaten ontvangen. Het toezicht gebeurt door twee commissarissen van de Vlaamse Regering, de ene voorgedragen door de minister van Openbare Werken, de andere door de minister van Financiën.

Dit was een bondig overzicht van de inhoud van dit ontwerp. Nu behandel ik een aantal onderwerpen die bij de bespreking in de commissie aan bod kwamen. Betreffende de procedure kwam er een opmerking met betrekking tot de duurtijd. De minister gaf daarop een overzicht van de duurtijd van de verschillende onderdelen van de voorbereiding van het ontwerp. Vervolgens hadden enkele leden vragen bij de noodzaak om de uitvoering van dit plan aan de administratie te onttrekken en daartoe een afzonderlijke rechtspersoon op te richten. Daarbij werd uitgebreid geciteerd uit het advies van de SERV. De minister antwoordde dat hij het ermee eens is dat het moet gaan om een eenmalige operatie, maar dat de huidige toestand geen andere keuze mogelijk maakt.

De heer Malcorps bracht ook het advies van de MINA-raad aan bod. Hij wees erop dat de MINA-raad van oordeel is dat het Masterplan te weinig uitgaat van de duurzame ontwikkelingsfilosofie. Hij meent dat er niet alleen nood is aan een MER per project, maar ook aan een globale beleids-MER. De minister antwoordde dat er een strategisch MER zou worden opgemaakt.

Vervolgens kwamen een aantal punten over de financiering van de BAM aan bod. Een eerste discussiepunt was het idee om alternatieve financiering te putten uit cross-border lease. Daarbij zouden bestaande of nieuwe kunstwerken zoals sluisen, dokken, kanalen en tunnels kunnen worden ingebracht. Er werd duidelijkheid gebracht over de vraag of het hier gaat om een gelijkaardige constructie als de lease-in-lease-outformule ten behoeve van de Liefkenshoektunnel.

Verder werd heel wat aandacht besteed aan de tolproblematiek. De vraag rijst of Europa toelaat dat de tolinkomsten die de Oosterweeltunnel genereert, worden gebruikt voor andere investeringsprojecten uit het Masterplan.

Er werd geantwoord dat dit verder moet worden onderzocht, maar dat er inderdaad een probleem kan rijzen voor de vrachtwagens van meer dan 12 ton die onder het toepassingsgebied van het eurovignet vallen. Voor de andere voertuigen is dit probleem niet aan de orde, ook al moet er wel op

Caluwé

worden gelet dat het decreet de BAM slechts toelaat om een retributie te innen. In verband met de tol werd ook aandacht besteed aan de vraag of het om een verkeerssturende dan wel financierende tol gaat. De minister opteert voor de laatste formule.

Een laatste element met betrekking tot de financiering heeft te maken met de vraag of de projecten die de BAM zal realiseren, zo goed als integraal gefinancierd moeten worden uit tol, publiek-private samenwerking en alternatieve financiering, dan wel of er ook een tussenkomst moet zijn vanuit de reguliere begroting. Ook de SERV had hierop uitdrukkelijk aangedrongen. De minister antwoordde dat de financiering vanuit de Vlaamse overheid niet noodzakelijk beperkt is tot een werkingstoelage, maar dat er ook een reguliere financiering kan zijn voor specifieke projecten op basis van de overeenkomsten die de BAM met de Vlaamse regering afsluit. Om de schuldgraad van de Vlaamse overheid niet te doen stijgen, moet er echter wel over worden gewaakt dat minstens de helft van de productiekosten – in de zin van het Europees rekeningenstelsel 1995 – wordt gedekt door verkoop volgens de definitie hiervan in het Europees rekeningenstelsel.

Naast de financiering ging verder heel wat aandacht naar de tracékeuze voor de sluiting van de Antwerpse ring. Reeds twee jaar geleden was in de Staten-Generaal die de Antwerpse gouverneur had samengeroepen, consensus ontstaan omtrent een zogenaamd zevende tracé, dat aan de Finaraffinaderij onder de Schelde door gaat en naast het natuurgebied Blokkersdijk aansluiting vindt bij het klaverblad dat de verbinding maakt tussen de N49 en de E17.

Door de tijdelijke vereniging SAM worden in opdracht van de minister ook een aantal optimalisaties van dit tracé onderzocht. Een van deze optimalisatietracés werd uitvoerig in de commissie besproken, maar kon er op weinig instemming rekenen wegens de nadelige effecten voor Zwijndrecht en Antwerpen-Linkeroever. De minister wees er met grote stelligheid op dat deze nieuwe plannen zeker niet goedgekeurd zijn, maar dat ten minste alle mogelijke varianten en alle mogelijke optimalisaties onderzocht kunnen worden.

Ten slotte kwamen er bij de bespreking een aantal elementen aan bod die te maken hebben met de relatie van de BAM tot andere overheden en organen. Zo werd de vraag gesteld of de NMBS zou kunnen participeren aan de BAM. Dit moet op

basis van het decreet worden uitgesloten. Enkel organismen die behoren tot de Vlaamse bevoegdheden komen hiervoor in aanmerking. Ook werd de vraag gesteld of een aantal spoorprojecten mee zouden kunnen behoren tot de projecten die aan de BAM toevertrouwd worden. De minister antwoordde hierop dat hij niet op voorhand spoorprojecten wil uitsluiten, maar dat hij daar voor het overige geen verklaringen over wil afleggen.

Daarnaast werd de vraag gesteld of de BAM in de plaats zou kunnen treden van het Antwerps Havenbedrijf. Hierop werd geantwoord dat het havenbedrijf zou kunnen participeren in de BAM, maar dat het geenszins de bedoeling is dat de BAM de exploitatie van bepaalde kunstwerken zou overnemen die volgens het havendecreet toegewezen worden aan het havenbedrijf. Wel kunnen deze kunstwerken om financiële redenen toevertrouwd worden aan de BAM zonder dat dit enig effect heeft op wie instaat voor het beheer.

Mijnheer de voorzitter, collega's, dit was een overzicht van de verschillende punten die aan bod kwamen tijdens de commissiebesprekingen. Tot slot van mijn uiteenzetting wil ik ook nog kort een aantal standpunten van mijn fractie naar voren brengen. De CD&V-fractie zal dit ontwerp van decreet goedkeuren omdat het kan bijdragen tot een verbetering van de mobiliteitsproblematiek in Antwerpen, waarvan de noodzaak zich alle dagen opdringt. Dit wil echter niet zeggen dat we niet een aantal kritische vragen en bedenkingen hebben.

In de eerste plaats moet ons van het hart dat er toch vrij lang getreuzeld is. Wat noodzakelijk is voor de oplossing van de Antwerpse mobiliteitsproblemen – de lijst van prioritaire projecten – is eigenlijk reeds in 1998 vastgelegd. Het duurde tot 15 december 2000 vooraleer de nieuwe Vlaamse regering zich ook achter dit lijstje schaarde. Op dat ogenblik was de regering van oordeel dat, om dit lijstje te realiseren, er nood was aan een maatschappij zoals die nu voorligt. Pas nu, 11 dagen minder dan 2 jaar later, kunnen wij hier het ontwerp goedkeuren dat deze maatschappij opricht. De vraag is of de administratie, met alle beperktheden, niet beter toch zelf de realisatie van deze projecten op zich had genomen. Dan was men twee jaar eerder van start kunnen gaan. Het is trouwens ook niet duidelijk of men conclusies trekt uit het feit dat de administratie deze opdracht blijkbaar niet aankan en of men op grond daarvan voor de toekomst een hervorming vooropstelt.

Het stoort ons ondertussen ook dat de SAM van start is gegaan, hoewel het helemaal niet duidelijk

Caluwé

is wie de verantwoordelijkheid draagt, en voor wat dit organisme is gecreëerd. Dit heeft tot spijtige incidentjes geleid. Ik denk aan de verschillende tracévoorstellen die men met betrekking tot Zwijndrecht verspreidt en aan de uitspraak over de brug van Temse, die een flessenhals zou moeten blijven. Onze fractie houdt vast aan het tracé dat de Staten-Generaal heeft voorgesteld voor het sluiten van de ring. Dat is het meest evenwichtige voorstel. Daaraan is trouwens een grondige discussie voorafgegaan. Verder zijn we van oordeel dat de brug van Temse moet worden ontdubbeld. Het kan niet dat men dat zou weigeren omdat men voldoende tol wil genereren voor de Oosterweeltunnel, en dus zo weinig mogelijk alternatieven wil aanbieden.

Dit decreet mag er niet toe leiden dat de afspraken met het Antwerps Havenbedrijf die in het haven-decreet zijn opgenomen in het gedrang komen. Het Antwerps Havenbedrijf moet haar exploitatiemogelijkheden onverkort kunnen benutten. Wat we vandaag zullen goedkeuren, mag daar op geen enkele wijze afbreuk aan doen.

Wat de financiering betreft, kan het niet dat het geheel van de projecten van het Masterplan zouden worden gefinancierd met tolheffingen aan de Oosterweeltunnel. Juridisch zou het ook niet kunnen. Europese reglementering verbiedt dat tolgelden die door een bepaald kunstwerk gegenereerd worden, voor het grootste gedeelte worden besteed aan andere projecten. En zelfs als daar geen Europese bezwaren tegen bestaan, blijft er de beperking die ligt besloten in het voorliggende decreet. Er is immers sprake van een retributie. Een retributie moet in overeenstemming zijn met de kostprijs van de dienst. Men kan daar dus geen totaal andere projecten mee financieren.

Zelfs indien er geen juridische bezwaren zouden bestaan, blijven er voor ons politieke bezwaren. De tol die aan de Antwerpse gemeenschap en aan het verkeer naar de Antwerpse haven wordt gevraagd, is volgens ons te hoog. Dat kan concurrentienadelen met zich meebrengen. Verder bestaat het risico dat een te hoog tolgeld zorgt voor vermijdingsgedrag, waardoor sluipverkeer ontstaat. Indien men het transitverkeer wil laten bijdragen aan de financiering van onze infrastructuur – dat is een te onderschrijven doelstelling – dan zijn er andere middelen. Een klein jaar geleden hebben wij het idee van een veralgemeend wegenvignet gelanceerd. Vooraleer over te gaan tot de invoering van nieuwe tolheffingen, moet dit voorstel nader worden bestudeerd.

Deze bedenkingen hebben niet zozeer met de inhoud, maar wel met de uitvoering van de tekst te maken. Dit betekent dus niet dat we geen voorstander zijn van dit ontwerp. We zullen de tekst goedkeuren. (*Applaus*)

De voorzitter : De heer Van den Abeelen heeft het woord.

De heer Marc Van den Abeelen (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, in tegenstelling met de heer Caluwé zal ik me beperken tot de tekst die voorligt, en niet anticiperen op de discussies over de toepassing ervan. Die laatste zullen eigenlijk in de BAM zelf moeten gebeuren. Laten we ons al tevreden stellen met de oprichting van de BAM, want zo wordt er een onmisbaar instrument gecreëerd. In het Vlaams Parlement is er de voorbije jaren veel aandacht besteed aan het mobiliteitsprobleem. We zijn daar gelukkig om. Tijdens de vorige regeerperiode was er zelfs gedurende enkele maanden een commissie ad hoc voor Mobiliteit, die haar werkzaamheden afrondde met een maatschappelijke nota over dit beleidsdomein.

Niet alleen op het vlak van het inhoudelijk parlementair debat, maar ook op het budgettair vlak zien we een jaarlijks stijgende aandacht voor mobiliteit en verkeersveiligheid. De middelen die voor al deze aspecten worden uitgetrokken, groeien elk jaar, al is dat nog niet genoeg, mijnheer de minister, want u zat ook vandaag weer vast in de file. We zullen dus een en ander wat moeten bespoedigen. Het is niet onlogisch dat er veel aandacht aan wordt besteed, gezien het belang van mobiliteit en de verkeersveiligheid voor een regio als Vlaanderen, die wordt gekenmerkt door een centrale ligging in Europa en een sterk uitgebouwd wegen-, waterwegen- en spoorwegennet.

Vlaanderen heeft enorme economische troeven, maar een onaangepaste infrastructuur heeft nadelige gevolgen voor de economie. In de genoemde commissie voor Mobiliteit werd duidelijk dat het structureel voorkomen van files en de overbezetting van de infrastructuur een nadelig effect hebben op de economische weerbaarheid.

Het ontwerp van decreet dat vandaag voorligt, verdient onze goedkeuring. Het is één van de wegen die in het regeerakkoord zijn uitgestippeld, en heeft meer bepaald tot doel een structuur uit te bouwen die ons in staat moet stellen een van de meest urgente mobiliteitsproblemen van Vlaanderen op te lossen, namelijk de verkeersknoop rond Antwerpen.

Van den Abeelen

Er is veel te zeggen over Antwerpen en de Antwerpenaren, maar één ding moeten we in alle objectiviteit toegeven en met de Antwerpenaren beamen : de mobiliteitsproblemen in en rond Antwerpen hebben ontegensprekelijk een invloed op de mobiliteit in heel Vlaanderen. Door de aanwezigheid van een zeehaven met een omvang als die van Antwerpen en door de toegevoegde waarde van zo'n haven voor de hele Vlaamse economie, is er een verband tussen het oplossen van de Antwerpse verkeersknoop en het garanderen van het behoud van heel wat economische troeven. Daarom is het zo beruchte chauvinisme van de Antwerpenaren voor één keer niet overdreven. *(Opmerkingen)*

Ik ben daar heel bescheiden in, mijnheer Vandenbroeke, want ik heb het over deze keer. Er zijn weliswaar andere dingen waarmee we overdrijven, bijvoorbeeld met tellen en zo, maar over dit onderwerp mag ik dit wel zeggen. Overigens, ik ben geen geboren Antwerpenaar, maar een ingeweken Limburger. Het was in Limburg destijds nog niet zo goed als nu.

Onder impuls van de Antwerpse gouverneur is er een voor Vlaanderen uniek beleidsdocument totstandgekomen, met name het Masterplan Antwerpen. Het was de verdienste van de gouverneur dat hij daarvoor alle economische en sociale actoren op één lijn heeft gekregen. Iedereen weet hoe moeilijk dat in Antwerpen is. Hij heeft geen steen onberoerd gelaten, als een heel minzaam man, die alleen wat zenuwachtig wordt als het niet rap genoeg gaat, en dan wat in zijn haar begint te draaien. Het is ook niet mooi van u, mijnheer Penris, dat u hem altijd zenuwachtig maakt.

In het Masterplan zijn concrete projecten opgenomen die terecht als de prioriteit der prioriteiten kunnen worden beschouwd. Er zullen verschillende praktische, organisatorische en zelfs financiële problemen zijn, maar daar hoeven we nu nog niet op vooruit te lopen. We kunnen die op een rustige manier aanpakken, met het instrument dat we daar nu voor krijgen.

De kostprijs is van die aard dat er inderdaad naar oplossingen moet worden gezocht. Naargelang van de keuzes die worden gemaakt, varieert de kostprijs van 1,45 miljard euro tot 2,3 miljard euro. Bovendien moet er rekening mee worden gehouden dat deze berekening al dateert van 1998, en dat er ook nog milieumilderende maatregelen moeten worden genomen.

Dit gegeven zal dan aanleiding geven tot een financiering door middel van PPS, tolheffing, alternatieve financiering, enzovoort. Daar is echter een organisatorisch vehikel voor nodig, en het parlement moet dan ook dringend werk maken van een regeling voor PPS. Er wordt heel veel over gepraat, maar er moet ook organisatorisch en decretaal werk van worden gemaakt. Samen met enkele collega's heb ik een voorstel van decreet ingediend, dat intussen ook is goedgekeurd, op de controle op de grote werken. Dat is een eerste aanzet, maar ook de regeling voor PPS is nodig om problemen te vermijden met Europa en met wetten die in de weg staan, zoals de wet op de openbare aanbesteding.

Gezien het belang van de verschillende projecten voor Antwerpen en dus ook voor Vlaanderen, zou het van een onverantwoord gedrag getuigen mochten men op gewestelijk niveau geen maatregelen treffen om het Masterplan Antwerpen alle kansen op uitvoering te geven. Onze fractie heeft de Antwerpenaars daarin gesteund en was dan ook blij met dit ontwerp van decreet dat de fundamenteen legt voor de organisatie en realisatie van de verschillende projecten.

Een rechtspersoon met de vorm van een NV van publiek recht heeft heel wat voordelen die tegemoet komen aan de knelpunten die gepaard gaan met de uitvoering van de verschillende projecten van het Masterplan. Er is een centrale structuur om de verschillende stappen en projecten te realiseren ; omdat er tot inbreng of overdracht van openbare goederen moet worden overgegaan, is een rechtsfiguur van publiekrechtelijke aard nodig waar het voorliggende ontwerp in voorziet ; de rechtspersoonlijkheid maakt het mogelijk personeel aan te werven aan marktconforme voorwaarden, het overheidspatrimonium te valoriseren en andere actoren te betrekken bij de realisatie van het Masterplan, kortom, het maakt een flexibel optreden mogelijk, wat broodnodig is voor de Antwerpse regio.

In een Europees verband heeft Vlaanderen er alle baat bij dat de geplande werken zo snel mogelijk afgerond worden. De sector van de mobiliteit staat nu eenmaal niet stil en blijft niet beperkt tot de Vlaamse of Belgische landsgrenzen. De bouw van de Westerscheldetunnel op Nederlands grondgebied is daar een typisch voorbeeld van : ook op ons grondgebied zullen we daar de gevolgen van voelen. Om die reden is het dan ook van het grootste belang dat dit decreet een snelle, verdere uitvoering krijgt tot op het niveau van de concrete projecten.

Van den Abeelen

De VLD-fractie ziet met grote tevredenheid dat inzake het mobiliteitsvraagstuk grote inspanningen geleverd worden. Het kan sommigen de ogen uitsteken dat er in dit verband veel aandacht gaat naar de verkeersknoop rond Antwerpen, maar zelfs de grootste critici zullen moeten beamen dat deze problematiek onlosmakelijk verbonden is met de bereikbaarheid en de economische toekomst van de rest van Vlaanderen. Het zou verkeerd zijn en van slecht overheidsbestuur getuigen om aan deze realiteit voorbij te gaan omwille van een te eng regionalistisch denken. Ik weet dat Antwerpen niet altijd even goed uit de verf komt en de Antwerpse kiezer niet altijd alle principes huldigt die wij huldigen. Ik weet dat dit voor sommigen lastig is. Maar als men wil dat Antwerpen blijft bloeien en dat inderdaad vooruitgang kan worden geboekt op dat vlak, dan moeten we dit zo snel mogelijk realiseren.

Ik was er zelf niet bij omdat er vaak verschillende commissies tegelijkertijd vergaderen, maar het verheugt me dat er een unanieme goedkeuring was in de commissie. Dat bewijst dat deze visie door alle partijen wordt gedragen.

De VLD-fractie is dan ook van oordeel dat door dit ontwerp van decreet een belangrijke en noodzakelijke stap is gezet in de richting van een duurzame oplossing voor deze problematiek. De unanieme goedkeuring in de bevoegde commissie bewijst dat deze visie door alle partijen wordt gedragen. Onze fractie zal dit ontwerp van decreet dan ook met enthousiasme goedkeuren. (*Applaus*)

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik begin met het goede nieuws : zelfs het Vlaams Blok zal dit ontwerp van decreet goedkeuren, ondanks de fundamentele bezwaren en technische opmerkingen die we in de rand van dit decreet maken.

We hebben fundamentele bezwaren tegen het onderliggende verhaal, want de BAM is en blijft het investeringsvehikel voor dat fameuze Masterplan van de mobiliteit in Antwerpen. We hebben tegen de totstandkoming van dit Masterplan een aantal democratische bezwaren geuit en blijven dit doen. Dit Masterplan is tot stand gekomen buiten alle democratische organen om. Het is in feite een ontwerp van de hand van een drietal topambtenaren. Voor de rest is er geen enkel overleg geweest, noch met dit parlement, noch met bijvoorbeeld de Ant-

werpse gemeenteraad. We betreuren dat ten eerste.

Ook inhoudelijk hebben we onze bezwaren bij dit fameuze Masterplan. Niet bij de onderdelen die betrekking hebben op de verbetering van onze waterweginfrastructuur, niet bij het onderdeel dat betrekking heeft op de fietspadeninfrastructuur, niet bij het onderdeel dat betrekking heeft op de uitbreiding van het openbaarvervoersaanbod om en rond Antwerpen, niet met betrekking tot het onderdeel dat betrekking heeft op de spoorontsluiting van onze haven, maar wel met betrekking tot het onderdeel over de weginfrastructuur.

We hebben bezwaren bij dat laatste onderdeel omdat we vaststellen dat inzake de weginfrastructuur door het Masterplan verkeerde prioriteiten naar voren worden geschoven. Het plan gaat er immers van uit dat de Oosterweelverbinding en de heraanleg van de Leien prioritaire werken bij uitstek zijn, iets wat wij betwisten. We zijn trouwens niet de enigen die dat betwisten. We stellen immers vast dat dit verzet ook gedragen wordt door onder meer de kamer van koophandel en – hoe langer hoe meer – door de Antwerpse havenbedrijven. In ons bezwaar tegen de Oosterweelverbinding, zoals vandaag geconcipieerd, worden we bijgetreden door de bevolking van Zwijndrecht, door de bevolking van Linkeroever, door de milieubeweging én door de mensen die het Eilandje willen ontwikkelen.

