

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



Zitting 2005-2006

18 oktober 2005

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het geactualiseerde Sigmaplan	1
Vraag om uitleg van de heer Steven Vanackere tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de behandeling door De Lijn van mensen in armoede die geen vervoersbewijs kunnen voorleggen	3
Interpellatie van de heer Jan Peumans tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, en tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het uitblijven van een beslissing inzake de aanleg van de Liefkenshoekspoortunnel en de uitbreiding van het vormingsstation NMBS te Zeebrugge	
Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de problemen bij de haalbaarheid van bepaalde PPS-projecten ter ontsluiting van de Vlaamse havens	6
Met redenen omklede moties	14
Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het statuut van de luchthaven van Oostende-Brugge	14
Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het gebruik en de tarifiering van budgetmeters in het kader van de socialedienstverplichtingen	15

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het geactualiseerde Sigmaplan

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mijnheer de voorzitter, op 22 juli 2005 nam de Vlaamse Regering een beslissing met betrekking tot de overstromings- en natuurgebieden langs de Schelde en de Durme. Het meest wenselijke alternatief van het Sigmaplan moet nu verder worden uitgewerkt in projecten. De uitvoeringstermijn van die projecten loopt tot 2030, en in de Ontwikkelingsschets 2010 is in een prioriteitenlijst voorzien tot ongeveer 2010. Daarom wordt nu voorgesteld om de verdere uitwerking van het meest wenselijke alternatief van het Sigmaplan te splitsen in minstens twee fasen. In de eerste beslissing werden 24 projecten geselecteerd. Daarnaast zijn er ook nog flankerende maatregelen genomen voor landbouw en plattelandsrecreatie.

Ik heb vragen over drie verschillende thema's. Ik wil het eerst hebben over het overlegproces met de lokale overheden. Bij de totstandkoming van de beslissing werd steeds de betrokkenheid van de lokale besturen in het vooruitzicht gesteld. Ze hebben een uitgebreide nota met een aantal voorstellen aan de Vlaamse Regering overhandigd. Mijnheer de minister, wat wordt bedoeld met 'een gestructureerd overlegproces verder zetten'? Wie moet en zal voor het gestructureerd overlegproces initiatief nemen? In beslissing drie wordt gesteld dat er varianten op basis van de voorstellen van de lokale overheden kunnen worden onderzocht. Wie zal het initiatief daartoe mogen nemen? Welke procedure zal