Mijnheer de minister, het zal u wellicht niet verbazen dat we, samen met het grootste deel van de Antwerpse bevolking, ook bezwaar hebben tegen wijze waarop de Antwerpse Leien worden heraangelegd en heringericht.

Wie kritiek uit, moet alternatieven kunnen voorleggen. Die alternatieven waren dat men eerst de kleine en minder dure werken had moeten uitvoeren en daarvan de verkeersimpact had moeten afwachten en onderzoeken. Het Masterplan voorziet daar wel in, maar pas in tweede of derde orde. Wij zijn van oordeel dat men prioritair werk had moeten maken van de ondertunneling van de Singel. Daardoor zou men de congestie van de Ring reeds voor een groot deel hebben kunnen oplossen. Men zou ook de aansluiting van de Liefkenshoek op de rest van het verkeersnet kunnen verbeteren zonder daartoe noodzakelijkerwijs het tracé van de grote Ring aan te houden. Kleine verkeerstechnische ingrepen op Linkeroever zelf zouden hier reeds soelaas hebben kunnen bieden. Wetende dat er goedkopere alternatieven voorhanden waren, blijven

Penris

we betreuren dat men in het Masterplan de prioriteiten heeft gelegd waar ze nu liggen.

Mijnheer de minister, we hebben ook bezwaren geuit tegen de financieringsstructuur die via de BAM wordt aangehouden. We zijn steeds principiële tegenstanders geweest van tolheffingen. We zijn immers van oordeel dat niet de Antwerpenaars zelf of de klanten van de Antwerpse bedrijven en de haven de lasten en de kosten van de infrastructuurwerken moeten dragen. In de loop der jaren hebt u me er wel van kunnen overtuigen dat tol wel een nuttig instrument kan zijn om bijvoorbeeld het doorgaand verkeer te belasten. We stellen immers vast dat dit doorgaand verkeer mede oorzaak is van de congestie, zonder dat het enige meerwaarde aan de haven of aan de Antwerpse bedrijven biedt. We stellen vast dat het door u gehanteerde tolinstrument tot een tolheffing leidt die iedereen treft. Vandaar onze bezwaren bij dit tolprincipe.

We hebben geen fundamenteel bewaar tegen het feit dat u de privé-sector aanspreekt om de financiering van bepaalde grote infrastructuurwerken mee mogelijk te maken. Toch moeten we vaststellen dat het Vlaams Gewest regelmatig – en dan vooral in Antwerpse dossiers – hoe langer hoe meer op die privé-sector een beroep gaat doen. Ik heb de indruk dat het Vlaams Gewest zijn verantwoordelijkheid ontloopt. Als de ondertunneling van de Krijgsbaan om de luchthaven van Deurne verder uit te bouwen, mee gefinancierd moet worden door de privé-sector, als door het havendecreet de privé-sector de grote haveninfrastructuurwerken volledig zelf moet dragen, als de nodige wegeninfrastructuurwerken om en rond Antwerpen mee door de privé-sector moeten worden betaald, waar blijft dan het Vlaams Gewest in dit alles? Dit zijn de fundamentele bezwaren, die echter niet van aard waren om het kind met het badwater weg te gooien.

De voorzitter : De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen : Mijnheer Penris, mag ik uw toespraak tot nu samenvatten als volgt : we zijn voor alle projecten, maar we zijn tegen alle projecten?

De heer Jan Penris : Neen. We zijn voor alle projecten en we zijn er voorstander van dat het gewest zijn verantwoordelijkheid opneemt en de voor de Antwerpse ontsluiting noodzakelijke infrastructuurwerken financiert.

De heer Jos Stassen : U zei daarnet dat u voor een betere aansluiting bent van de E17 met de Liefkenshoektunnel zonder de Grote Ring. Ik hoor dat graag, maar wat stelt u dan voor?

De heer Jan Penris : De ingenieurs hebben verschillende alternatieven uitgewerkt, zoals een bijkomend baanvak aan het kruispunt ter hoogte van de Waaslandtunnel. Mijnheer Stassen, u kent die alternatieven. Die zijn uitgewerkt door mensen uit het Waasland die werkbare alternatieven hebben willen aanreiken.

De heer Jos Stassen : Mijnheer Penris, bedoelt u een bijkomend rijvak in de Waaslandtunnel?

De heer Jan Penris : Niet in de Waaslandtunnel, maar aan het kruispunt ter hoogte van die tunnel. Excuseer, ik bedoel de Kennedytunnel.

De heer Jos Stassen : Dat voorstel bestaat al lang. U kunt dat moeilijk als alternatieve weg promoten. U zegt dus gewoon dat u tegen de aanleg van de Grote Ring in het Waasland bent.

De heer Jan Penris : Dat hoort u mij niet zeggen. Dat zal de heer Wymeersch zeggen.

Naast de fundamentele bezwaren heb ik ook een aantal punctuele bezwaren inzake het spoor. Ik bedank de verslaggever voor zijn uitmuntend verslag. Door omstandigheden was ik niet in de mogelijkheid om alle commissievergaderingen te volgen. De voorzitter is hier ook niet aanwezig. Ze zal dringender verplichtingen hebben, hoewel er vandaag geen commissies zijn.

Ik heb in het verslag gelezen dat onder andere Agalev opmerkingen heeft gemaakt inzake het spoor. Agalev vraagt zich af of er spoorinfrastructuurwerken kunnen worden uitgevoerd door de BAM. De minister heeft daar ontwijkend op geantwoord dat er moet worden gewacht tot het probleem zich aandient. Ik geloof dat de BAM wel tunnels kan aanleggen, die naast de wegbestemming ook een spoorwegbestemming kunnen krijgen.

Ik betreur dat we destijds, toen een VLD'er minister van Verkeer was, kansen hebben laten schieten inzake de spoorontsluiting en de ondertunneling van de Schelde voor de spoorwegen. We hebben op dat vlak heel wat achterstand in te halen. Ik hoop dat de BAM hierin zijn verantwoordelijkheid zal opnemen.

Penris

Fundamenteler en misschien wat technischer zijn onze bedenkingen over het samenlopen van het ontwerp van decreet over de BAM en het haven-decreet. De heer Caluwé heeft daarop ook allusie gemaakt en heeft het antwoord van de minister vermeld. Ik wil hierover toch enige verduidelijking van de minister vragen. Het gaat over artikels 4 en 7 van het voorliggende ontwerp van decreet. Er is veel over gediscussieerd. Er werden zelfs amendementen aangekondigd, maar in de eindstemming heb ik die niet gezien. Ik veronderstel dat er dus vrede werd genomen met het antwoord van de minister.

Waarover gaat het ? Artikel 4, lid 1 bepaalt : 'BAM heeft als opdracht de financiering, de realisatie, het beheer en de exploitatie van verkeersinfrastructuur in de Antwerpse regio met het oog op het bevorderen van de mobiliteit.' Dit betekent dat dit ook binnen het havenbedrijf mogelijk is en staat dus haaks op de bepalingen en de filosofie van het havendecreet.

Artikel 7, paragraaf 1, bepaalt : 'De Vlaamse regering en de publiekrechtelijke rechtspersonen die participeren in BAM, worden gemachtigd om roerende en onroerende goederen waarvan respectievelijk het Vlaams Gewest en de betrokken rechtspersonen eigenaar zijn en die nuttig en noodzakelijk zijn voor de realisatie van de opdrachten van BAM, in BAM in te brengen, haar te verkopen, er zakelijke rechten op toe te staan ten voordele van BAM of in beheer te geven, ongeacht de juridische aard van de verrichting.'

Artikel 7, paragraaf 2 bepaalt verder : 'BAM beheert de openbare en private domeingoederen waarvan zij eigenaar is of waarvan het beheer haar is toevertrouwd. Zij kan daartoe alle beheershandelingen stellen, zoals onder meer het onderhouden, het verbeteren, het ter beschikking stellen en het gebruiken van deze goederen. Zij kan er zakelijke en persoonlijke rechten op toekennen.' Hier komt reeds een eerste juridisch probleem om de hoek kijken, want juristen vragen zich af hoe zakelijke en persoonlijke rechten volgens de klassieke domeinleer kunnen worden gevestigd op openbare domeingoederen.

Het voorgaande betekent dat ook haveninfrastructuur of andere roerende en onroerende goederen die gelegen zijn binnen het havengebied en waarvan het Vlaams Gewest of andere rechtspersonen die in de BAM participeren, eigenaar zijn, door de

Vlaamse regering of door die rechtspersonen kunnen worden ingebracht in de BAM, kunnen worden verkocht aan de BAM, er zakelijke rechten op kunnen worden toegestaan ten voordele van de BAM en in beheer kunnen worden gegeven aan de BAM. Eens deze goederen in eigendom zijn of in beheer werden gegeven aan de BAM, behoort het beheer van deze goederen exclusief toe aan de BAM. Ook deze constructie staat haaks op de bepalingen en de filosofie van het havendecreet.

Uit de jarenlange voorbereiding van het havendecreet en uit de relevante aanbevelingen van de Vlaamse Havencommissie is nooit gebleken dat het de bedoeling zou zijn om naar aanleiding van een financiële hervorming over te gaan tot een herschikking of een herverdeling van de havenbestuurlijke bevoegdheden. Nooit is er sprake geweest van de invoering van een model waarbij het gewest zelf een aantal havenbestuurlijke bevoegdheden zou overnemen.

Het havendecreet beoogt precies, en stelt ook uitdrukkelijk, dat het uitoefenen van de havenbestuurlijke bevoegdheden binnen een havengebied exclusief toebehoort aan de plaatselijke havenbedrijven. Onder de havenbestuurlijke bevoegdheden moet onder andere worden verstaan het beheer en exploitatie, waaronder onderhouden, verbeteren, vernieuwen, uitbreiden, bedienen, vervreemden en vestigen van zakelijke rechten, van het binnen het havengebied gelegen openbaar en privé-havendomein. Aangezien het havendecreet deze havenbestuurlijke bevoegdheden uitsluitend toekent aan de plaatselijke havenbedrijven en eveneens uitdrukkelijk stelt dat deze bevoegdheden noch geheel noch gedeeltelijk overdraagbaar zijn, volgt hieruit ontegensprekelijk dat alle binnen het havengebied gelegen goederen met een havengebonden bestemming, waarvan het Vlaams Gewest of andere publieke instellingen en overheden eigenaar zijn, in beheer en concessie moeten worden gegeven aan, of een zakelijk recht moet worden gevestigd ten voordele van de plaatselijke havenbedrijven.

Mijnheer de minister, de kernvraag is dan ook of artikel 9 van het havendecreet primeert op de artikelen 4 en 7 van het voorliggende ontwerp van decreet. Als u mij bevestigend kunt antwoorden – waartoe u in de voorbereidende werken al een eerste aanzet hebt gedaan –, dan zal ik uiteraard met veel enthousiasme voor uw ontwerp van decreet stemmen, zoniet, dan blijf ik voorbehoud maken. *(Applaus bij het VB)*

De voorzitter : De heer Voorhamme heeft het woord.

De heer Robert Voorhamme (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik zal het kort houden omdat ik de heel interessante bespreking in de commissie niet wil overdoen. Die deskundige bespreking leverde heel wat bijkomende informatie op over dit toch wel heel technische ontwerp van decreet.

In de commissie zijn een aantal toezeggingen gedaan over mogelijke interpretaties. Mijnheer Penris, was u toen aanwezig ?

De heer Jan Penris : Mijnheer Voorhamme, er vielen een aantal commissies samen waardoor ik onmogelijk aanwezig kon zijn. Ik verontschuldig me daarvoor.

De heer Robert Voorhamme : U haalt een aantal dingen aan waarop tijdens de commissievergadering is ingegaan. Was u toen aanwezig geweest, dan had uw betoog vandaag veel korter kunnen zijn.

De heer Jan Penris : Ik ben voortgegaan op het uitmuntend verslag.

De heer Robert Voorhamme : Ik ga akkoord met de heer van den Abeelen. Dit ontwerp van decreet gaat over een instrument dat nieuw is in Vlaanderen. Dit is niet de bespreking van het Masterplan. De procedures van een aantal werken gebeuren volstrekt democratisch waarbij allerlei raadplegingen gebeuren. Er was aanvankelijk veel kritiek op dit instrument van onder andere mevrouw De-meester en de heer Caluwé. Het is een ingewikkeld instrument. Het is dan ook de verdienste van de minister dat in de commissie dit ontwerp van decreet eenparig is goedgekeurd na een uitvoerige bevraging van alle experts ter zake. Ik hoop dat dat straks ook het geval zal zijn. Er zijn garanties gegeven over een aantal vragen die er leefden.

Ik wil niet uitweiden over het Masterplan, maar hamer nogmaals op het democratische gehalte ervan. Zij die het tegendeel beweren, hebben de voorbije jaren niet gemerkt op welke manier er allerlei raadplegingen zijn gebeurd. Er was ruimschoots participatie mogelijk. De gouverneur van Antwerpen heeft een grote rol gespeeld in het bereiken van een ruime maatschappelijke consensus over de prioriteiten van het plan.

Zowel het Masterplan als de BAM zijn niet louter Antwerpse aangelegenheden, maar om meerdere redenen echte Vlaamse. Het lot heeft gewild dat

Antwerpen geconfronteerd wordt met één van de grootste verkeersknooppunten voor alle verkeersmodi in Europa. Heel economisch Vlaanderen maakt er dagelijks gebruik van. Zorgen dat alle verkeer er optimaal wordt georganiseerd, is een kwestie van Vlaams belang. Het Antwerps belang daarin is dat dat op zulke manier moet gebeuren dat de inwoners er zo weinig mogelijk nadelige gevolgen van ondervinden.

De voorzitter : De heer Van Dijck heeft het woord.

De heer Kris Van Dijck : Mijnheer de minister, mijnheer Voorhamme, ik ben niet zo vertrouwd met dit dossier. Ik deel wel de analyse die zonet werd gemaakt : de problemen overstijgen inderdaad Antwerpen. Het is een Vlaams probleem dat moet worden aangepakt.

Als er echter investeringsmiddelen moeten worden vrijgemaakt, dan volgt er toch een provinciale opdeling. Geldt dat ook voor dit dossier ? Indien de investeringen in de pool belanden, brengen die dan geen onevenwicht teweeg binnen de provincie ? Als Kempenaar stel ik deze vraag met enige bescheidenheid. Ik ken het dossier niet echt goed.

De heer Robert Voorhamme : Mijnheer Van Dijck, het is uw goed recht mij te onderbreken. Ik wou het echter net over die zaak hebben. Het is van groot belang dat dit instrument als een Vlaamse zaak wordt beschouwd. Bij deze specifieke financiering gaat het om 2,3 miljard euro. Dat is de schatting van de kosten van het Masterplan. Iedereen is het erover eens dat het plan zo snel mogelijk moet worden gerealiseerd. Dat is in het belang van Vlaanderen.

Indien we dat bedrag zouden investeren op de traditionele wijze via de gewone begrotingsmiddelen en de normale investeringsprogramma's, dan zou heel Vlaanderen gedurende een bepaalde tijd worden drooggelegd op het vlak van investeringen in mobiliteit. Ook daarom is het voor Vlaanderen van prioritair belang dat we dit instrument creëren zonder dat de normale investeringsprogramma's in het gedrang komen. Het is uiterst belangrijk voor de economie en de mobiliteit.

Een en ander voorstellen alsof dit weer eens een typisch Antwerps dossier is, is volledig fout. Het mag niet louter als een zaak van Antwerpse parlementsleden of politici worden beschouwd. Alle parlementsleden en politici in Vlaanderen moeten begrijpen dat het een belangrijk dossier is.

Voorhamme

Mijnheer Caluwé, dat geldt ook voor de tol. De tol maakt in essentie deel uit van het nieuwe financieringsinstrument. Voor dat instrument is er geld nodig dat via allerlei hypermoderne technieken ter beschikking zal worden gesteld. Het geld moet op zijn beurt weer kunnen zorgen voor financiering. Die tol beschouwen als iets dat door de Antwerpenaar wordt betaald, zoals sommige Antwerpse politici stellen, is volkomen fout.

Ofwel beschouwen we Antwerpen als een verkeersknooppunt dat elke dag van 's morgens tot 's avonds gebruikt wordt door vervoer met nationaal en Europees karakter de tol is dan ook van nationaal en Europees belang -, ofwel vinden we dat het dossier een speeltje is van de Antwerpenaren. Ik pleit daar helemaal niet voor, integendeel, want dat is niet zo.

De voorzitter : De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen : Mijnheer Voorhamme, ik ben het met u eens dat dit geen speelgoed mag worden van de Antwerpenaren. Ik woon zelf aan de andere kant van het water, zoals dat zo mooi wordt gezegd. Er past me dus zeker enige bescheidenheid in dit dossier. Ik zie ook elke dag het stilstaand verkeer op de E17.

Hoe denkt u echter te vermijden dat het een plaatselijk speeltje wordt ? In de structuren van onder andere de BAM moeten, buiten de bevoegde minister, die een Limburger is en dus ook voor mij van over het water komt, ook mensen zitten die niet in Antwerpen wonen. De mensen die in dat verband worden genoemd, zijn allemaal mensen die in de stad of in de directe omgeving van de stad wonen. Er moet duidelijkheid zijn over de mensen die erbij zullen worden betrokken, ook wanneer het gaat om mensen van buiten Antwerpen. Er zal dus een brede transparantie moeten zijn.

De heer Robert Voorhamme : Het is ongelooflijk hoeveel collega's dezelfde denkpatronen volgen. Na de heer Van Dijck anticipeert nu ook de heer Stassen op wat ik ga zeggen. Ik denk dus dat we allemaal dezelfde bekommernissen delen. (*Opmerking van de heer Kris Van Dijck*)

Ik ben ervan overtuigd dat dit ontwerp van decreet in het belang van Vlaanderen is. Mijn fractie steunt het volledig, onder andere omdat we in de commissie voor Openbare Werken sluitende antwoorden hebben gekregen op een aantal zeer technische

vragen. Toch wil ik nog enkele bedenkingen maken.

In de commissie heb ik duidelijk begrepen dat dit instrument in de toekomst geen andere structuren of in Vlaanderen bestaande regelgeving in verband met verkeersinfrastructuur kan doorkruisen of hiërarchisch kan overstijgen. Er werd duidelijk geantwoord op onze vraag over de uitvoering van het havendecreet en de implicaties op de eigendoms- en beheersverhoudingen tussen het Vlaams Gewest en het havenbestuur. Het havendecreet en de uitvoering daarvan kunnen niet worden doorkruist door wat nu voorligt.

De nieuwe structuur zal zich ook bezighouden met de heraanleg van het eerste gedeelte van het parcours van het Albertkanaal, maar kan de exploitatiestructuur van de dienst voor de Scheepvaart niet doorkruisen. Ik denk dat dit heel belangrijk is en de minister kan dit best nog eens zeggen. Het is in de commissie echter al met zoveel woorden meegedeeld.

Mijnheer Penris, in dit ontwerp staat niet dat het voorgaande wel zou gebeuren. U moet er eens over nadenken hoe we die artikels die u hebt vermeld, anders zouden kunnen formuleren zonder in de toekomst voor juridische problemen te zorgen met de activiteiten van de BAM.

Mijnheer de minister, deze structuur heeft te maken met ingrijpende infrastructuurwerken. Het zou goed zijn mocht bij de uitvoering van die infrastructuurwerken de nodige aandacht worden besteed aan de communicatie hierover. Het is immers duidelijk dat ingrijpende infrastructuurwerken de bevolking beroeren, en dat er verschillende trajecten moeten worden bestudeerd. In verband met de Oosterweelverbinding bestaat omwille van de Europese richtlijnen zelfs de verplichting om alle mogelijke trajecten grondig te bestuderen. Het spreekt voor zich dat dit voortdurende beroering bij de bevolking kan veroorzaken. Naast een nieuw financieringsinstrument moet er ook eens een nieuwe communicatiemethode worden gevonden. Ik heb daar geen pasklare oplossing voor, maar er lopen genoeg slimme mensen rond die zich daarmee kunnen bezighouden. Die communicatie is heel belangrijk.

Nu ben ik aanbeland bij wat de heer Stassen heeft gezegd. Het gaat hier om een uitermate belangrijk instrument waarin heel veel geld zal worden gestoken. Ik denk dat voor het personeelsbeleid enkel de criteria van kwaliteit en deskundigheid mogen worden gehanteerd. Dat zal in grote mate meebe-

Voorhamme

palen wat het succes is van dit nieuwe instrument. We moeten natuurlijk ook niet nodeloos op spokenjacht gaan, mijnheer Stassen. Deskundigheid gaat voor.

Ik denk dat er een heel duidelijk bewakingsmechanisme moet worden opgezet inzake de timing van de uitvoering van de werken. Er zit immers een zekere volgorde in het Masterplan. Die volgorde is gebaseerd op een logica inzake mobiliteitsevolutie. Alles staat of valt met het respecteren van de timing die is vooropgezet, bekeken vanuit mobiliteitsoogpunt. Als er qua timing onderdelen uit de hand beginnen te lopen, dreigt het concept van het mobiliteitsplan zelf en de modal shift die daar impliciet in zit, niet te worden gehaald.

De timing moet ook in het oog worden gehouden omwille van het financieringsbelang. We willen namelijk een geheel van werken voor verschillende vervoersmodi financieren via dit instrument. De financiering hing echter tot nog toe in grote mate samen met één onderdeel uit dit Masterplan, met name de Oosterweelverbinding. De realisatie van dat onderdeel is dus cruciaal voor het overeind houden van het financieringsmechanisme dat nu wordt opgezet.

Mijnheer de minister, ik ben ervan overtuigd dat wij in Vlaanderen over voldoende kwaliteitsmensen beschikken om dit instrument op een zeer goede manier in de praktijk te kunnen omzetten. *(Applaus)*

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps *(Op de tribune)* : Mijnheer de voorzitter, heren ministers, collega's, eerst en vooral wil ik nogmaals beklemtonen dat het belangrijk is dat er in het Antwerpse een consensus bestaat over dit Masterplan en over de prioriteiten der prioriteiten. Het is in onze regio ooit anders geweest. Tot voor kort werd door de minister zelfs steeds gezegd dat men het onder elkaar eens moest worden. Wel : we zijn het reeds eens. Deze consensus duurt nu reeds enkele jaren en heeft zelfs een coalitiewissel overleefd. In die zin denk ik dat het belangrijk is dat de commissie dit ontwerp van decreet unaniem heeft goedgekeurd, hopelijk geldt dat ook voor de plenaire vergadering.

Het Masterplan is inderdaad een evenwichtsoefening. Het omvat investeringen in het openbaar vervoer, in fietspaden, in de binnenvaart en de sluizen, in de vernieuwing van wegen in de stad zoals de

Leien en de Singel, en ten slotte in de sluiting van de ring. De volgorde waarin ik de investeringen weergeef, is niet toevallig : ik vind de investeringen in het tramnet eigenlijk veel belangrijker dan bijvoorbeeld het sluiten van de ring. De investeringen vormen echter een pakket, alles hoort samen. Zoals de heer Voorhamme reeds heeft opgemerkt, is het laatste project natuurlijk de melkkoe die al de rest mogelijk moet maken.

We kennen reeds het grote Vlaamse mobiliteitsplan, waarvoor een duurzaam scenario naar voren werd geschoven. We moeten ons ook bij dit Antwerpse Masterplan de vraag durven stellen of dit plan duurzaam is. Ook in de commissie hebben we deze vraag gesteld, en daarop kwamen goede antwoorden. Er zal inderdaad een strategisch MER worden opgemaakt voor het hele Masterplan. Dat is vrij uniek. We hebben natuurlijk al een strategisch MER opgemaakt voor het Vlaams mobiliteitsplan, maar het MER voor het Masterplan is een stuk concreter en staat dichterbij de mensen. Het gaat dan bijvoorbeeld ook over een nulsce­nario wat het sluiten van de ring betreft. Men zal alles opnieuw vanaf het begin bekijken, en dat zou in volledige openheid moeten kunnen gebeuren. Aangezien we anders geen vooruitgang kunnen boeken, is over de BAM-constructie de nodige eensgezindheid ontstaan. Het is zeker niet de bedoeling het investeringsprogramma voor Vlaanderen onnodig te belasten.

In dit verband zou ik nog even naar de kritiek van de SERV willen verwijzen. De SERV heeft duidelijk gesteld dat het hier een noodoplossing betreft. Het is niet de bedoeling dat we nu ook een Masterplan Gent opstellen. De SERV vindt tevens dat we de discussie ten gronde moeten durven voeren. Dit sluit aan bij de vragen die de heer Caluwé daarnet heeft gesteld. Wat kan de administratie Wegen en Verkeer zelf uitvoeren ? Wat moeten we uitbesteden ? Wanneer en onder welke voorwaarden kiezen we voor PPS-constructies ?

De beschikbare instrumenten maken het mogelijk om op korte termijn een aantal zaken te realiseren. Dit betekent evenwel niet dat we deze discussie in de toekomst niet moeten blijven voeren. We bevinden ons momenteel in de pre-BAM-fase. Gisteren, tijdens de behandeling van een vraag om uitleg, is nog eens duidelijk geworden dat alles niet voor iedereen even duidelijk is. De heer Stassen heeft daarnet al op de ontstane beroering gewezen.

De werking van de BAM moet door een grote openheid worden gekenmerkt. De heer Voorhamme heeft daarnet terecht naar het belang van de sa-

Malcorps

menstelling van de BAM verwezen. De parlementaire controle is zeer belangrijk. Ik verwijs in dit verband naar de manier waarop de Scheldeverdieping wordt opgevolgd. De regelmatige rapportering laat het Vlaams Parlement toe de timing en de concrete vorderingen op het terrein op te volgen. Het is niet de bedoeling dat het Vlaams Parlement enkel wordt ingeschakeld om over nooddecreten te stemmen wanneer iets grondig is misgelopen. Aangezien het Masterplan Antwerpen nog meer geld dan de Scheldeverdieping zal kosten, moet het Vlaams Parlement de stand van zaken op de voet kunnen volgen.

Wat de openheid van de BAM betreft, wil ik hier nog even op het belang van de inspraakprocedures wijzen. De inspraakprocedures, die pas recent volledig zijn opgestart, moeten hun rol ten volle kunnen spelen. De discussie over Zwijndrecht was in dit verband een slecht begin. Ik wil er echter op wijzen dat er, naast de sluiting van de Ring, nog heel wat gevoelige dossiers aankomen. Tenslotte zal de ondertunneling van de kruispunten van de Singel een rechtstreekse invloed op heel wat Antwerpse wijken hebben.

Om te vermijden dat het Nimby-syndroom of andere reflexen de mensen overvallen, moeten we van in het begin een duidelijke communicatiestrategie opzetten. We moeten zo snel mogelijk verduidelijken hoe de communicatie en de besluitvorming zullen verlopen.

Hetzelfde geldt voor de verlenging van de tramlijnen. Iedereen is voor goed, snel en comfortabel openbaar vervoer. Zodra de mensen evenwel horen dat we een tramlijn door hun straat willen trekken, begint de heisa. We zijn in het verleden al met heel wat gelijkaardige voorbeelden geconfronteerd.

Dat het allemaal goed kan verlopen, bewijst de concrete planning en het overleg inzake de modernisering van het Albertkanaal. De gemeentebesturen zijn van in het begin bij het overleg betrokken. Ik ben ervan overtuigd dat dit dossier dan ook minder potten zal breken.

Een strategisch MER is niet de zoveelste studie die enkel dient om nog wat pakken papier op onze bureaus te leggen. Het betreft hier een nieuwe werkwijze en een nieuwe manier om met informatie en met inspraak om te gaan. Er bestaan in dit verband modellen.

De heer Voorhamme heeft daarnet gevraagd hoe we de communicatie kunnen verbeteren. De Nederlandse overheid heeft op dit vlak heel wat ervaring. In dit verband wil ik dan ook graag even naar de startnotitie betreffende de capaciteitsuitbreiding van de spoorverbinding Roosendaal-Antwerpen verwijzen.

Ik wil me hier niet over de inhoud van dit dossier uitspreken. Ik wil enkel verwijzen naar de inspraak die voor de bewoners van de betrokken Nederlandse gemeenten en van de Vlaamse gemeenten Berendrecht, Zandvliet en Stabroek is georganiseerd. De startnotitie stelt duidelijk dat de bewoners inspraak krijgen in de opbouw van het besluitvormings- en het communicatieproces. Al deze informatie staat te lezen op de website van het VERA-project. Alle belangstellenden ontvangen zelfs een tijdschriftje.

Dit lijkt me de aangewezen werkwijze. Alle betrokkenen moeten de kans krijgen om het Masterplan Antwerpen en de verschillende deelprojecten stap voor stap op te volgen. Op die manier vermijden we dat mensen te elfder ure vernemen dat een of ander groot project in hun achtertuin zal neerstrijken en vervolgens de straat optrekken om te protesteren.

Ik beweer niet dat deze werkwijze het mogelijk maakt om alle problemen te vermijden. Ik zeg enkel dat een goede en snelle communicatie heel wat mogelijke problemen kan voorkomen. Er is momenteel een website die informatie over het Masterplan Antwerpen en over het mobiliteitsvraagstuk verstrekt.

Er is nu ook een Leien-infokrantje, dat rijkelijk laat komt. Over de Leien in Antwerpen hebben we soortgelijke discussies gehad. Er is nu een goed communicatiebeleid, maar het komt wat laat. Men moet daar in een zeer vroege fase mee beginnen, en vervolgens de mensen voortdurend begeleiden en op de hoogte houden van de vorderingen in het dossier. Ze moeten dus via de overheid zelf de nodige informatie krijgen. Ook de BAM moet zich daarop toeleggen.

Dan is er ook een open en democratische beslissing nodig inzake de financiering en de budgettaire gevolgen. De heer Van Dijck vroeg daarnet wat dit betekent voor de rest van de begroting en het investeringsprogramma voor de andere provincies. In wezen betekent dit zeer weinig, daar Antwerpen de infrastructuur op zijn grondgebied grotendeels zelf gaat betalen, via die tolheffing. Natuurlijk gaan niet alleen Antwerpenaren die tol moeten betalen,

Malcorps

maar het komt erop neer dat we specifiek in het Antwerpse een instrument opzetten waardoor onze eigen inwoners en onze eigen bedrijven zeker mee zullen moeten betalen, en waardoor we het risico lopen op een concurrentienadeel. We nemen dus onze verantwoordelijkheid op. Zoals vroeger gezegd in de commissie zijn er ter compensatie duidelijke afspraken nodig inzake de gewone investeringen, de niet-BAM-investeringen voor Antwerpen, zowel inzake openbaar vervoer als inzake fietspaden, waterwegen, zwarte punten en autowegen. De BAM doet een extra inspanning voor een aantal noodzakelijke projecten. We moeten bekijken wat er ter compensatie kan worden gegeven via de normale investeringskanalen, zodat het ritme wordt aangehouden.

Dan zijn er nog de spoorwegen. Die kwamen ook aan bod in de begrotingsbesprekingen. We wachten terzake op een en ander. In de krant hebben we kunnen vernemen dat er in 25 miljoen wordt voorzien. Ik weet niet of het hier gaat over euro's of franken, maar ik vrees dat het franken zijn. Het is in elk geval een eerste stap. Maar de totale spoorinvesteringen veronderstellen eigenlijk een soort tweede Masterplan. Het gaat hier immers ook over enorme bedragen, in de orde van grootte van 80 miljard frank, voor de ontsluiting van de Antwerpse zeehaven, maar ook voor de ontsluiting van de Vlaamse luchthaven. Met dat laatste bedoel ik wel degelijk Zaventem. Het is in het belang van Antwerpen dat we ook wat dat betreft aandringen op het versnellen van de investeringen, zodat Zaventem vroeger rechtstreeks toegankelijk zou worden. Dit is van zeer groot belang voor onze regio en onze economie.

Samengevat, het is zeer belangrijk dat er een consensus in het Antwerpse blijft inzake de noodzakelijke investeringen, zodat we die verkeersknoop kunnen ontwarren. De BAM is terzake momenteel een noodzakelijk instrument. Daarover bestaat ook een consensus. We zullen dit ontwerp van decreet dan ook graag goedkeuren. Maar het blijft belangrijk dat het parlement dit kan blijven volgen. Er moet de nodige aandacht blijven voor democratische controle en voor communicatie vanwege de Vlaamse overheid, maar ook vanwege de BAM. Ook dat zullen we in de toekomst kritisch blijven volgen. (*Applaus*)

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, ik ga in omgekeerde volgorde ingaan op de betogen

van de diverse sprekers. De belangrijkste opmerking van de heer Malcorps is dat er nu unanimité is in Antwerpen, en dat we die moeten proberen te behouden. Ik ben het daar uiteraard volledig mee eens, alhoewel het een bijzonder moeilijke opdracht blijft om die unanimité te bewaren.

Mijnheer Malcorps, u pleitte voor een duurzaam scenario. Ik wil u erop wijzen dat het Masterplan veel meer is dan de Oosterweelverbinding. Dat laatste element krijgt natuurlijk de meeste aandacht in de buitenwereld. Tot nu toe hebben we, met onze eerste aanbestedingen, de knelpunten weggewerkt op het vlak van het openbaar vervoer. Dan heb ik het over het doortrekken van de tramlijn langs de Sint-Bernardsesteenweg en het doortrekken van de tramlijn naar Mortsel. We doen dus veel dingen tegelijk. U verwees naar de Singel. Dat is voor de periode 2006-2009. Ik zal uw suggesties mee in overweging nemen, om te trachten de bevolking daar maximaal bij te betrekken.

Dan is er het spoorwegdossier. U pleitte voor een maximale pre- en cofinanciering ; Ik kan daar alleen maar een voorstander van zijn. Maar tot nu toe is het bijzonder moeilijk geweest om dossiers los te weken van de spoorwegen die we mochten pre- en cofinancieren. We hebben nu het eerste dossier gekregen. Ik heb vandaag ook de uitspraken van de heer Vinck gelezen. Hij pleit voor steeds meer co- en prefinanciering. Ik vind dat een goede evolutie. We moeten die evolutie volgen. We moeten er ook voor zorgen dat we in Vlaanderen de nodige middelen hebben om dat te doen.

Natuurlijk, wie a zegt, moet ook b zeggen. Als we voluntaristisch gaan prefinancieren en cofinancieren, dan moet het federale niveau daar ook de nodige conclusies uit trekken. Wie betaalt, moet immers een aantal zaken kunnen bepalen. Dat is dus een interessante discussie. Misschien wordt iets wat hier ooit werd weggehoond – een opstap naar regionalisering – dan wel waar. U dringt daar eigenlijk op aan, want u dringt aan op pre- en cofinanciering. Ik leg u nu natuurlijk wel enigszins woorden in de mond die u eigenlijk niet hebt uitgesproken.

Dan waren er de opmerkingen van de heer Stassen. Hij was vooral bezorgd dat dit niet het speelgoedje van de Antwerpenaren mocht worden. We moeten daar inderdaad goed voor opletten. De structuren die worden opgezet, moeten tegemoetkomen aan die bezorgdheid. Er is een structuur die geconcipeerd wordt onder leiding van de gouverneur. Die heeft een belangrijke opdracht. Ik denk ook dat we die belangrijke opdracht echt naar

Stevaert

waarde moeten schatten. We moeten blijven overleggen.

Dan is er de structuur van de BAM zelf op ambtelijk niveau. Het is de leidend ambtenaar, secretaris-generaal Desmyter, die de vergaderingen voorziet. Hij is een uitstekend ambtenaar. Bij mijn weten is hij afkomstig van Liedekerke. Er zal ook een afgevaardigd bestuurder nodig zijn. Daarvoor willen we werkelijk iemand van topniveau. We kunnen niet uitsluiten dat er ook in Antwerpen iemand van topniveau is, maar we zullen zien wat de toekomst brengt in die procedure.

De heer Van Dijck uitte zijn bekommernissen over de financiering. De algemene regel is dat de financiële middelen provincie per provincie worden opgedeeld, maar dit soort projecten met onder meer het Masterplan behoort eigenlijk tot de vijf topprojecten. Er is zo één project per provincie. Het gaat om extra middelen. Het gaat dus niet ten koste van de middelen die in het Vlaams Infrastructuurfonds zitten.

Bovendien hebben we opnieuw uitzicht op riantere extra middelen, want ook het FFEU zal in de toekomst aanzienlijk gespekt worden. Ook dat is vrij belangrijk. Als de BAM een nieuw instrument is, dan is het FFEU ook een bijzonder nieuw instrument, dat ertoe leidt dat de groei die er in het verleden geweest is ten voordele van de gemeenschapsmiddelen nu deels gecorrigeerd wordt voor de gewestmiddelen via het instrument van de FFEU. Dat zal dus zeker niet ten koste gaan van infrastructuurwerken in andere provincies. Het komt er gewoon bovenop.

Mijnheer Penris, het en-en-en-verhaal moet blijven gelden. We gaan niet alleen en alles focussen op de Oosterweelverbinding. We gaan niet alleen alles focussen op het openbaar vervoer. We zullen ook kleine ingrepen moeten uitvoeren. Dat gebeurt al. We zijn daar al ver mee gevorderd.

Dan was er ook nog een andere discussie. De heer Voorhamme heeft daar al naar verwezen. Zeg als-tublieft niet dat de Antwerpenaren het zelf moeten betalen. Ik krijg altijd dergelijke oproepen dat de Antwerpenaren zelf moeten betalen. Als we dat doel willen bereiken, zal ik een aantal aanpassingen moeten doen. Ik denk echter niet dat dit het doel is dat we willen bereiken. Het is de gebruiker die hier betaalt. We moeten nagaan hoe we dit verder kunnen verfijnen en hoe we dat op de meest

sociaal, ecologisch en economisch verantwoorde manier kunnen doen.

Hoe dan ook, met betrekking tot de transportsector kan ik het volgende zeggen. Als men een uur vrachtwagentijd verliest, dan kost dat ongeveer 1.500 frank. Als men dan zoveel honderden franken moet betalen om dat uur in te halen, dan is dat een win-winsituatie. De gemeenschap doet daar een goede zaak aan, maar ook de transportsector doet daar een goede zaak aan.

Ik wil nog eens benadrukken dat Antwerpen heel veel overlast zal hebben door de infrastructuurwerken die daar gerealiseerd worden, maar dat Antwerpen niet zelf betaalt. In overleg met de minister van Binnenlandse Aangelegenheden kiezen we voor een tolsysteem. Aangelegenheden die normaal ten laste zijn van de stad of gemeente, zoals het stoepenplan Antwerpen, vallen ten laste van de Vlaamse overheid. Creëer dus niet het beeld dat de Antwerpenaar hiervoor opdraait. De Antwerpenaar draait voor dit project van het gewest minder op dan elke andere niet-Antwerpenaar voor gelijk welk ander gewestproject in de andere steden en gemeenten.

De heren van den Abeelen en Voorhamme benadrukken het belang van dit werk voor Antwerpen. Dit is echter belangrijk voor heel Vlaanderen, want dit heeft zijn weerslag op de hele Vlaamse economie. Daarom moeten we dit ook met Vlaamse middelen aanpakken. De heer Caluwé had het over de financieringsmechanismen. De Vlaamse regering zal een wezenlijke inbreng doen, en dat staat los van het feit of men een tol-, cross border- of leasingsysteem gebruikt.

De heren Voorhamme, Caluwé, van den Abeelen en Penris hadden het ook over de communicatie over de trajecten. Goede communicatie kan maar als ze niet wordt doorkruist door allerlei verklaringen. Alle mogelijke trajecten moet men onderzoeken, met inbegrip van het nulscenario. Dat is een Europese vereiste. Vandaag verspreidt men vlugschriften met het scenario waarin Zwijndrecht wordt bedreigd. Daarin zegt men dat de Vlaamse overheid daarvoor kiest. Dat is niet juist. Alle scenario's worden onderzocht.

De heer Caluwé sprak over de brug van Temse. We moeten dat niet met dit probleem in verband brengen. Er wordt een streefbeeldstudie uitgevoerd. Ik moet voorzichtig zijn, maar ik heb het gevoel dat het verstandig zou kunnen zijn om de brug te ontdebellen. Maar dat heeft niets te maken met de tolheffing.

Stevaert

Het algemeen wegenvignet is een goed idee. Ik ben een voorstander, maar het is moeilijk te realiseren, want de andere gewesten moeten willen meewerken. Ik vraag met aandrang dat we aandacht opbrengen voor het belang van de goedkeuring van een tolsysteem voor Antwerpen. Na de invoering van een algemeen wegenvignet zou Europa de invoering van een tolsysteem wel eens helemaal anders kunnen beoordelen. We moeten dus opletten. We moeten echter wel verder werk maken van het algemeen wegenvignet.

U zei dat er regels zijn voor tolopbrengsten en wat we daarmee mogen doen. U vreest dat we in de problemen kunnen komen met de ESER-normen. We mogen er echter vrij veel mee doen. Dat hebben de technici ook uitgelegd.

Het heeft inderdaad op elf dagen na twee jaar geduurd. Gezien al de procedures die moesten worden doorlopen, is dat een normale termijn. Het is weliswaar veel te lang, en ik zou blij zijn met andere procedures die toelaten sneller te werken, maar zou het parlement de minister van Openbare Werken uitzonderingsprocedures toestaan voor zijn departement, hoe belangrijk dat ook is ?

In elk geval zal dit instrument, dat vandaag hopelijk eenparig wordt goedgekeurd, ons veel tijd helpen besparen. We hoeven dat niet zo negatief te duiden. Ik dank alle ambtenaren die eraan hebben meegewerkt, evenals de minister van Ambtenarenzaken. Zij hebben deze structuur mogelijk gemaakt. Dat heeft heel wat inlevingsvermogen van hen gevraagd. Meestal is de reflex te kiezen voor een klassiek systeem in plaats van zo'n vehikel, maar het is goed gelopen. De voorzitter, secretaris-generaal Desmyter, heeft de band nog verstevigd en heeft een brugfunctie vervuld.

De heer Caluwé maakte een opmerking over de haven, en de heer Penris had het over de relatie tussen artikels 4 en 7 en artikel 9. In de commissie is dat uitgebreid uitgelegd, en die uitleg is ook bij de documenten gevoegd. Het is absoluut niet de bedoeling dat het BAM-decreet in de plaats treedt van het havendecreet. De specialisten hebben me ervan overtuigd dat we die artikels absoluut moeten behouden, maar dat betekent niet dat ze in de plaats komen van het havendecreet.

Het volgende voorbeeld kan de zaak wat verhelderen. Als we met de BAM tramlijnen zouden aanleggen, dan is het niet de bedoeling dat de BAM ook trams laat rijden. Zulke afspraken zullen we

met het havenbedrijf moeten maken. Het havenbedrijf wordt op een transparante manier op de hoogte gebracht, en is vragende partij om geen constructies op voorhand uit te sluiten. Alleen mogen we niet in de plaats treden van het havenbedrijf.

We hebben nu een instrument, maar er zullen nog veel discussies volgen. De heer Malcorps wees terecht op de democratische besluitvormingsprocedures die nodig zijn. Het gaat vooral om communicatie. Niet elk plan dat wordt onderzocht, mag als een goedgekeurd plan van de Vlaamse regering worden beschouwd. Ik vraag met aandrang pas pro of contra te ageren als iets is beslist, anders wordt de bevolking in verwarring gebracht.

Ik dank het parlement, en iedereen die dit ontwerp van decreet mee mogelijk heeft gemaakt. Het kan een begin van een oplossing zijn voor de mobiliteitsproblemen in Antwerpen. Het gaat om gigantisch veel geld, zonder voorgaande in de geschiedenis van Vlaanderen, maar het is absoluut noodzakelijk. Ik wil, in alle sereniteit, in heel Vlaanderen verdedigen dat we hiermee niet Antwerpen een plezier willen doen, maar dat het noodzakelijk is in het belang van heel Vlaanderen.

De Vlaamse mobiliteitsproblemen zijn niet te vergelijken met de Waalse. Op het vlak van congestie is dit topic nummer één. We moeten daar dan ook mee beginnen. Topic nummer twee is volgens mij te vinden in het Gentse, en nummer drie zijn de congesties in Vlaams Brabant. Zo moeten we elke provincie een soort minister-presidentproject geven, dat we met veel middelen financieren. Dat betekent niet dat we niet langer moeten focussen op onze andere prioriteiten, zoals verkeersveiligheid. *(Applaus)*

De voorzitter : Vraagt nog iemand het woord ? *(Nee)*

De algemene bespreking is gesloten.

Artikelsgewijze bespreking

De voorzitter : Dames en heren, aan de orde is de artikelsgewijze bespreking van het ontwerp van decreet houdende de oprichting van de naamloze vennootschap van publiek recht Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM).

Voorzitter

AFDELING II

HOOFDSTUK I

Maatschappelijk doel en bevoegdheid

Algemene bepaling

Artikel 4

Artikel 1

Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

– *Aangenomen.*

BAM heeft als opdracht de financiering, de realisatie, het beheer en de exploitatie van verkeersinfrastructuur in de Antwerpse regio met het oog op het bevorderen van de mobiliteit. Met dit doel sluiten de Vlaamse regering en BAM overeenkomsten af.

HOOFDSTUK II

Oprichting, vorm, benaming, maatschappelijk doel, bevoegdheid, kapitaal en statuten

BAM is er bovendien toe gehouden de bijzondere opdrachten uit te voeren die haar bij decreet of bij beslissing van de Vlaamse regering worden toevertrouwd. De uitvoeringsmodaliteiten, verantwoordelijkheden, kostendekking en eventuele vergoeding voor deze opdrachten worden nader geregeld in afzonderlijke overeenkomsten tussen het Vlaamse Gewest en BAM.

AFDELING I

Oprichting, vorm en benaming

BAM kan alle handelingen en activiteiten verrichten die rechtstreeks of onrechtstreeks bijdragen tot de verwezenlijking van de in lid 1 en 2 bedoelde opdrachten.

Artikel 2

§ 1. De Vlaamse regering wordt gemachtigd om onder de door dit decreet bepaalde voorwaarden een naamloze vennootschap van publiek recht op te richten, genoemd “Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel”, afgekort “BAM”.

§ 2. BAM kan slechts worden ontbonden bij besluit van de Vlaamse regering, waarin de wijze en de voorwaarden van haar vereffening wordt geregeld.

– *Aangenomen.*

– *Aangenomen.*

Artikel 5

Inzake Vlaamse PPS-projecten doet BAM een beroep op een hiertoe door de Participatiemaatschappij Vlaanderen opgerichte dochteronderneming, waarin zij kan participeren. Hiertoe sluiten BAM en die dochteronderneming een samenwerkingsakkoord.

– *Aangenomen.*

Artikel 3

§ 1. Voor al wat niet uitdrukkelijk anders is geregeld in dit decreet, is BAM onderworpen aan de bepalingen van het Wetboek van Vennootschappen die van toepassing zijn op de naamloze vennootschappen.

§ 2. BAM is niet onderworpen aan de bepalingen inzake het gerechtelijke akkoord en het faillissement.

– *Aangenomen.*

Artikel 6

§ 1. BAM kan voor de uitvoering van haar opdrachten rechtstreeks of onrechtstreeks deelnemen aan vennootschappen, verenigingen, samenwerkingsverbanden en andere rechtspersonen, voor zover de deelname bijdraagt tot de verwezenlijking van het maatschappelijk doel.

§ 2. BAM kan een vennootschap alleen oprichten en inschrijven op alle aandelen alsook, in afwijking van artikel 646 van het Wetboek van Vennoot-

Voorzitter

schappen, alle aandelen bezitten in een naamloze vennootschap, zonder beperking van duur en zonder geacht te worden hoofdelijk borg te staan voor de verbintenissen van deze vennootschap.

– *Aangenomen.*

Artikel 7

§ 1. De Vlaamse regering en de publiekrechtelijke rechtspersonen die participeren in BAM, worden gemachtigd om de roerende en onroerende goederen waarvan respectievelijk het Vlaamse Gewest en de betrokken rechtspersonen eigenaar zijn en die nuttig of noodzakelijk zijn voor de realisatie van de opdrachten van BAM, in BAM in te brengen, haar te verkopen, er zakelijke rechten op toe te staan of in beheer te geven, ongeacht de juridische aard van de verrichting.

De activa van het Vlaamse Gewest die betrekking hebben op de Schelde-oeververbindingen worden door de Vlaamse regering in BAM ingebracht in ruil voor aandelen.

§ 2. BAM beheert de openbare en private domeingoederen waarvan zij eigenaar is of waarvan het beheer haar is toevertrouwd.

Zij kan daartoe alle beheershandelingen stellen, zoals onder meer het onderhouden, het verbeteren, het ter beschikking stellen en het gebruiken van deze goederen. Zij kan er zakelijke en persoonlijke rechten op toekennen of de goederen vervreemden. Met betrekking tot de goederen waarvan enkel het beheer aan haar is toevertrouwd, mag BAM echter geen handelingen stellen die het eigendomsrecht aantasten tenzij zij het akkoord van de eigenaar heeft verkregen. Wat de private domeingoederen betreft, kan zij die affecteren, voor zover zij zelf eigenaar is van die goederen, of voor de affectatie het akkoord van de eigenaar heeft verkregen. De openbare affectatie van de openbare domeingoederen moet te allen tijde gewaarborgd blijven, tenzij voor zover zij zelf eigenaar is van die goederen of het akkoord van de eigenaar heeft verkregen.

De artikelen 40 tot 43 en 50 en 51 van het decreet van 18 december 1992 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1993, alsmede de uitvoeringsbesluiten van die bepalingen, kunnen door de Vlaamse regering geheel of gedeeltelijk buiten

toepassing worden verklaard voor de onroerende goederen waarvan het beheer door het Vlaamse Gewest aan BAM wordt gegeven.

§ 3. BAM kan alle voor de uitoefening van haar opdrachten vereiste roerende en onroerende goederen en rechten verwerven en vervreemden.

§ 4. Na machtiging door de Vlaamse regering kan BAM in eigen naam en voor eigen rekening onroerende goederen onteigenen die nodig zijn voor de uitvoering van haar opdrachten. De onteigeningen gebeuren overeenkomstig de spoedprocedure bepaald in artikel 5 van de wet van 26 juli 1962 betreffende de rechtspleging bij hoogdringende omstandigheden inzake onteigening ten algemene nutte.

– *Aangenomen.*

Artikel 8

§ 1. Onverminderd het initiatiefrecht van de Vlaamse regering terzake, legt BAM de Vlaamse regering verordeningvoorstellen voor betreffende de door BAM beheerde gronden en infrastructuur. Deze verordeningen kunnen, binnen de perken van de gewestelijke bevoegdheden, onder meer omvatten :

- 1° een regeling voor de toegankelijkheid van de betrokken gronden en infrastructuur ;
- 2° regelingen ter vrijwaring van het milieu, de integriteit, de veiligheid en de gezondheid op, rond en van de door BAM beheerde gronden en infrastructuur.

§ 2. Overtreding van de in vorige paragraaf bedoelde verordeningen wordt gestraft met een geldboete van zesentwintig euro tot duizend euro.

– *Aangenomen.*

Artikel 9

BAM is gemachtigd om werken uit te voeren die nodig zijn voor de verwezenlijking van haar opdrachten, op of onder of over onroerende goederen die behoren tot het openbaar of privaat domein van de federale overheid, het Vlaamse Gewest, de Vlaamse Gemeenschap, de provincies, de gemeenten en de instellingen die eronder ressorteren, mits toestemming van de eigenaar. Deze toe-

Voorzitter

stemming wordt per aangetekende brief gevraagd en wordt geacht te zijn verworven bij gebreke aan een betekende beslissing binnen zestig dagen na postdatum van de aangetekende brief.

– *Aangenomen.*

Artikel 10

BAM kan dadingen aangaan.

– *Aangenomen.*

Artikel 11

De ambtenaren van het Bestuur der B.T.W., Registratie en Domeinen zijn bevoegd om de akten te verlijden ten name of ten bate van BAM, waaronder de akten betreffende de oprichting, de organisatie en het intern bestuur van BAM.

– *Aangenomen.*

Artikel 12

§ 1. Met het oog op de uitoefening van haar opdrachten, wordt er een recht van voorkoop gevestigd ten voordele van BAM op de onroerende goederen gelegen binnen een door de Vlaamse regering afgebakende perimeter vanaf de door de Vlaamse regering aangeduide bestaande of toekomstige openbare wegen en waterwegen.

Dit recht van voorkoop doet geen afbreuk aan een op de dag van de inwerkingtreding van dit artikel bestaand recht van voorkoop dat steeds voorrang heeft.

§ 2. De in § 1 vermelde onroerende goederen kunnen slechts worden verkocht nadat de verkoper aan BAM de gelegenheid heeft gegeven om haar recht uit te oefenen. Naargelang het gaat om een openbare verkoop of een onderhandse verkoop wordt gehandeld overeenkomstig § 3 of § 4.

§ 3. Bij een openbare verkoop geeft de instrumenterende ambtenaar ten minste dertig dagen vooraf kennis van plaats, dag en uur van verkoop aan BAM.

Als de verkoop wordt gehouden zonder voorbehoud van eventuele uitoefening van het recht van hoger bod, vraagt de instrumenterende ambtenaar bij het einde van opbieding en vóór de toewijzing, in het openbaar aan de aanwezige gevolmachtigde van BAM, of het haar recht van voorkoop wenst uit te voeren tegen de laatst geboden prijs. In geval van weigering, afwezigheid of stilzwijgen van BAM, wordt de verkoop voortgezet.

Als de verkoop wordt gehouden onder voorbehoud van eventuele uitoefening van het recht van hoger bod, beperkt de instrumenterende ambtenaar zich ertoe het hoger bod of, als er geen hoger bod gedaan wordt of als het niet wordt aanvaard, het laatste bod ter kennis te brengen van BAM. Als BAM de aanvaarding van dit bod niet binnen één maand na de verzending van de voormelde kennisgeving aan de instrumenterende ambtenaar heeft laten betekenen bij gerechtsdeurwaardersexploot of indien BAM per aangetekend schrijven aan de instrumenterende ambtenaar ter kennis heeft gebracht af te zien van het gebruik van het recht op voorkoop, dan is de toewijzing definitief.

§ 4. Bij een onderhandse verkoop geeft de instrumenterende ambtenaar aan BAM kennis van de inhoud van de akte, die wordt opgesteld onder opschortende voorwaarde van niet-uitoefening van het recht van voorkoop. Deze kennisgeving gebeurt aan de hand van een aangetekend schrijven met ontvangstbewijs gericht aan BAM en geldt als aanbod van verkoop aan BAM.

Het recht van voorkoop wordt uitgeoefend binnen twee maanden na de verzending van de voormelde kennisgeving, bij gerechtsdeurwaardersexploot betekend aan de instrumenterende ambtenaar en aan de verkoper. De verkoop is voltrokken de dag na betekening van het gerechtsdeurwaardersexploot.

BAM kan voor het verstrijken van de termijn vermeld in het tweede lid besluiten geen beroep te doen op haar voorkooprecht. Die beslissing wordt per aangetekend schrijven ter kennis gebracht aan de instrumenterende ambtenaar. De dag na de verzending van dit schrijven wordt de van opschorten- de voorwaarde vermeld in het eerste lid geacht te zijn vervuld.

Indien het recht van voorkoop niet binnen de voorziene termijn wordt uitgeoefend of indien BAM voor het verstrijken van die termijn heeft afgezien van een beroep op haar voorkooprecht, dan mag de eigenaar het goed niet onderhands verkopen tegen een lagere prijs of tegen gunstigere voor-

Voorzitter

waarden zonder een nieuwe kennisgeving aan BAM.

Na verloop van één jaar na het aanbod mag het goed niet onderhands worden verkocht, zelfs niet tegen de oorspronkelijke voorwaarden, zonder een nieuwe kennisgeving aan BAM.

De instrumenterende ambtenaar voor wie de akte van verkoop uit de hand wordt verleden met betrekking tot een onroerend goed waarop een recht van voorkoop rust, moet binnen één maand na de registratie aan BAM kennis geven van de prijs en de voorwaarden van de verkoop.

§ 5. In geval van miskenning van het recht van voorkoop, heeft BAM het recht om in de plaats van de koper te worden gesteld. In dat geval moet de vordering gelijktijdig tegen de verkoper en de eerste koper worden ingesteld en is ze pas ontvankelijk na inschrijving op de kant van de overschrijving van de betwiste akte en, eventueel, op de kant van de overschrijving van de laatst overgeschreven titel.

Als de rechter de vordering tot indeplaatsstelling inwilligt, geldt het vonnis als titel. Elke uitspraak op een eis tot indeplaatsstelling wordt ingeschreven achter de inschrijving van de eis. BAM betaalt dan aan de koper de prijs terug die deze aan de verkoper heeft betaald. BAM is slechts gebonden aan de verplichtingen die voor de koper voortvloeien uit de authentieke akte van verkoop en aan de lasten waarin de koper heeft toegestemd, voor zover die laatsten zijn ingeschreven of zijn overgeschreven voor de inschrijving van de eis. BAM is gehouden de kosten van de akte aan de koper te vergoeden.

De vordering tot indeplaatsstelling verjaart, bij openbare verkoop, na drie maanden vanaf de definitieve toewijzing en, bij onderhandse verkoop uit de hand, na drie maanden vanaf de kennisgeving voorzien in § 4, zesde lid. Bij gebrek aan deze kennisgeving verjaart de vordering twee jaar vanaf de overschrijving van de akte.

– *Aangenomen.*

AFDELING III**Kapitaal****Artikel 13**

§ 1. Het Vlaamse Gewest dient steeds direct of indirect te beschikken over ten minste de helft plus één van de aandelen in het kapitaal van de vennootschap.

§ 2. Mits akkoord van de Vlaamse regering, zijn de Vlaamse Gemeenschap, de Vlaamse openbare instellingen, de autonome provinciebedrijven, de provincies, de gemeenten, de autonome gemeentebedrijven, de intergemeentelijke samenwerkingsverbanden en de O.C.M.W.'s die deel uitmaken van het Vlaamse Gewest, alsook de rechtspersonen die afhangen van of gecontroleerd worden door één of meer van die personen gemachtigd in te schrijven op het kapitaal van BAM.

§ 3. Aan alle aandelen zijn dezelfde rechten en verplichtingen verbonden. Alle aandelen van BAM zijn en blijven op naam.

– *Aangenomen.*

AFDELING IV**Statuten****Artikel 14**

§ 1. De statuten van BAM worden vastgesteld bij besluit van de Vlaamse regering.

§ 2. De Algemene Vergadering beslist over iedere wijziging van de statuten. De wijzigingen hebben evenwel slechts uitwerking na goedkeuring ervan door de Vlaamse regering.

– *Aangenomen.*

Voorzitter

– *Aangenomen.*

HOOFDSTUK III

Inkomsten en boekhouding

Artikel 19

Artikel 15

§ 1. De Vlaamse regering wordt gemachtigd om BAM jaarlijks, binnen de perken van de begrotingskredieten, een werkingstoelage toe te kennen ten laste van de begroting van het Vlaamse Gewest.

Daarnaast kan BAM ook toelagen ontvangen van andere vennoten en inkomsten verwerven door prestaties te leveren aan derden of door het valoriseren van de roerende en onroerende goederen waarvan zij eigenaar is of die zij beheert.

§ 2. Minstens de helft van de productiekosten in de zin van het Europees rekeningstelsel 1995 van BAM wordt gedekt door verkopen in de zin van het Europees rekeningstelsel 1995.

– *Aangenomen.*

Artikel 16

BAM mag schenkingen en legaten ontvangen.

– *Aangenomen.*

Artikel 17

Onder de voorwaarden bepaald bij besluit van Vlaamse regering, genomen op voorstel van BAM, is BAM gerechtigd retributies te innen voor het gebruik door derden van de aangeduide verkeersinfrastructuur.

– *Aangenomen.*

Artikel 18

BAM mag leningen aangaan, kredieten opnemen en schuldeffecten uitgeven binnen de door de Vlaamse regering vastgestelde grenzen. De Vlaamse regering kan er de waarborg van het Vlaamse Gewest aan verlenen.

§ 1. De boekhouding van BAM wordt gevoerd volgens de wetgeving op de boekhouding en jaarrekeningen van de ondernemingen.

§ 2. BAM voert een analytische boekhouding, die zodanig wordt gevoerd dat de middelen en uitgaven voor de opdrachten bedoeld in artikel 4, tweede lid duidelijk kunnen worden onderscheiden.

– *Aangenomen.*

Artikel 20

BAM wordt met het Vlaamse Gewest gelijkgesteld voor de toepassing van de wetten en decreten betreffende de indirecte en directe belastingen die onder de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest ressorteren.

– *Aangenomen.*

HOOFDSTUK IV

Het personeel

Artikel 21

De Vlaamse regering kan bepalen onder welke voorwaarden bepaalde personeelsleden van de Vlaamse Gemeenschap die door BAM in dienst worden genomen, gerechtigd zijn om terug in dienst te treden bij de Vlaamse Gemeenschap.

– *Aangenomen.*

Artikel 22

Onverminderd de plichten van de officieren van gerechtelijke politie, zijn de door de Vlaamse regering aangeduide personeelsleden van BAM belast met het toezicht op de naleving van de in artikel 8 bedoelde verordeningen en de vaststelling van overtreding van die verordeningen.

Voorzitter

De Vlaamse regering kan de hoedanigheid van officier van gerechtelijke politie toekennen aan de beëdigde ambtenaren van BAM.

– *Aangenomen.*

HOOFDSTUK V**Het toezicht****Artikel 23**

§ 1. De Vlaamse regering duidt twee commissarissen bij BAM aan, van wie één op voordracht van de Minister bevoegd inzake Openbare Werken en Mobiliteit en één op voordracht van de Minister bevoegd voor Financiën. De commissarissen hebben een voltijdse opdracht bij BAM.

§ 2. De Vlaamse regering stelt de bezoldiging van de commissarissen vast, die ten laste komt van de begroting van het Vlaamse Gewest. Ter ondersteuning van hun controletaak kan de Vlaamse regering de commissarissen het nodige personeel ter beschikking stellen.

§ 3. Elk van de commissarissen ziet er op toe dat de opdrachten bepaald in de artikelen 4 en 5 door BAM worden uitgeoefend conform de wetten, decreten, hun uitvoeringsbesluiten, de statuten en het algemeen belang.

§ 4. De commissarissen wonen met raadgevende stem de vergaderingen bij van de Algemene Vergadering en van de Raad van Bestuur. Zij ontvangen de volledige dagorde van de vergaderingen van de Algemene Vergadering, de Raad van Bestuur alsmede alle documenten terzake, ten minste vijf werkdagen voor de datum van de vergaderingen. Zij ontvangen de notulen van deze vergaderingen.

§ 5. Elk van de commissarissen kan te allen tijde ter plaatse inzage nemen van alle documenten en geschriften van BAM. Zij kunnen van de bestuurders en personeelsleden van BAM alle inlichtingen en ophelderingen vorderen en alle verificaties verrichten, die zij nodig achten voor de uitoefening van hun opdracht.

§ 6. Binnen een termijn van vier werkdagen te rekenen vanaf de kennisname of de ontvangst van de

betrokken beslissing, kan elk van de commissarissen bij de Vlaamse regering een gemotiveerd beroep instellen tegen elke beslissing van de beslissings- en beheersorganen van BAM of de personen aan wie zij hun bevoegdheid hebben gedelegeerd, waarvan hij meent dat ze niet strookt met de wetten, decreten, hun uitvoeringsbesluiten, de statuten of het algemeen belang. Het beroep schort de beslissing op.

Heeft de Vlaamse regering binnen een termijn van twintig werkdagen, ingaand op dezelfde dag als de termijn waarover de commissarissen beschikken, de nietigverklaring niet uitgesproken, dan wordt de beslissing definitief. In voorkomend geval wordt de nietigverklaring binnen de gestelde termijn aan de raad van bestuur meegedeeld.

§ 7. Wanneer de naleving van de wetten, decreten en hun uitvoeringsbesluiten, de statuten of het algemeen belang het vereisen, kan elke commissaris het bevoegde orgaan BAM verplichten binnen de door hem bepaalde termijn te beraadslagen over iedere door hem bepaalde aangelegenheid.

Heeft het orgaan, bij het verstrijken van de in het vorige lid bedoelde termijn, geen beslissing genomen of stemt de Vlaamse regering met de door dit orgaan genomen beslissing niet in, dan kan de Vlaamse regering de beslissing nemen in plaats van het orgaan. In dat geval kunnen de leden van het betrokken orgaan niet aansprakelijk worden gesteld voor de genomen beslissing.

– *Aangenomen.*

Artikel 24

BAM neemt de nodige initiatieven opdat de realisatie van haar opdrachten jaarlijks extern wordt geëvalueerd.

– *Aangenomen.*

De artikelsgewijze bespreking is gesloten.

We zullen om 16 uur de hoofdelijke stemming over het ontwerp van decreet houden.

ONTWERP VAN DECREET tot vaststelling van de regels inzake de werking en de verdeling van het Vlaams Stedenfonds
– 1367 (2002-2003) – Nrs. 1 en 2

Algemene bespreking

De voorzitter : Dames en heren, aan de orde is het ontwerp van decreet tot vaststelling van de regels inzake de werking en de verdeling van het Vlaams Stedenfonds.

De algemene bespreking is geopend.

De heer Vermeulen, verslaggever, verwijst naar het schriftelijk verslag.

De heer Logist, verslaggever, heeft het woord.

De heer Marcel Logist, verslaggever (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, op 5 en 7 november 2002 besprak de commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden, Huisvesting en Stedelijk Beleid het ontwerp van decreet tot vaststelling van de regels inzake de werking en de verdeling van het Vlaams Stedenfonds.

In zijn inleidende toelichting heeft minister Van Grembergen gesteld dat de Vlaamse regering vanuit een visie op duurzaamheid met de steden wenst te werken in het kader van het Stedenfonds. Met het Stedenfonds wil de Vlaamse regering de Vlaamse steden financieel ondersteunen bij het voeren van een duurzaam stedenbeleid.

Het Stedenfonds is het sluitstuk van de in het regeerakkoord aangekondigde hervorming van het Sociaal Impulsfonds. Hierin stond : 'Het Sociaal Impulsfonds moet worden geëvalueerd en gehoriorëntëerd met het oog op een versterkt stedenbeleid.'

Met de hervorming van het Gemeentefonds werd beslist om het decreet op het Sociaal Impulsfonds van 1996 met ingang van 1 januari 2003 af te schaffen. Het nieuwe Gemeentefonds voorziet erin dat de helft van de SIF-middelen, het zogenaamde waarborggedeelte, vanaf 2003 zal worden ingebracht in het Gemeentefonds. Alle gemeenten kregen in het nieuwe Gemeentefonds alle middelen gewaarborgd. Voor de steden en voor de Vlaamse Gemeenschapscommissie werd, wat de SIF+-middelen betreft, verwezen naar specifieke maatregelen in het kader van het stedenbeleid. Het Stedenfonds regelt deze aangekondigde specifieke maatregelen.

Er zijn een aantal redenen waarom niet geopteerd is voor een samenvoeging van de resterende SIF+-middelen aan het Gemeentefonds. Ten eerste blijkt uit de globale evaluatie van het SIF dat steden blijvend geconfronteerd worden met een concentratie van problemen. Ten tweede hebben de steden tijdens de stedenronde er zelf op aangedrongen om een specifieke financiering aan te houden. Ten derde achten de verschillende Vlaamse administraties specifieke financiering noodzakelijk, wat ook duidelijk bleek uit de resultaten van de workshops die in 2001 rond het stedenbeleid werden georganiseerd.

Voor de afbakening van de steden overliep de minister de gehanteerde criteria. De regering baseerde zich hierbij op het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, de indeling van de steden en de gemeenten door de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen en de sociaal-economische typologie van de gemeenten opgemaakt door het vroegere Gemeentekrediet.

De geselecteerde steden zijn alle steden die volgens deze drie typologieën als centrumstad kunnen worden omschreven. Volgende steden komen dan ook in aanmerking voor de specifiek financiering uit het Vlaams Stedenfonds, in alfabetische volgorde : Aalst, Antwerpen, Brugge, Hasselt, Genk, Gent, Kortrijk, Leuven, Mechelen, Oostende, Roeselare, Sint-Niklaas en Turnhout. Voor Brussel werd de Vlaamse Gemeenschapscommissie als bevoegde instelling aan de selectie toegevoegd.

Met de middelen uit het Vlaams Stedenfonds beoogt de Vlaamse regering de stadsvlucht te stoppen en het democratisch draagvlak in de steden te verhogen. Het begrip stadsvlucht moet evenwel in ruime zin worden geïnterpreteerd. Stadsvlucht situeert zich, naast de vlucht van de gegoede en goed opgeleide middenklasse binnen de rand, evenzeer op het economisch vlak. Verkrotting, problemen met bereikbaarheid en verouderde industrieterreinen dragen ertoe bij dat steeds meer economische activiteiten zich buiten de stad gaan afspelen. Zelfs de diensten- en verzorgingssector vertoont steeds meer de neiging om zich in de rand van de steden te vestigen. Men wil dus met het Vlaams Stedenfonds de des- en suburbanisatie op alle terreinen counteren en de leefbaarheid verhogen. Terwijl bij het Sociaal Impulsfonds vooral werd ingespeeld op achterstelling en kansarmoede vanuit een sociale invalshoek, legt het Stedenfonds de nadruk op een globaal duurzaam beleid.

Men wil de steden niet enkel vanuit de probleemstelling steunen, maar ook aandacht hebben voor

Logist

de potentialiteiten van de steden, en dit vanuit een sociale, culturele, economische, ecologische en fysiekruimtelijke invalshoek.

De Vlaamse regering opteert dus voor duurzame steden. Een leefbare en duurzame stad is een stad waarin tegelijkertijd economische ontwikkeling, sociale rechtvaardigheid en ecologische kwaliteit worden bereikt, en dit met behulp van bestuurlijke vernieuwing.

De twee strategische doelstellingen om dit te beogen zijn, enerzijds, het verhogen van de leefbaarheid wat op alle beleidsmateries kan worden betrokken en dit zowel op stadsniveau als op wijkniveau en, anderzijds, het tegengaan van dualisering. De risico's tot dualisering zijn in de steden immers veel groter dan daarbuiten. Ook zullen dankzij het Stedenfonds extra impulsen gegeven worden aan het verhogen van de bestuurlijke kwaliteit.

Vervolgens schetste de minister de krachtlijnen van het Vlaams Stedenfonds. In een notendop zijn de belangrijkste krachtlijnen: het voeren van een integraal en inclusief beleid, een planmatige aanpak, een complementair beleid, het verzekeren van de continuïteit via een meerjarenprogramma, partnerschap, resultaatgerichtheid en het afrekenen op prestaties, maatwerk en tot slot het werken met een beleidsovereenkomst.

Gezien ingrijpen in een stedelijke omgeving een aangehouden inspanning vergt, beseft de Vlaamse regering dat men in een eerste periode voorziet in een engagement ten aanzien van de steden van 5 jaar. De Vlaamse regering zal dan ook in het kader van het Stedenfonds beleidsovereenkomsten afsluiten met de betrokken steden waarin stad en Vlaamse regering onderling tot sluitende en afdwingbare afspraken komen. Het verschil met het Sociaal Impulsfonds is dus dat het politieke overleg bij de aanvang van het beleidsproces wordt georganiseerd en geformaliseerd.

Als vertrekbasis voor de dotatie van het Vlaams Stedenfonds gelden de zogenaamde SIF+- middelen 2002. Dit basisbedrag wordt jaarlijks verhoogd met een evolutiepercentage dat ook van toepassing is op het nieuwe Gemeentefonds. Parallel met de regeling in het Sociaal Impulsfonds wordt ook in het Stedenfonds in een voorafname voorzien voor vorming, sensibilisering en communicatie rond stedenbeleid. Het resterende budget wordt verdeeld onder de steden. Op basis van diverse analyses werd echter beslist dat aan de steden Antwerpen

en Gent 75 percent van het vastleggingskrediet, op de voorafnames na, wordt toegewezen. Daarmee wil de Vlaamse regering benadrukken dat de stedelijke problematiek in de grootsteden groter is dan in de overige centrumsteden. De centrumsteden in de andere cluster zullen de resterende middelen uit het vastleggingskrediet toegewezen krijgen op basis van hun inwonersaantal.

Aangezien het decreet op het Sociaal Impulsfonds wordt opgeheven op 1 januari 2003, zal het Stedenfonds vanaf deze datum ingaan. Indien bepaalde steden begin 2003 nog geen beleidsovereenkomst zouden hebben afgesloten in het kader van het Stedenfonds, bestaat de mogelijkheid om lopende projecten in het kader van de SIF-beleidsovereenkomsten voort te zetten tot uiterlijk 30 juni 2003. Uiteraard is het aan de Vlaamse regering en de steden om zo vlug mogelijk over de nieuwe beleidsovereenkomsten te onderhandelen en ze goed te keuren.

Bij de algemene bespreking van dit ontwerp van decreet verklaren alle sprekers van de fracties akkoord te gaan met de algemene krachtlijnen en de doelstellingen van het Stedenfonds. Ze zijn tevreden dat het Vlaams Stedenfonds de centrumsteden de kans geeft om een actief en duurzaam stedenbeleid te ontwikkelen op maat van de stad.

De algemene appreciatie is zeer positief. Iedereen is het erover eens dat bijzondere beleidsaandacht naar de steden moet blijven gaan, omdat die nu eenmaal een onvervangbare rol in de samenleving vervullen als centra waar heel wat diensten worden aangeboden aan een hele regio. Als uithangbord van Vlaanderen moeten onze centrumsteden, die geconfronteerd worden met typische stedelijke problemen als stadsvlucht, dan ook ondersteund worden.

De heer Vermeulen vindt het bovendien positief dat dit ontwerp van decreet zich inschakelt in wat er reeds op het terrein gebeurt. Een aantal maatregelen en criteria uit het verleden zijn opgenomen in het Stedenfonds, waardoor men niet van nul vertrekt. De meeste sprekers zijn ook tevreden dat de doelstellingen van het Stedenfonds ruimer zijn omschreven dan in het SIF. Er werden, op basis van de SIF-werking, lessen getrokken uit het verleden en er wordt afgestapt van het nogal bevoogdende karakter van het SIF. Met het SIF heeft men een leerproces ondergaan, waardoor het nu mogelijk is om met het Stedenfonds op basis van gelijkwaardigheid en partnerschap aan een stedenbeleid te werken.

Logist

Over de afbakening van de steden waren niet alle sprekers het eens. Uw verslaggever stelde zich de vraag waarom de aandacht alleen naar sommige steden gaat en niet naar allemaal. Ook provinciale steden kampen met problemen van stadsvlucht en ook zij hebben een centrumfunctie waarvoor ze financieel moeten opdraaien. Ik ben dan ook geen voorstander van de huidige opdeling van de steden in categorieën en pleitte voor het opstellen van een schaal van verstedelijking waarop alle gemeenten en steden in Vlaanderen worden geplaatst. Op basis van de plaats op die schaal zouden steden middelen moeten krijgen. Met de huidige indeling in categorieën is men er wel of niet bij. Sommige steden krijgen alles, andere niets. Met een doorlopende schaal kunnen de middelen worden verdeeld en wordt de abrupte verhouding van alles of niets opgelost.

De minister beaamde mijn stelling dat ook provinciesteden met stadsvlucht worden geconfronteerd, maar om te veel versnippering van middelen tegen te gaan opteerde hij voor de afbakening van de steden.

De meeste sprekers vinden de uiteindelijk gemaakte keuze eerbaar. Ze vinden de selectie van dertien centrumsteden en de VGC voor Brussel, een stap vooruit tegenover het decreet inzake de ondersteuning van stadsvernieuwingsprojecten.

Alle sprekers waren tevreden dat de middelen voor Antwerpen en Gent niet in de grote pot van de steden zitten, aangezien er voor de grootsteden een voorafname van 75 percent is bepaald. De heer Vandenbossche merkte hierbij wel op dat de voorafname voor Antwerpen, Gent en de VGC geen 75, maar slechts 71 percent bedraagt omwille van het solidariteitsmechanisme in het kader van de waarborgregeling. Iedereen is het er echter over eens dat Antwerpen en Gent proportioneel meer middelen uit het Stedenfonds ontvangen dan de centrumsteden.

Ook het gegeven dat de middelen, buiten de voorafnames, zullen worden verdeeld op basis van het bevolkingsaantal vinden de sprekers een vrij eerbaar criterium. Toch zijn er voor- en nadelen aan dit criterium verbonden. Het is een gemakkelijk hanteerbaar criterium, maar, zoals de heer De Smet stelde, blijkt uit het bevolkingsaantal niet altijd of er ook sociale of andere problemen zijn. De heer Vermeulen ziet in dit criterium een paradox dat steden die worden geconfronteerd met stadsvlucht – en dat worden de meeste steden – hun

middelen om die stadsvlucht tegen te gaan, zien slinken.

Op de te bereiken doelstellingen van het Stedenfonds is meer kritiek. Een aantal sprekers vindt dat de te bereiken doelstellingen te vaag zijn omschreven. Zij vragen dat de Vlaamse regering meewaakt over de invulling van criteria, zoals het verhogen van de leefbaarheid en het tegengaan van de dualisering.

De minister antwoordde dat de open doelstellingen geen vrijbrief voor de steden zijn om hun trekingsrechten vrijblijvend te besteden. Men wil integendeel samen met de steden de doelstellingen concreet invullen, inspelend op de specifieke problemen die zich in de betrokken stad voordoen. In sommige gevallen zal men daarbij gebiedsgericht moeten werken, in andere veeleer doelgroepgericht. Dikwijls zal het ook om een mix van invalshoeken en maatregelen gaan.

De meeste sprekers zijn dan ook opgetogen over het feit dat de doelstellingen werden verruimd. De heer Roegiers stelde dat het Stedenfonds moet bijdragen tot een verzoeting van de samenleving, gezien de verzuring hoofdzakelijk in de steden is geconcentreerd.

De vrees van enkele sprekers dat het Stedenfonds de sociale accenten en verworvenheden van het SIF teniet zal doen, is volgens de minister niet aan de orde. De voorliggende doelstellingen zijn volgens hem niet minder sociaal dan die van het Sociaal Impulsfonds. Het is niet door te focussen op louter sociale elementen dat achterstelling en kansarmoede worden tegengegaan. Het gaat volgens hem ook om een harde en stugge realiteit die zware economische en fysieke ingrepen kunnen vereisen. Daarenboven vindt hij dat de invoering van een nieuw fonds de gelegenheid biedt om eerdere keuzes bij te sturen of om nieuwe wegen in te slaan.

Tot slot haalde ik ook de problematiek aan van de fiscaliteit. Die behoort weliswaar niet tot de Vlaamse bevoegdheden, maar het is een instrument dat kan worden ingezet tegen de stadsvlucht. Er zou een fiscaliteit moeten komen die omgekeerd evenredig is met de graad van stedelijkheid: hoe stedelijker het gebied, hoe lager het kadastraal inkomen van de woningen en de belasting die we op basis daarvan betalen. Het is immers absurd dat het wonen in de stad financieel wordt bestraft. In het ontwerp van decreet wordt hier nergens gewag van gemaakt.

Logist

De minister antwoordde dat de vele voorstellen van onder meer federaal minister Picqué om steden fiscaal aantrekkelijker te maken, geen meerderheid vonden, maar dat binnen de Vlaamse bevoegdheden wel reeds een aantal stappen werden gezet. De minister doelde daarmee op de verminderingen en vrijstellingen op de onroerende voorheffing bij sanering van leegstaande en verkrotte panden, waarin minister Van Mechelen voorziet.

Bij de eindstemming werd het ontwerp van decreet tot vaststelling van de regels inzake de werking en de verdeling van het Vlaams Stedenfonds goedgekeurd met 8 stemmen voor bij 2 onthoudingen. *(Applaus)*

De voorzitter : De heer De Smet heeft het woord.

De heer Bart De Smet (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, dit ontwerp van decreet ligt eigenlijk in het verlengde van het eerder dit jaar goedgekeurde decreet tot wijziging van het Gemeentefonds. Toen werd ervoor geopteerd om het plus-gedeelte van het Sociaal Impulsfonds in een apart Stedenfonds onder te brengen.

CD&V staat positief tegenover elke maatregel die de Vlaamse steden en het samenleven in die steden ten goede kan komen. Onze steden vervullen een onvervangbare rol als centra waar heel wat diensten worden aangeboden aan een veel ruimere regio dan het eigen grondgebied. Denken we maar aan ziekenhuizen, scholen, bibliotheken, enzovoort.

Het kan evenwel niet worden ontkend dat onze steden met heel wat moeilijkheden en problemen worden geconfronteerd. Dat is natuurlijk ook het geval in de kleinere gemeenten en in provinciesteden, maar de schaal waarop bepaalde problemen zich in de grotere steden voordoen, vergt de inzet van middelen die de eigen draagkracht van de stedelijke financiële middelen overstijgen. De bezoeken van de commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden aan bepaalde steden hebben dat meer dan voldoende geïllustreerd. Bovendien moet de mogelijkheid bestaan om bepaalde zaken preventief aan te pakken, de groei van problemen te voorkomen en nieuwe problemen tegen te houden. Dat het ontwerp van decreet aan dit laatste aspect aandacht besteedt, is voor CD&V dan ook een belangrijk element.

CD&V heeft tijdens de bespreking van dit ontwerp van decreet in de commissie een aantal bedenkingen geuit over het Stedenfonds. De verslaggever heeft er reeds op gewezen dat de keuze van de in aanmerking komende steden, vragen oproept. De redenen waarom juist die 13 steden werden uitgekozen, is niet helemaal duidelijk. De Hoge Raad voor Binnenlands Bestuur wijst er trouwens op dat er steden zijn met meer inwoners dan de steden die zijn uitverkoren, om middelen uit dit stedenfonds te ontvangen, maar dat die niet werden uitgekozen. Zo'n discussie is onvermijdelijk bij eender welke selectie. Onze fractie vraagt om de middelen tegen de stadsvlucht in te zetten in de steden waar de nood het hoogst is.

CD&V wenst nogmaals te beklemtonen dat er – in tegenstelling tot het standpunt van de heer Logist – zeker geen uitbreiding mag komen van het aantal steden dat in aanmerking komt. Integendeel, in de geselecteerde steden moeten de gebieden waarin extra moet worden geïnvesteerd, duidelijker worden afgebakend zodat de middelen efficiënter kunnen worden ingezet waar de stadsverloedering en de stadsvlucht het grootst zijn. We vragen dus veel eerder een beperking dan een uitbreiding.

In het ontwerp van decreet wordt ervoor geopteerd om de middelen, met uitzondering van de voorafnames, te verdelen op basis van het aantal inwoners. Dat heeft zowel voor- als nadelen. Het is een voordeel dat dit criterium het makkelijkst hanteerbaar is en het best controleerbaar. Anderzijds is het aantal inwoners ook niet alleszeggend. Het geeft niet altijd aan dat er ook sociale of andere problemen zijn of dat er veel of weinig verkrotting is. Het geeft de nood niet aan die in de stad aan de orde is. Het valt af te wachten of dit criterium voldoende zal blijken om een verdeling van de middelen door te voeren. Verder kunnen steden die de grootste stadsvlucht hebben gekend en waar dus de meeste inspanningen moeten gebeuren, niet over een groter aandeel van het Stedenfonds beschikken omdat ze minder inwoners tellen.

De te bereiken doelstellingen worden zeer vaag omschreven. In de commissie werd daar uitvoerig bij stilgestaan. We hebben onder andere gediscussieerd over wat begrepen moet worden onder leefbaarheid. De minister heeft daar zijn visie op gegeven. Het stoppen van de stadsvlucht is zowat de enige concrete doelstelling die ook gemeten kan worden. Het is veel minder evident om de verhoging van de kwaliteit van het bestuur of van het democratisch draagvlak te concretiseren.

De Smet

Anderzijds kan de vaagheid van doelstellingen wel betekenen dat er wordt geopteerd om de steden zoveel mogelijk ruimte te geven bij de uitwerking van plannen. De keuze moet immers altijd worden gemaakt. Als de doelstellingen algemeen zijn en veel ruimte voor invulling laten, dan is er sprake van vaagheid. Als de doelstellingen te detaillistisch worden vastgelegd, dan is er sprake van betutteling. Een gezond evenwicht vinden is niet zo evident.

Positief is dan weer dat de regering is ingegaan op de aanbeveling van de Hoge Raad om de steden te verplichten het advies van het OCMW in te winnen vooraleer de beleidsovereenkomst wordt goedgekeurd. Dat moet ervoor zorgen dat de traditie die werd ingezet met het SIF en waarbij het overleg tussen gemeente en OCMW was opgelegd, wordt voortgezet.

Mijnheer de minister, het Stedenfonds zal in werking treden op 1 januari 2003. Het jaar loopt echter op zijn einde en het is zeer de vraag in hoeverre de betrokken steden tijdig zullen weten op welke middelen ze aanspraak kunnen maken. Duidelijke overgangsmaatregelen zijn dan ook nodig en de steden moeten dringend geïnformeerd worden. Welke stappen zullen daarvoor worden gezet? Op vraag van de heer Vermeulen is de reflectietermijn niet goedgekeurd en duurde het nog drie weken voor het ontwerp op de agenda van de plenaire vergadering werd geplaatst. We betreuren dat.

De CD&V-fractie heeft duidelijk een aantal vragen bij dit ontwerp. De noodzaak om voor de steden inspanningen te leveren, om de problemen op een structurele manier te kunnen aanpakken, is evenwel van die aard dat er dringend maatregelen nodig zijn. CD&V zal dit ontwerp dan ook goedkeuren. We doen dit omdat we achter het Stedenfonds staan. De positieve benadering van dit decreet mag echter op geen enkel ogenblik de indruk wekken dat we berusten in de huidige financiële situatie van de steden en gemeenten.

– *De heer André Denys, ondervoorzitter, treedt als voorzitter op.*

Met het Gemeentefonds, de stijging van de middelen die vervat zitten in dit fonds en het opnieuw indexeren ervan, heeft de Vlaamse regering haar verantwoordelijkheid genomen. Het Stedenfonds dat vandaag wordt goedgekeurd, vormt hierop een sluitstuk. Desondanks volstaan de middelen die aan de lokale besturen ter beschikking worden ge-

steld, totaal niet om de noden op te vangen, veelal ten gevolge van onbehoorlijk federaal bestuur. Ik hoef hierbij niet in detail te treden, de feiten zijn gekend.

Het Stedenfonds garandeert de steden een jaarlijkse aanzienlijke financiële ondersteuning, het brengt een belangrijke administratieve vereenvoudiging met zich mee, het vermindert de betutteling van het lokale bestuur, het stimuleert een samenwerking tussen het lokale en Vlaamse niveau en bestendigt het overleg tussen steden het hun OCMW's. Om deze redenen zal CD&V dit ontwerp van decreet goedkeuren. (*Applaus bij CD&V*)

De voorzitter : Mevrouw Guns heeft het woord.

Mevrouw Dominique Guns (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, ik dank de verslaggever voor zijn uitgebreid verslag. Het hoeft geen betoog dat onze fractie het voorliggende ontwerp van decreet steunt.

Dit ontwerp is erop gericht om de stadsvlucht te stoppen en het democratisch draagvlak in de steden te verhogen. Het bezorgt de steden die in aanmerking komen, de nodige trekkingsrechten ter verhoging van de leefbaarheid, zowel op stads- als wijkniveau. Het gaat dualisering tegen en verhoogt de kwaliteit van het bestuur.

Het toepassingsgebied van dit ontwerp van decreet is duidelijk afgebakend, met name de Vlaamse Gemeenschapscommissie in Brussel, Antwerpen en Gent en de centrumsteden. Men kan kritiek hebben op de afbakening van het aantal steden. Toch is het zo dat men terecht heeft gekeken in welke categorie de vroegere SIF+-steden vielen. Het bleek dat het voornamelijk ging om de hogergenoemde steden. De steden dienen enkel een beleidsovereenkomst op te stellen, die uiteraard moet worden goedgekeurd door de gemeenteraad en de Vlaamse regering.

De beleidsovereenkomst moet een aantal elementen bevatten, zoals de strategische en operationele doestellingen waaraan de stad wenst te werken, wat de beoogde maatschappelijke effecten zijn en de wijze waarop die gemeten worden, hoe de stad deze middelen zal toewijzen en de wijze waarop het OCMW bij de voorbereiding, de uitvoering en de opvolging wordt betrokken.

Geachte collega's, zoals u kunt opmerken, zijn de doelstellingen ruimer omschreven dan in het SIF. Voor ons is dit een pluspunt. Daarenboven kan de

Guns

stad preventieve maatregelen treffen ter voorkoming van verkrotting en verloedering van een wijk en kan ze de te bereiken doelstellingen afstemmen op initiatieven van een ander overheidsniveau. Ook wordt in dit ontwerp van decreet de autonomie van de steden gerespecteerd bij het opstellen van de beleidsovereenkomst. Er is eveneens een vereenvoudiging, zeg maar een vermindering, van de regelgeving in vergelijking met de verplichtingen waaraan de steden dienden te voldoen om de trekkingsrechten te bekomen. Ik verwijs hierbij naar de voorwaarden om SIF+-middelen te bekomen. Ook dit is positief.

De beleidsovereenkomst loopt tot 31 december 2007. Daarna zullen ze betrekking hebben op een periode van 6 jaar. Na de goedkeuring van de beleidsovereenkomst betaalt de Vlaamse regering het jaarlijkse trekkingsrecht aan het einde van het tweede kwartaal. De jaarlijkse trekkingsrechten waarop een stad recht heeft, moeten niet jaarlijks worden opgenomen. Ze kunnen worden opgespaard om tijdens de duur van de beleidsovereenkomst grotere projecten te realiseren. In het derde en het vijfde jaar van de vijfjarige beleidsovereenkomst legt de stad een voortgangsrapport ter goedkeuring voor aan de gemeenteraad. Dit voortgangsrapport wordt vervolgens overgemaakt aan de Vlaamse minister bevoegd voor het stedenbeleid.

Mijnheer de minister, indien de stad of het VGC de in de beleidsovereenkomst afgesproken prestaties niet levert, kan de Vlaamse regering de trekkingsrechten van de stad geheel of gedeeltelijk intrekken. Het gaat daarbij over de evaluatie van het laatste jaar van de beleidsovereenkomst. Dit houdt in dat u niet kunt ingrijpen in de lopende beleids-overeenkomst doch enkel in de nieuwe beleids-overeenkomst die door het volgende gemeentecollege moet worden opgesteld.

Mijnheer de minister, hoe staat u daar tegenover ? Zal u, indien er niet voldaan is aan de afgesproken prestaties, de nieuwe coalitie van de gemeente haar trekkingsrechten afnemen of verminderen voor het niet leveren van de prestaties door de vorige coalitie ? Het kan hierbij gaan om een andere coalitie. Dit is het enige zwakke punt in dit ontwerp.

De invoeging van het systeem van solidariteit tussen de steden, waardoor geen enkele stad minder ontvangt dan haar gedeelte boven het gewaarborgde aandeel uit het sociaal impulsfonds 2002, wordt door ons gesteund. Bijna alle steden ontvangen

zelfs beduidend meer dan in 2002. We juichen dat ten zeerste toe.

Mijnheer de voorzitter, mijnheer minister, geachte collega's, om deze redenen zal mijn fractie dan ook dit ontwerp goedkeuren. (*Applaus bij de meerderheid*)

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris (*Op de tribune*) : Mijnheer de minister, dit ontwerp van decreet is eigenlijk het sluitstuk van uw stedenbeleid. Dat beleid heeft van onze kant op een zekere welwillendheid kunnen rekenen omdat het inhoudt dat er meer middelen ter beschikking van onze steden werden en worden gesteld. Bovendien wordt het administratief kader voor de stedenfinanciering erdoor vereenvoudigd. Er komt ten slotte een grotere doorzichtigheid van de financieringsstroom.

U zult dan ook hebben genoteerd dat wij een aantal stappen van uw stedenbeleid voor bijna 100 percent hebben willen volgen. In verband met het Stadsvernieuwingsfonds steunden we u voluit. In verband met het Gemeentefonds hadden onze vertegenwoordigers in de commissie u aanvankelijk willen steunen, maar we kregen geen fiat van de vertegenwoordigers van de meer landelijke gemeenten, die ik een beetje oneerbiedig 'de boeren van Olen' heb genoemd. We hebben ons vervolgens in plenaire vergadering moeten onthouden.

Met betrekking tot het Stedenfonds heb ik wel het fiat van de Tartarins en van de heren Piroens van mijn fractie gekregen. Toch blijf ik bedenkingen hebben bij artikel 3 van het ontwerp.

Minister Paul Van Grembergen : Mijnheer Penris, u weet dat Tartarin vooral last had van de zon in de Provence, terwijl de landelijke gemeenten vooral aan de financiële middelen denken. Er is toch een verschil tussen zon en geld.

De heer Jan Penris : Tarascon is geen landelijke gemeente, maar een kleine stad. (*Opmerkingen van de heer Karlos Callens*)

Zijn er geen boeren in Tarascon ? Dan moet u toch eens naar Tarascon gaan, mijnheer Callens. (*Opmerkingen van de heer Karlos Callens*)

Vindt u het woord 'boeren' beledigend ?

De heer Karlos Callens : U hebt dat woord een beetje laagdunkend gebruikt.

De heer Jan Penris : Ik neem akte van uw protest en ik hoop dat u ook inhoudelijk zult deelnemen aan het debat. U mag altijd iets komen zeggen hier vooraan.

De heer Karlos Callens : U moet zich in dat verband geen zorgen maken. Ik ga morgen of overmorgen in West-Vlaanderen vertellen wat u nu gezegd heeft.

De heer Jan Penris : Mijnheer de minister, samen met de Hoge Raad voor Binnenlands Bestuur bleven we problemen hebben in verband met de interpretatie van artikel 3. We vonden immers dat de libellering van dat artikel te onduidelijk was. Die onduidelijkheid moest volgens u geen nadeel zijn en daar is natuurlijk wel iets voor te zeggen. Ze zou veeleer een kans betekenen voor de gemeenten. In tegenstelling tot wat er vroeger gebeurde, is er nu een afbouw van de keizer-kostertraditie. De steden krijgen meer vrijheid dan vroeger in het gebruik van de middelen die ter beschikking zullen komen. Wat dat aspect betreft, volg ik u. Toch blijft de vraag hoe ver de steden mogen gaan in het gebruik van de middelen. U weet dat we over het antwoord op die vraag van mening blijven verschillen.

Ik heb in de commissie om verduidelijking gevraagd. Ik heb die echter onvoldoende gekregen. In artikel 3 wordt bepaald dat het de bedoeling van het stedenbeleid is om te komen tot een verbetering van de leefbaarheid van de steden. Leefbaarheid heeft volgens mij alles te maken met de toegankelijkheid van een stad, met de parkeermogelijkheden, met de gezinsvriendelijkheid van een stad, met de aanwezigheid van handel en horeca en met een aangename leef – en woonomgeving. Ook en vooral heeft de leefbaarheid te maken met veiligheid. Ik weet waarover ik spreek, want ik kom uit Antwerpen.

Mijnheer de minister, in verband met de veiligheidsinvesteringen die steden en meer bepaald mijn stad zouden willen doen, bent u te onduidelijk gebleven. In de commissie heb ik het voorbeeld van de BIN's aangehaald. U kon op mijn vragen in dat verband niet bevestigend of ontkennend antwoorden. Ik vraag me af of een stad op basis van het ontwerp dat nu voorligt, andere veiligheidsinvesteringen kan en mag doen. Mag een stad in het kader van de leefbaarheidsclausule schadevergoedingen uitkeren aan winkeliers die het slachtoffer van de toegenomen onveiligheid zijn geworden ? Mag een stad de vrijgekomen middelen aanwenden om bewakingscameracircuits te installeren ? Mag een stad lijnspotters aanwerven om toezicht te houden op de veiligheid en de orde op het open-

baar vervoer ? Mag een stad stadswachters aanwerven voor die sociale wijken waar de situatie bijzonder explosief is ? Mag een stad bijkomend investeren in administratief personeel bij het politiekorps ?

De minister heeft deze vragen nog niet duidelijk beantwoord. Gezien deze onduidelijkheid, zullen we ons voorlopig tot een onthouding beperken. Indien de minister alsnog de nodige duidelijkheid weet te verschaffen, zullen we misschien voor dit ontwerp van decreet stemmen. (*Applaus bij het VB*)

De voorzitter : De heer Vandenbossche heeft het woord.

De heer Dany Vandenbossche (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, de verslaggever heeft daarnet al verklaard dat dit ontwerp van decreet het sluitstuk van de herfinanciering van de steden en de gemeenten vormt. Over het gebruik van de middelen van het Vlaams Stedenfonds is al heel wat gezegd. Ik zou in dit verband nog twee zaken willen aanhalen.

Naar aanleiding van verschillende ontwerpen van decreet is herhaaldelijk gediscussieerd over de vraag waarom bepaalde steden en gemeenten hier al dan niet in zijn opgenomen. Wat het Vlaams Stedenfonds betreft, is gekozen voor de in het RSV voorziene indeling.

In de loop van de jaren 1990 is de financiering van de kansarmoedebestrijding van een all-over financiering, via het VFIK, tot het SIF geëvolueerd. Nu wordt eindelijk een einde gemaakt aan wat de steden de betuttelende rol van de centrale overheid noemen.

Hoewel het op een andere wijze wordt gestructureerd, blijft het overleg tussen stadsbestuur en OCMW behouden.

Zoals de verslaggever daarnet al heeft uiteengezet, is voor de steden Antwerpen en Gent in een voorafname voorzien. De opgegeven percentages kloppen evenwel niet helemaal. Ik heb in de commissie al verklaard dat we voor solidariteit hebben gekozen. De voorafnames maken deel uit van deze solidariteit.

Ik vraag me af of we in het kader van het Vlaams Stedenfonds voor dertien steden moeten kiezen. In dit verband wil ik zelfs nog verder gaan dan de vorige spreker. Wat mij betreft, hadden het gerust wat minder steden mogen zijn en had het solidariteits-

Vandenbossche

principe op een andere manier aan bod mogen komen. In de praktijk kan dit blijkbaar niet.

Het voorliggend ontwerp van decreet betekent een stap vooruit. Het vormt het sluitstuk van de herfinanciering van de steden en de gemeenten. Het engagement om met beheersovereenkomsten van achtereenvolgens vijf jaar en zes jaar te werken biedt de steden en de gemeenten nog steeds voldoende ruimte om deze beheersovereenkomsten na het nodige overleg zelf in te vullen.

Ik ben het niet eens met de heer De Smet wanneer hij stelt dat men smaller zou kunnen gaan bij de keuze van de steden en gemeenten, maar dat men daarvoor andere criteria zou moeten gebruiken. Ik verwijs naar mijn redenering van daarnet. Het ruimtelijk structuurplan is gebruikt in heel veel decreten van de voorbije jaren en heeft zijn beperkingen. Misschien moet er een andere indeling komen. Dat is echter geen gemakkelijke opgave. Dat hebben we overigens al gemerkt bij het decreet inzake het Gemeentefonds. Een aantal steden, die ik hier niet bij naam zal noemen, maar die u bekend zijn, hebben bijzondere regelingen gekregen in dat fonds.

De sp.a zal dit ontwerp van decreet goedkeuren. Dit Stedenfonds moet er immers toe leiden dat de middelen van SIF en SIF+ in een bijzondere financieringsvorm vertaald zijn, en niet in een algemene financiering. Voor hetzelfde geld was dit immers natuurlijk helemaal opgenomen in het Gemeentefonds. *(Applaus bij de meerderheid)*

De voorzitter : De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans *(Op de tribune)* : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, alvorens te beginnen aan mijn betoog wil ik even een opmerking maken. Diverse mensen hebben al herhaaldelijk opgemerkt dat er in dit huis te weinig gebeurt. Ik stel vast dat de pers ons de laatste tien dagen overspoelt met berichten over moeilijkheden in steden. Het is dan ook opvallend dat een van de belangrijkste beslissingen die terzake op Vlaams niveau kan worden genomen door de Vlaamse regering en door het Vlaams Parlement kan worden goedgekeurd, namelijk een belangrijk en positief signaal aan de steden, misschien wel onopgemerkt zal voorbijgaan. Het is een jammerlijke vaststelling, maar het is belangrijk om ze te maken.

De voorzitter : Ik neem akte van uw opmerking. Ik denk echter wel dat er iemand van Belga aanwezig is, die een verslag kan doorsturen aan de anderen.

De heer Dirk Holemans : Het had meer mogen zijn.

Ik wil mijn betoog beginnen met twee citaten uit beleidsbrieven van de minister, die ik erg relevant vind, daar ze de context van dit debat schetsen. Verleden jaar schreef de minister in zijn beleidsbrief : 'Het voeren van een stedenbeleid is in Vlaanderen niet vanzelfsprekend. De noodzaak om voor een beperkt aantal steden specifieke maatregelen te treffen, wordt niet altijd op enthousiasme onthaald.' Ook deze maal hebben we ter zake een debat gehad. Zelf voel ik nooit de noodzaak om, als er in de commissie wordt gediscussieerd over plattelandsbeleid, te kijken of men ook iets doet voor de steden. Dus als men het in dit parlement heeft over een stedenbeleid, dan moet men de moed hebben om zich te concentreren op die steden en zich niet af te vragen wat er voor de plattelandsgemeenten gebeurt. Dat zijn twee zeer belangrijke parallelle discussies, die men niet met elkaar mag vermengen.

Dan kom ik tot de huidige beleidsbrief, die ik cruciaal vind, en relevant in het licht van de discussies van de voorbije dagen. De minister schreef letterlijk in zijn beleidsbrief dat er nogal wat verwarring bestaat inzake de stadsvlucht. Sterker nog, hij geeft aan dat de stadsvlucht niet is gestopt. Er kan enkel worden gesproken over een afremmen van de stadsvlucht. Wanneer men het heeft over het terugdringen of het toenemen van de stadsvlucht, geeft men blijk van een te simpele benadering van een complex fenomeen.

Zo zouden volgens de minister de gestabiliseerde migratiecijfers en zelfs de lichte stijging van de stedelijke populatie wel eens veeleer te maken kunnen hebben met geregulariseerde vluchtelingen en een toestroom van migranten dan met het aantrekken of houden van gegoede tweeverdieners met kinderen. De minister besluit : 'De evolutie van de armoedecijfers en de financiële situatie van de gezinnen in de steden geven trouwens aan dat er op deze gebieden allesbehalve een kentering valt waar te nemen.'

Dit is mijns inziens de ultieme motivatie voor een afzonderlijk en sterk Stedenfonds. Er is namelijk de vaststelling dat steden nog steeds mensen met een goed inkomen verliezen en een instroom kennen van mensen die heel wat terechte noden hebben. Vanuit deze doelstelling moeten we steden ondersteunen. Daarom vind ik het ook goed dat de minister terecht verwijst naar een dualisering in de samenleving, die vooral merkbaar is in de steden. Met andere woorden, dit Stedenfonds is meer dan noodzakelijk.

Holemans

Het is correct dat het SIF te veel administratie met zich meebrengt. Nu is er de hoop dat we deze administratie enigszins kunnen verlichten en dat er ook op een meer heldere en eenvoudige wijze wordt gecommuniceerd.

Ik zal geen namen noemen om te vermijden dat ik een polemieek start, maar de voorbije dagen heb ik minstens één burgemeester van een grote stad horen zeggen : 'We hebben veel problemen, maar onze SIF-middelen zijn gedaald.' Dit is natuurlijk manifest onjuist. De Vlaamse regering verhoogt de middelen voor de steden. Als steden bepaalde problemen hebben, mogen ze dat dus niet zomaar afschuiven op de Vlaamse regering. Ik herhaal dat het absoluut onjuist is dat de SIF-middelen zouden dalen. De meeste steden gaan erop vooruit. Sommige steden blijven stabiel.

Er is veel gesproken over het feit dat we af zouden stappen van die administratieve betutteling en dat we naar een grotere autonomie voor de steden zouden gaan. Uiteraard heeft elk beleidsniveau een autonomie, maar ik wil er toch voor pleiten het begrip autonomie niet te misbruiken. In het kader van het Stedenfonds wil ik liever pleiten voor het begrip gedeelde verantwoordelijkheid. De voorbije periode is gebleken dat problemen in steden problemen zijn voor heel Vlaanderen. We moeten samen naar oplossingen zoeken.

Ik denk trouwens ook aan andere decreten, zoals het decreet inzake het onthaalbeleid of het decreet inzake inwerkmaatregelen. Die decreten zullen zich vooral op het lokale vlak moeten vertalen in samenwerking met de stedelijke overheden. Ik spreek hier dus liever over een gedeelde verantwoordelijkheid dan over een autonomie van twee niveaus, waarbij dan de indruk ontstaat dat problemen onafhankelijk kunnen worden opgelost.

In die zin vind ik het zeer goed dat in het decreet is opgenomen dat er een dialoog moet komen op politiek niveau tussen de Vlaamse regering en de respectieve burgemeesters. Deze dialoogvorm zal toelaten om er op open wijze voor te zorgen dat de middelen uit het Stedenfonds op de juiste wijze worden ingezet om de bestaande noden te lenigen en dat er een politiek debat over wordt gevoerd.

In verband met deze dialoog tussen de burgemeesters en de Vlaamse regering heb ik toch nog een vraag voor de minister. De voorbije maanden heb-

ben steden intern gediscussieerd hoe ze in de toekomst de middelen van het Stedenfonds zullen besteden. Uiteraard hebben ze die discussie moeten voeren, want ze zagen zich geplaagd voor de oefening om de begroting 2003 op te stellen in het kader van een meerjarenbegroting.

In die zin is er dan toch de volgende vraag. Er is een minister die met een decretaal kader naar de steden stapt en zegt : 'In dit decretaal kader kunnen we projecten financieren in een algemeen concept.' Een aantal steden hebben die oefening echter al gemaakt. We moeten dus eerlijk bekennen dat dit decreet beter iets vroeger was gekomen. Toch denk ik dat de minister voor een uitdaging staat, want er is een spanningsveld. Enerzijds hebben een aantal steden hun oefening reeds afgerond, en anderzijds is er het feit dat er toch duidelijke doelstellingen zijn omschreven in het decreet.

De voorzitter : Minister Van Grembergen heeft het woord.

Minister Paul Van Grembergen : Mijnheer Holemans, de steden hebben in elk geval richtlijnen gekregen in verband met de begroting en in verband met de geldmiddelen die vroeger vanuit het SIF kwamen. Op basis daarvan hebben ze hun begroting voor 2003 kunnen indienen. In de komende maanden zullen de beleidsovereenkomsten worden besproken om dan de trekkingsrechten vast te leggen. Ik heb dus geen signalen gekregen van de steden dat er onzekerheid of twijfel zou zijn in verband met de begrotingsopmaak.

De voorzitter : De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Ik steun de stelling van de heer Vandenbossche dat in het Stedenfonds wellicht veeleer te veel dan te weinig steden zijn opgenomen. Ik ben onder meer benieuwd hoe Hasselt, waar men in het verleden zelf trots stelde dat de stad geen recht heeft op SIF-middelen, de middelen zal gebruiken binnen de vooropgestelde doelstellingen. Ik sta kritisch tegenover deze zaak, zoals dat ook al langer het geval is over het decreet stadsvernieuwingsfonds.

Ik heb nog een persoonlijke bedenking over iets wat het Stedenfonds overstijgt, maar er toch niet van los kan worden gezien. De vragen van het Vlaams Blok zijn tekenend. De kritiek op het gebruik van de SIF-middelen slaat niet enkel op de daarmee samengaande administratieve overlast, maar ook op andere ontwikkelingen, die te maken

Holemans

hebben met een breder maatschappelijk debat. Uit dat debat blijkt een verlies in het geloof in het emancipatorisch potentieel van mensen. Men verliest het geloof in preventie, en roept om meer plichten. Denken we maar aan het huidig debat over de werkloosheid van allochtonen. Het probleem doet zich vooral voor in de grootsteden. De harde cijfers zijn opzijgeschoven voor een niet op de feiten gebaseerd discours.

We kennen de cijfers. De Vlaamse werkloosheidsgraad bedraagt 7 tot 8 percent. In de grootsteden is dat cijfer het dubbele ; voor de allochtonen schommelt het cijfer rond de 30 percent. Plots zegt men dat allochtonen niet genoeg hun best doen. Het zou aan hun mentaliteit liggen, alsof die mentaliteitswijziging de allochtone werkloosheid plots zou wegwerken. Zo'n uitspraken verhullen meer dan ze blootleggen. De Mechelse burgemeester Somers doet afbreuk aan de goede projecten in zijn stad door met dat soort beweringen uit te pakken. Ik verzet me krachtig tegen het individualiseren van structurele maatschappelijke ongelijkheden. Het is een discours dat activeert, maar het zijn vooral de zwakkeren die worden geactiveerd.

Het verheugt me dat nu ook de overheden en de privé-sector worden aangesproken om hun verantwoordelijkheden op te nemen inzake de tewerkstelling van alle groepen van de samenleving. Alle maatschappelijke actoren moeten een rol vervullen. Uitspraken waarin zonder veel kennis van zaken preventieve projecten van samenlevingsopbouw worden geminimaliseerd en repressieve maatregelen worden gemaximaliseerd, bieden geen oplossing. De straathoekwerker is out, de overlastmanager is in, zo lijkt het wel. De bevoegde minister draagt de verantwoordelijkheid dat de middelen van het Vlaams Stedenfonds op een correcte manier worden gebruikt, in het verlengde van de Vlaamse bevoegdheden welzijn, cultuur, werkgelegenheid en onderwijs. Politionele bevoegdheden horen daar niet bij.

De minister werkt aan de verzoeting van de samenleving. Hij heeft veel werk op de plank tijdens het overleg met de dertien burgemeesters. Ik heb twee aandachtspunten voor hem. Er is een suggestie om een pact met de allochtonen af te sluiten. Is de minister bereid om dat idee te steunen ? Verder is er nood aan experimenten ter bevordering van de vernieuwing van de lokale democratie. Een van de centrale doelstellingen in het decreet is de versterking van de lokale bestuurskracht. Voor mij be-

tekent dat ook de polis opnieuw verbinden met de politiek, en omgekeerd. Het gaat dus om meer dan louter vormingsprogramma's voor ambtenaren of informatiebrochures. Voor mij gaat het om het steunen van experimenten met nieuwe inspraakmodellen en nieuwe modellen van lokale democratie.

Gisteren verscheen in De Standaard een opinie-stuk van Manu Claeys dat goed samenvat wat ik slechts in lange bewoordingen zou kunnen zeggen. Het stuk was getiteld 'Weten we wel alles over Borgerhout ?' Een interessant stukje daaruit kan ook het parlement aanbelangen : 'Het interessante van dit alles is dat Borgerhout andermaal als spiegel voor Vlaanderen functioneert. Er is een meerderheid die jarenlang volhoudt dat de kleine groep nieuwkomers zich maar moet aanpassen, maar intussen wordt steeds minder duidelijk wie meerderheid is en wie niet. Het onderscheid tussen de twee vervaagt in heel Vlaanderen, maar vooral en vooreerst in Borgerhout. Een conclusie zou kunnen zijn dat we allen tot minderheden behoren binnen een steeds veelkleuriger samenleving en dat culturele diversiteit niet straffeloos genegeerd kan worden binnen een vrijgevochten democratie waar iedereen gelijke rechten en plichten heeft. Een politiek afdwingbare vertaling van dit besluit blijft evenwel uit, evenals de daarvoor noodzakelijke mentaliteitswijziging.'

Dit lijkt me een mooie opdracht voor de Vlaamse minister van Stedenbeleid. (*Applaus bij de meerderheid*)

De voorzitter : De heer De Cock heeft het woord.

De heer Dirk De Cock (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, vooreerst dank ik de heer Logist voor zijn uitgebreid verslag. Samen met de heer Holemans constateer ik tot mijn spijt dat de pers heel weinig belangstelling betoont voor het stap-voor-stapwerk van de commissie, het parlement en de Vlaamse regering voor het Vlaams Stedenfonds, dat nochtans uitmond in een degelijk instrument dat gericht probleemoplossend kan werken. Het biedt waarschijnlijk te weinig sensatie. Dat is een teken aan de wand.

Het gaat hier om het sluitstuk van de gemeentelijke en stedelijke financiering. Het stedenbeleid is erop gericht de stadsvlucht tegen te gaan en het democratisch draagvlak in de steden te verhogen. Een analyse van het Sociaal Impulsfonds geeft aan dat overwegend werd ingespeeld op achterstelling en kansarmoede vanuit een sociale invalshoek. Met

De Cock

het Stedenfonds wordt echter de nadruk gelegd op een globaal en duurzaam beleid, waarin alle dimensies aan bod kunnen en moeten komen.

In de context van die duurzaamheidsvisie wenst de Vlaamse regering samen te werken met de steden. Die gedeelde verantwoordelijkheid is heel belangrijk. De twee doeleinden die naar voren worden geschoven, het verhogen van de leefbaarheid en het tegengaan van dualiteit, zijn juist zoals de SIF-gelden gericht op kansarmoede. Nu worden ze in een breder perspectief geplaatst, dat zich uitstrekt tot zowel de sociale, culturele, economische en ecologische als de fysiek ruimtelijke dimensies. Bovendien kunnen de steden hun overheidsapparaat optimaliseren om meer ad rem op de uitdagingen in te spelen.

De hervorming voor de steden betekent geen vermindering van hun inkomsten. Er zijn integendeel meer middelen vrijgemaakt. Steden zoals Antwerpen en Gent kunnen met andere woorden verschillende projecten hun blijvende steun garanderen. Een groot verschil met het vroegere SIF-beleid is echter dat de recente hervormingen tot meer gemeentelijke autonomie hebben geleid. Dat was ook hun vraag.

Het kan immers niet de bedoeling zijn dat de Vlaamse overheid zich bemoeit met het operationeel gedeelte. Het is de stad die de prioriteiten het best aanvoelt en vastlegt. Op die manier oordeelt ze in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel wat volgens haar mening het beste is. Niettemin zijn bovenstaande drie criteria als leidraad genomen.

Tevens benadruk ik de objectiviteit van de selectie en de toewijzing van de middelen. De oorspronkelijke selectie om van 32 steden over te gaan naar 13 centrumsteden, is gestoeld op drie onafhankelijke wetenschappelijke organisaties, namelijk het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, de SERV en het vroegere Gemeentekrediet, Dexia.

Spirit stelt eveneens dat hierdoor de verantwoordelijkheid voor de grote steden is opgenomen. De zogenaamde clusterbenadering zorgt ervoor dat drie vierde van het vastleggingskrediet, op de voorafnames na, wordt toegewezen aan Antwerpen en Gent. Daar is de stedelijke problematiek effectief groter dan in de overige elf centrumsteden. De sleutel tot de verdeling van deze middelen werd bovendien gebaseerd op de achterstellers- en kansarmoedecriteria van het Sociaal Impulsfonds.

Tot slot wil ik erop wijzen dat de afschaffing van de financiële sanctionering bij het niet halen van de resultaten een goede zaak is. Er zijn immers tal van externe factoren die het resultaat kunnen beïnvloeden. Die factoren heeft een stad niet steeds in de hand.

De steden hebben nu de mogelijkheid om de budgetten op een optimale en quasi-autonome manier aan te wenden. Hopelijk kunnen ze hiermee de leefbaarheid verhogen en de dualisering een halt toeroepen. Volgens onze fractie betreft het hier in elk geval een grote stap vooruit. *(Applaus bij de meerderheid)*

De voorzitter : De heer Vermeulen heeft het woord.

De heer Jo Vermeulen (Op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, wat ik te zeggen heb over het Stedenfonds, heb ik reeds hoofdzakelijk kunnen zeggen in de commissie. Ik zal dat niet herhalen.

De afgelopen week heeft dit Stedenfonds voor mij echter nog aan waarde gewonnen, niet zozeer op het financiële vlak, maar wel op het vlak van het discours dat wordt gehanteerd, de aanpak en de criteria. Ik zeg dat omdat ik in de Sergeyselsstraat woon, een zijstraat van de Turnhoutsebaan, sinds enige tijd wereldberoemd. Ik heb daar veel rondgefietst en gewinkeld de voorbije week, net als jaren daarvoor al. Ik vermoed dat collega's van mij dat in het verleden ook hebben kunnen doen in Sint-Niklaas, Mechelen en andere steden die in aanmerking komen voor subsidies van het Stedenfonds. De leefbaarheid was daar 'talk of the town' en staat er onder druk, maar wordt ook gesteund. U hebt trouwens tijdens de uitvaart vrijdag zelf kunnen ervaren hoe sereen men in Borgerhout omgaat met wat er gebeurd is.

Ik vind het discours van dit Stedenfonds heel belangrijk, ten eerste wat de criteria betreft. We hebben in de commissie gezegd dat de criteria vrij vaag en invulbaar zijn. Voor mij worden ze echter hoe langer hoe duidelijker als kader. Ten eerste is er de leefbaarheid. Ik denk dat we kunnen stellen dat het Stedenfonds een waardige opvolger moet zijn van het Sociaal Impulsfonds, waarmee men de leefbaarheid op tal van sociale vlakken, zowel preventief als curatief, gestalte kan geven en het gaat hier over structurele projecten. Mijnheer Penris, in omstandigheden als deze moeten handelaars die calamiteiten hebben ondervonden, worden vergoed. Het Stedenfonds gaat echter dieper en functioneert op langere termijn.

Vermeulen

Ten tweede is er het belangrijke criterium van het tegengaan van het dualisme. Tegenwoordig is echter alles dualisme. Er is dualisme tussen rijk en arm, tussen jong en oud, tussen geschoold en ongeschoold, tussen autochtoon en allochtoon, tussen wijk X en wijk Y, enzovoort. Het criterium werd in het decreet negatief geformuleerd : het tegengaan van dualisme. De voorbije week werd me echter duidelijk dat we dit niet negatief maar positief moeten duiden, en dat we de diversiteit moeten vormgeven en ondersteunen. Er werd door andere sprekers reeds verwezen naar de diversiteit op tal van vlakken. In plaats van gewoon te zeggen dat dualisme moet worden tegengegaan, wat men daar ook onder moge verstaan, denk ik dat de diversiteit moet worden ondersteund.

Ten derde is er het goed bestuur. Dat betekent een beslissingsvaardig bestuur dat overleg pleegt. Ook dat heb ik de voorbije weken kunnen ondervinden. Er wordt in het Stedenfonds expliciet verwezen naar overleg met het OCMW. Dat zal ook met andere partners, zoals de bevolking, de partners in de samenleving, van welke kleur ook, moeten gebeuren. De criteria zijn mij dus duidelijker geworden.

Wat me ook hoe langer hoe belangrijker lijkt, is het feit dat wordt voortgebouwd op plannen en visies die al in ontwikkeling zijn en waaromtrent al projecten lopen. We beginnen niet van een tabula rasa. De voorbije week wilde blijkbaar een aantal mensen van een tabula rasa beginnen, alsof er nog niets was gebeurd. Laat het Stedenfonds een impuls en een ondersteuning zijn, laat het sociale en maatschappelijke missing links op verschillende domeinen realiseren, laat het katalysator en impuls zijn. Men werkt verder op wat er al gebeurt op het gebied van overleg en wijkontwikkeling. Er zijn de voorbije weken verschillende projecten in de belangstelling gekomen omdat ze prijzen hebben gekregen. Er is zeer veel dynamiek. Laat het Stedenfonds die dynamiek stimuleren, gaten opvullen en impulsen geven waar nodig.

Het Stedenfonds houdt zich daarbij gelukkig ver van simplistische en gemakkelijke oplossingen, want die zijn er niet. Als ik hoor dat Vlaamse mama's varkensvlees moeten gaan kopen in Marokkaanse winkels, dan draait mijn maag om, want met dit soort van simplisme raken we geen stap verder. Neen, geef de diversiteit vorm en ondersteun die. Welnu, het Stedenfonds doet dat.

De laatste invalshoek die ik zeer belangrijk vind, is het partnership tussen de Vlaamse regering en de

stedelijke overheid waaraan vorm wordt gegeven. Die gedeelde verantwoordelijkheid moet er zijn op basis van goodwill en van goede verstandhouding tussen de verschillende partners. Het Stedenfonds stapt niet in een terminologie van toekijken, belonen en straffen. We hebben een verantwoordelijkheid die we samen, gesteund door de middelen van het Stedenfonds en door de criteria projectmatig willen vorm geven.

Onwillekeurig groeit er altijd wantrouwen tussen verschillende beleidsniveaus, op basis van wat men hoort of leest, tussen gemeenschappen, tussen partijen en verantwoordelijken. Het Stedenfonds wil de nadruk leggen op het vertrouwen en het samen werken aan leefbare steden. We moeten dat ook als een maatschappelijke problematiek beschouwen en niet individualiseren. Ik zeg dit omdat sommige debatten van het maatschappelijk probleem vertrekken en het iets te snel individualiseren door te willen bepalen wie fout is, hetzij een persoon hetzij een organisatie. Zo komen we heel snel bij het treffen van sancties. Dat gevaar dreigt in de discussies over inburgering en tewerkstelling. Men legt zeer gemakkelijk de nadruk op welke sancties kunnen worden getroffen om wat te bereiken. De sancties zijn echter afgeleiden, niet de essentie, zelfs niet de essentie van gelijk welk maatschappelijk debat. De essentie is de verantwoordelijkheid en het doel dat men wil realiseren.

Vanuit een verantwoordelijke aanpak en vanuit een diepgaande werking, vanuit de ondersteuning van de reeds bestaande initiatieven, zal ik vandaag met nog meer enthousiasme dan onlangs in de commissie het ontwerp van decreet goedkeuren, samen met mijn fractie en ik naar ik hoop ook met het voltallige parlement. (*Applaus*)

De voorzitter : Minister Van Grembergen heeft het woord.

Minister Paul Van Grembergen (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, geachte leden, ik dank de verslaggevers van harte voor het uitstekende verslag dat de filosofie van dit ontwerp van decreet zeer goed weergeeft en de wijze waarop we trachten invulling te geven aan de noden die er in onze steden zijn. Er bestaat over de banken van meerderheid en oppositie heen een vrij grote eensgezindheid omtrent de keuzes die worden gemaakt. Dit zou aanleiding kunnen geven tot indommeling en zelfgenoegzaamheid. Zou, want dit kan hier niet het geval zijn, wel integendeel. Het moet aanleiding geven tot de doelbewuste ambitie om de verwachtingen, zoals verwoord in het ontwerp van de-

Van Grembergen

creet, in de komende jaren na te streven en te implementeren.

De meeste aandachtspunten zijn hier – en in de commissie – uitvoerig en uitstekend aan bod gekomen. Ik zal daar dus niet verder op ingaan. Toch wens ik nog even de aandacht te vestigen op enkele aspecten.

We doen een sterk beroep op de steden en hun besturen – waarbij ik in de eerste plaats verwijs naar de OCMW's – om aan de doelstellingen invulling te geven. Essentieel hierbij is het beleid en de afspraken die daarbij gemaakt zullen worden tussen de Vlaamse regering en de steden zelf. Ik verwijs in het bijzonder naar de wijze waarop er gepland wordt, naar de wijze waarop dit opgevolgd wordt, naar de wijze waarop men naar de resultaten gaat kijken en naar de wijze waarop men die uiteindelijk zal beoordelen.

Elke stad die hier in aanmerking komt, krijgt voor de komende vijf jaar – en zelfs langer indien dit als uitstekend geëvalueerd wordt – de kans om een echt partnerschap in volle verantwoordelijkheid op te nemen. De genoemde en afgebakende steden kunnen dus met hun verantwoordelijkheid, met hun inzichten, met hun studiediensten, met het verenigingsleven en met het sociaal weefsel plannen maken. Die plannen worden samen met ons bekeken en beoordeeld en vervolgens wordt daar dan uitvoering aan gegeven. Ze weten dus heel goed binnen welke portefeuille en binnen welke plannen ze kunnen werken. Daarbij komt dus zowel vrijheid als grote verantwoordelijkheid kijken. Dit is essentieel en daarmee stapt de Vlaamse regering af van de dwingende situatie om te komen tot een veeleer uitnodigende situatie, gebaseerd op partnerschap.

Een tweede belangrijk aspect dat ik wens aan te halen, is de veiligheid, iets waarnaar de heer Penris uitvoerig heeft verwezen. Uiteraard hecht ook het Vlaams niveau daar belang aan. Wat ik echter niet wil, is dat de door Vlaanderen ter beschikking gestelde middelen zouden gaan naar de strakke invulling van de federale verantwoordelijkheid. De administratieve politionele invulling is een federale verantwoordelijkheid. Indien Vlaanderen een deel van die verantwoordelijkheid op zich zou nemen, dan zal dit enkel als gevolg hebben dat de federale druk wordt verminderd. Dat zou immers in strijd zijn met de strategie die de voorbije jaren door Vlaanderen werd uitgewerkt, waarbij we wel aandachtspunten willen aanbrengen, zonder echter

onze verantwoordelijkheid te verruimen en aldus het federale niveau van zijn verantwoordelijkheid te ontlasten. Ik weet immers maar al te goed wat daarvan het eindresultaat zou kunnen zijn.

Veiligheid betekent uiteraard meer dan de zuiver politionele situatie en meer dan de zuiver administratieve ondersteuning. Veiligheid heeft te maken met het stadsweefsel, met de wijze waarop het verenigingsleven kansen krijgt, met de wijze waarop verkrotte buurten worden aangepakt. Daar zullen de steden meer moeten op inspelen. Ik kan me niet voorstellen dat probleembuurten niet ter sprake zouden komen in de plannen van de steden. Daarna moet een evaluatie worden gemaakt van de genomen initiatieven.

Het voortgangsrapport zal dan worden beoordeeld. Als een stad niet beantwoordt aan de keuzes, kan dat gevolgen hebben voor de middelen. Maar wellicht komt het niet zover. Als het toch zover zou komen, dan heeft dat belang voor de nieuwe situatie na 6 jaar.

Ondertussen is het duidelijk dat alle steden weten hoe ze hun begroting kunnen opmaken. In het voorjaar zullen ze na voorlegging van de plannen de trekkingsrechten kunnen invullen.

Tot mijn grote vreugde stel ik vast dat dit debat niet heeft geleid tot een tegenstelling tussen het platteland en de stad. Als men een land bezoekt, proeft men dat land in zijn steden en zijn platteland. Vlaanderen kan men slechts kennen door de steden en de open ruimte te proeven. Als we in de komende jaren een goed stedenbeleid voeren, dan zal dat vele positieve effecten hebben. Dan krijgen de steden opnieuw kwaliteit en wordt het samenlevingspatroon opgebouwd. Daarin speelt ook de cultuur een belangrijke rol. Dat moet de stadsvlucht tegenhouden, dat doet de zin om in een stad te wonen, toenemen, met alle voordelen die daaraan verbonden zijn. Tegelijkertijd moet het ons een kans bieden om de weinige open ruimte die in Vlaanderen nog overblijft, voor 100 procent te bewaren, in navolging van het algemeen regeringsbeleid dat werd vastgelegd in 1999-2000. Er is geen tegenstelling. Wie de cijfers van het Gemeentefonds onder de loep neemt, merkt dat meer middelen worden gegeven aan de plattelandsgemeenten.

Ondanks alle perikelen van de begroting zijn de gemeenten en steden op de hoogte van de zaak. Het Gemeentefonds met groeisysteem en het Stedenfonds met groeisysteem liggen vast. Daarenboven is er nog het Stadsvernieuwingsfonds. Alles bij elkaar gaat het over heel veel middelen om het ge-

Van Grembergen

meentebeleid en het stedelijk beleid op een goede manier in te vullen. Ik ken de honger en die is niet voor 100 percent gestild, maar wie initiatief neemt, beschikt nu over mogelijkheden.

Dit ontwerp van decreet vormt de afronding van reeds bestaande decreten. We kunnen de komende 6 jaar positief tegemoet zien als op stedelijk niveau op een verantwoordelijke wijze invulling wordt gegeven aan de voorwaarden die het parlement gezamenlijk heeft bepaald en die werden ingeschreven in het ontwerp van decreet.

Ik dank iedereen voor het fijne voorloop van het gesprek. Ondanks de afwezigheid van de grote roertrommers in de media, bewijst het Vlaams Parlement met dit ontwerp van decreet dat het een echt parlement is met een eigen invulling. *(Applaus bij de meerderheid en CD&V)*

De voorzitter : Vraagt nog iemand het woord ?
(Neen)

De algemene bespreking is gesloten.

Artikelsgewijze bespreking

De voorzitter : Dames en heren, aan de orde is de artikelsgewijze bespreking van het ontwerp van decreet tot vaststelling van de regels inzake de werking en de verdeling van het Vlaams Stedenfonds.

HOOFDSTUK I

Algemene bepalingen

Artikel 1

Dit decreet regelt een gemeenschaps-en gewestaangelegenheid.

– *Aangenomen.*

Artikel 2

In dit decreet wordt verstaan onder :

1° trekkingsrecht : het recht van een stad of de Vlaamse Gemeenschapscommissie, afgekort VGC, op een aandeel in het bedrag van het

jaarlijkse vastleggingskrediet van het Stedenfonds, zoals vastgesteld in de bepalingen van dit decreet ;

2° vastleggingskrediet : het vastleggingskrediet dat jaarlijks in de begroting wordt ingeschreven en dat het bedrag bepaalt dat jaarlijks in de vorm van trekkingsrechten wordt toegekend aan de steden en de VGC ;

3° beleidsovereenkomst : een overeenkomst tussen de Vlaamse regering en de stad of de Vlaamse regering en de VGC waarin wederzijds afspraken voor de periode van de beleidsovereenkomst worden vastgelegd ;

4° lokale actoren : rechtspersonen, instellingen, diensten, organisaties en/of groeperingen die op lokaal vlak bijdragen tot de realisatie van de doelstellingen van het Stedenfonds.

– *Aangenomen.*

Artikel 3

§ 1. Er wordt een Stedenfonds ingesteld dat de opdracht heeft om steden en de VGC te ondersteunen bij het voeren van een duurzaam stedenbeleid waarbij stedelijkheid in al zijn dimensies aan bod kan komen.

§ 2. De Vlaamse regering voert een stedenbeleid dat erop gericht is de stadsvlucht te stoppen en het democratisch draagvlak in de steden te verhogen. Ze voert dit beleid om, in samenwerking met de steden en de VGC, volgende doelstellingen te bereiken :

1° een verhoging van de leefbaarheid van de steden, zowel op stadsniveau als op wijkniveau ;

2° het tegengaan van dualisering ;

3° het verhogen van de kwaliteit van het bestuur.

– *Aangenomen.*

Artikel 4

Het Stedenfonds richt zich op de grootsteden Antwerpen en Gent, de centrumsteden Aalst, Brugge, Hasselt, Genk, Kortrijk, Leuven, Mechelen, Oostende, Roeselare, Sint-Niklaas en Turnhout en de

Voorzitter

VGC, die optreedt als bevoegde instelling voor het tweetalige gebied Brussel-Hoofdstad.

– *Aangenomen.*

Artikel 5

§ 1. Jaarlijks wordt voor het Stedenfonds in programma 53.2 van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap een vastleggingskrediet ingeschreven, waarvan het bedrag minstens gelijk is aan het vastleggingskrediet van het vorige jaar, aangepast met het in § 3 bepaalde evolutiepercentage. Bij de vastlegging van dat bedrag wordt geen rekening gehouden met de verhoging, bedoeld in artikel 8, § 5.

§ 2. Het vastleggingskrediet 2003 bestaat uit het gedeelte boven de waarborg van het Sociaal Impulsfonds 2002, afgekort SIF, aangepast met het in § 3 bepaalde evolutiepercentage.

§ 3. Het evolutiepercentage is de procentuele verhouding, berekend tot op een honderdste van de eenheid, tussen het indexcijfer van de consumptieprijzen van de maand maart van het jaar dat aan het jaar van de verdeling voorafgaat, en het indexcijfer van de maand maart van het jaar daarvoor, zoals die werd gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad, vermeerderd met de geraamde reële groei van het bruto nationaal inkomen van het begrotingsjaar in kwestie, zoals voorzien in de economische begroting bedoeld in artikel 108, g), van de wet van 21 december 1994 houdende sociale en andere bepalingen.

§ 4. Het berekende vastleggingskrediet wordt afgerond op het hogere duizendtal.

– *Aangenomen.*

HOOFDSTUK II

Vaststelling en verdeling van trekkingsrechten

AFDELING I

Voorafname

Artikel 6

§ 1. Van het vastleggingskrediet wordt jaarlijks tien procent voorafgenomen als trekkingsrecht voor de VGC.

– *Aangenomen.*

Artikel 7

Van het vastleggingskrediet, verminderd met de voorafname voor de VGC, wordt jaarlijks een bedrag van 700.000 euro vooraf genomen voor vorming, sensibilisering en communicatie. Die voorafname wordt ingeschreven in het programma 53.2 op basisallocatie 12.05 (libellé Communicatie stedenbeleid).

– *Aangenomen.*

AFDELING II

Vaststelling en verdeling van de trekkingsrechten van de steden

Artikel 8

§ 1. Voor het bepalen van de trekkingsrechten wordt een onderscheid gemaakt tussen Antwerpen en Gent en de centrumsteden. Van het vastleggingskrediet, verminderd met de in artikelen 6 en 7 bedoelde voorafnames, wordt drie vierde gereserveerd voor Antwerpen en Gent. De resterende middelen zijn bestemd voor de centrumsteden. De middelen worden proportioneel verdeeld op basis van het bevolkingsaantal. De verdeling wordt jaarlijks geactualiseerd. Op eenvoudig verzoek worden de steden en de VGC in kennis gesteld van de wijze waarop hun trekkingsrecht is berekend.

Voorzitter

§ 2. De verdeling gebeurt op basis van de recentste bevolkingsgegevens van het Nationaal Instituut voor de Statistiek.

§ 3. De Vlaamse regering stelt jaarlijks het trekkingsrecht vast.

§ 4. De trekkingsrechten, berekend met de toepassing van dit decreet, worden afgerond tot op de euro.

§ 5. De trekkingsrechten die overeenkomstig de bepalingen van artikel 19, § 1, geheel of gedeeltelijk verloren gaan voor een stad of de VGC, worden verdeeld over de andere steden, zoals vermeld in artikel 8, § 1.

§ 6. Als een vergissing werd gemaakt bij de verdeling van de trekkingsrechten, kan de Vlaamse regering deze verdeling herzien. Ze bepaalt de voorwaarden van deze regularisatie.

– *Aangenomen.*

AFDELING III**Gewaarborgd trekkingsrecht****Artikel 9**

§ 1. De toepassing van dit decreet mag er niet toe leiden dat een stad minder ontvangt dan het gedeelte boven het gewaarborgde aandeel uit het Sociaal Impulsfonds 2002.

Deze waarborg geldt niet voor steden of de VGC die ingevolge artikel 19 geheel of gedeeltelijk hun trekkingsrecht verliezen.

§ 2. De berekende aandelen van de steden die lager liggen dan de hierboven gewaarborgde ontvangst, worden verhoogd door afnemings van de daarvoor noodzakelijke bedragen op de aandelen van de steden die hoger liggen dan de gewaarborgde ontvangst. De afnemings gebeurt in verhouding tot de bedragen waarmee de aandelen van die steden de gewaarborgde ontvangst overstijgen.

– *Aangenomen.*

HOOFDSTUK III**Besteding van de trekkingsrechten****AFDELING I****Algemene voorwaarden****Artikel 10**

Het trekkingsrecht moet worden gebruikt om de doelstellingen, vermeld in artikel 3, § 2, te realiseren. De VGC gebruikt haar trekkingsrecht om een duurzaam stedenbeleid op het vlak van gemeenschapsmateries vorm te geven.

– *Aangenomen.*

Artikel 11

Het trekkingsrecht kan pas worden toegekend nadat een beleidsovereenkomst als bedoeld in artikel 12 is opgesteld en is goedgekeurd door de gemeenteraad en de Vlaamse regering of door de Vlaamse regering en de VGC.

– *Aangenomen.*

AFDELING II**De beleidsovereenkomst****Artikel 12**

§ 1. Tussen de stad of de VGC en de Vlaamse regering wordt een beleidsovereenkomst gesloten, die minstens de volgende elementen bevat :

- 1° de strategische en operationele doelstellingen waaraan de stad of de VGC gedurende de periode van de beleidsovereenkomst wil werken ;
- 2° de beoogde maatschappelijke effecten op strategisch niveau en de prestaties op operationeel niveau en de wijze waarop die gemeten worden ;
- 3° de toewijzing van de middelen aan de geformuleerde operationele doelstellingen ;

Voorzitter

4° de verantwoordelijkheden en engagementen van de stad of de VGC en de Vlaamse regering ;

5° de wijze waarop de stad het OCMW bij de voorbereiding, de uitvoering en de voortgangsccontrole zal betrekken ;

6° de wijze waarop de bevolking en de lokale actoren bij de voorbereiding, de uitvoering en de opvolging betrokken worden ;

7° de wijze van begeleiding, monitoring en evaluatie.

§ 2. De beleidsovereenkomst wordt achtereenvolgens goedgekeurd door de gemeenteraad en de Vlaamse regering of door de VGC en de Vlaamse regering. Steden dienen het advies van het OCMW in te winnen.

§ 3. De eerste beleidsovereenkomst loopt tot 31 december 2007 en de daaropvolgende overeenkomsten hebben betrekking op een periode van zes jaar.

§ 4. Bij de goedkeuring van de beleidsovereenkomst verleent de Vlaamse regering een subsidiebelofte die gelijk is aan het bedrag van de gecumuleerde trekkingsrechten die de stad of de VGC krijgt toegekend voor de periode van de beleids-overeenkomst.

§ 5. Elke bijsturing van de beleidsovereenkomst die een wijziging betreft van de strategische doelstellingen of van de nagestreefde maatschappelijke effecten, wordt ter goedkeuring aan de Vlaamse regering voorgelegd. Wijzigingen aan de operationele doelstellingen worden aan de minister, bevoegd voor het Stedenbeleid, ter goedkeuring voorgelegd. Steden en de VGC dienen voorstellen tot wijziging in bij de minister, bevoegd voor het Stedenbeleid.

§ 6. In uitvoering van artikel 12, § 1 3° worden middelen die een stad en de VGC wensen te reserveren vastgelegd in een bijzonder reservefonds Stedenbeleid.

– *Aangenomen.*

Artikel 13

De Vlaamse regering bepaalt het model van de beleidsovereenkomst en de wijze waarop de beleids-overeenkomst wordt voorbereid.

– *Aangenomen.*

HOOFDSTUK IV

Uitbetaling van de trekkingsrechten

Artikel 14

De Vlaamse regering betaalt, voor het einde van het tweede kwartaal, het jaarlijkse trekkingsrecht, waarvoor ze haar toestemming tot gebruik ter uitvoering van de beleidsovereenkomst heeft verleend, aan de stad of de VGC.

– *Aangenomen.*

Artikel 15

De Vlaamse regering bepaalt de nadere regels inzake de regeling voor de uitbetaling van de trekkingsrechten.

– *Aangenomen.*

Artikel 16

Een eventueel negatief saldo of een ambtshalve afname ten gevolge van een vergissing, kan pas van de rekening van de stad en de VGC afgenomen worden na het verstrijken van een termijn van dertig dagen, nadat het besluit ter kennis van de stad of de VGC is gebracht.

– *Aangenomen.*

Artikel 17

In het derde en het vijfde jaar van de vijfjarige beleidsovereenkomst en in het derde en het zesde jaar van de daaropvolgende zesjarige beleidsovereenkomsten legt de stad een voortgangsrapport ter

Voorzitter

goedkeuring voor aan de gemeenteraad. Het voortgangsrapport voor de VGC wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de raad van de VGC. Het voortgangsrapport houdt een evaluatie in van de beleidsovereenkomst en wordt overgemaakt aan de minister, bevoegd voor het Stedenbeleid.

– *Aangenomen.*

Artikel 18

De Vlaamse regering bepaalt vorm en inhoud van het voortgangsrapport.

– *Aangenomen.*

Artikel 19

§ 1. De stad of de VGC die de in de beleidsovereenkomst afgesproken prestaties niet levert, kan haar trekkingsrechten die voor de uitvoering van de beleidsovereenkomst werden vastgelegd geheel of gedeeltelijk verliezen. De afname gebeurt op het trekkingsrecht van het daarop volgende jaar.

§ 2. De Vlaamse regering legt de regels vast van de wijze waarop de controle, het toezicht en de sanctionering zullen gebeuren.

– *Aangenomen.*

Artikel 20

Onverminderd de regels bepaald in de artikelen 41 en 50 van de wetten op de Rijkscomptabiliteit, gecoördineerd op 17 juli 1991, worden vrijgesteld van het voorafgaand visum van het Rekenhof, de tegemoetkomingen toegekend aan de lokale besturen voor uitgaven in het kader van het Stedenfonds onder basisallocatie 43.01, programma 53.20. Het Rekenhof kan ter plaatse een controle a posteriori verrichten met betrekking tot de toepassing van het decreet.

– *Aangenomen.*

HOOFDSTUK V**Overgangsbepalingen****Artikel 21**

Een stad of de VGC kan haar niet-vastgelegde trekkingsrechten op de Vlaamse begroting van het SIF 2002 overdragen naar haar aandeel in het Stedenfonds.

– *Aangenomen.*

Artikel 22

Trekkingsrechten van het SIF 2002, die door de stad of de VGC werden vastgelegd voor eind 2002, kunnen nog omgezet worden in reële betalingen tot uiterlijk 30 juni 2003. Voor investeringen kunnen betalingen gebeuren tot uiterlijk 31 december 2004.

– *Aangenomen.*

Artikel 23

Opgevraagde trekkingsrechten van het SIF die niet vastgelegd werden in de lokale begroting vervallen.

– *Aangenomen.*

Artikel 24

Bij ontstentenis van een goedgekeurde beleids-overeenkomst in het kader van dit Stedenfonds, kunnen de acties van de SIF-beleids-overeenkomst 2000-2002 worden gecontinueerd tot uiterlijk 30 juni 2003 en met middelen van het Stedenfonds worden gefinancierd.

– *Aangenomen.*

Artikel 25

In afwijking van artikel 14 wordt het trekkingsrecht van het eerste jaar uiterlijk binnen twee

Voorzitter

maanden na de goedkeuring van de beleidsovereenkomst betaald.

– *Aangenomen.*

Artikel 26

Dit decreet treedt in werking op 1 januari 2003.

– *Aangenomen.*

De artikelsgewijze bespreking is gesloten.

We zullen om 16 uur de hoofdelijke stemming over het ontwerp van decreet houden.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE van de heren Johan Sauwens, Eric Van Rompuy en Johan De Roo betreffende de gevolgen van de vergrijzing – 1222 (2001-2002) – Nrs. 1 en 2

Bespreking

De voorzitter : Dames en heren, aan de orde is het voorstel van resolutie van de heren Sauwens, Van Rompuy en De Roo betreffende de gevolgen van de vergrijzing dat luidt als volgt :

Het Vlaams Parlement,

– gelet op

1° het onvermijdelijke van de vergrijzing ;

2° het belang van een tijdig bewustzijn van de problemen en hun omvang ;

– overwegende dat

1° de federale instanties de deelstatelijke problematiek compleet negeren ;

2° er redenen zijn om te twijfelen aan de gegrondheid van sommige cruciale hypothesen in de federale verkenningen of dat minstens de deelstatelijke consequenties ervan niet in kaart zijn gebracht ;

3° de voorzitter van de Hoge Raad van Financiën oproept om ook op het niveau van de deelstaten en de gemeenten een "zilverfonds" aan te leggen ;

– vraagt de Vlaamse regering om de SERV te verzoeken om de vooruitzichten van het Federaal Planbureau en het rapport van de Studiecommissie voor de vergrijzing te toetsen op hun plausibiliteit en meer algemeen de gevolgen van de vergrijzing voor de Vlaamse economie en begroting na te gaan. Als de studie is ingediend, zal het Vlaams Parlement daar een hoorzitting aan wijden.

Dit voorstel van resolutie werd door de commissie verworpen.

Bij brief van 12 november 2002 heeft de heer Sauwens verzocht het op de agenda van de plenaire vergadering te plaatsen.

Conform artikel 69, punt 5 van het Reglement van het Vlaams Parlement moeten wij ons bij zitten en opstaan uitspreken over het aanvatten van de bespreking.

De volksvertegenwoordigers die voorstander zijn van het aanvatten van de bespreking, wordt verzocht op te staan.

De tegenproef.

De bespreking wordt niet aangevat.

De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens : Mijnheer de voorzitter, ik betreur dat we geen kans hebben gekregen om deze belangrijke problematiek te bespreken, noch in de commissie, noch in de plenaire vergadering. *(Opmerkingen van de heer Dirk Holemans)*

Het is al één uur. Het onderwerp is te belangrijk om zomaar tussen de soep en de patatten te worden behandeld.

In de commissie heeft de minister niet geantwoord en is er geen enkele vorm van debat geweest. De heer Sannen heeft op een erg arbitraire en arrogante manier namens de meerderheid komen vertellen dat dit thema niet belangrijk is. *(Rumoer)*

De meerderheid blokt een parlementair initiatief af. Het is een schande. *(Rumoer)*

De voorzitter : Er is beslist geen debat te houden over dit onderwerp. (*Opmerkingen van de heer Dirk Holemans*)

De heer Johan Sauwens : Ik was wel aanwezig. Er was afgesproken dat de minister om kwart na drie zou komen. Toen ik er kwam, was het punt al behandeld. Dat is een schande. Dit is een aanfluiting van de parlementaire democratie.

De voorzitter : Mijnheer Sauwens, er is over gestemd.

Mevrouw De Lobel heeft het woord.

Mevrouw Hilde De Lobel : Ik sluit me ten gronde aan bij wat de heer Sauwens zegt. Het voorstel van resolutie werd ingediend door CD&V. Er was een vraag van die partij om een hoorzitting te organiseren. Die is echter niet doorgegaan omdat CD&V de handtekeningen van het Vlaams Blok weigerde. Het was de taak van CD&V om ervoor te zorgen dat er nu voldoende volk aanwezig was.

VERZOEKSCHRIFT betreffende de door het Controlecomité voor de Elektriciteit en het Gas gehanteerde normen
– 1335 (2002-2003) – Nr. 1

Verslag

De voorzitter : Dames en heren, aan de orde is het verslag namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie over het verzoekschrift betreffende de door het Controlecomité voor de Elektriciteit en het Gas gehanteerde normen.

De heer Glorieux, verslaggever, verwijst naar het schriftelijk verslag.

De heer Huybrechts, verslaggever, verwijst naar het schriftelijk verslag.

Is het parlement het eens met de conclusies van de commissie ? (*Instemming*)

Ik zal de verzoeker hiervan in kennis stellen.

VERZOEKSCHRIFT betreffende de uitbreiding van de bestaande exploitatievergunning voor erkende taxidiensten met een vergunning voor motortaxi's

– 1454 (2002-2003) – Nr. 1

Verslag

De voorzitter : Dames en heren, aan de orde is het verslag namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie over het verzoekschrift betreffende de uitbreiding van de bestaande exploitatievergunning voor erkende taxidiensten met een vergunning voor motortaxi's.

Mevrouw Declercq, verslaggever, verwijst naar het schriftelijk verslag.

De heer Caluwé, verslaggever, verwijst naar het schriftelijk verslag.

Is het parlement het eens met de conclusies van de commissie ? (*Instemming*)

Ik zal de verzoeker hiervan in kennis stellen.

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

De voorzitter : Dames en heren, hiermede zijn wij aan het einde gekomen van onze werkzaamheden voor deze voormiddag.

Wij komen om 14.30 uur opnieuw bijeen om onze agenda verder af te handelen.

De vergadering is gesloten.

– *De vergadering wordt gesloten om 13.12 uur.*
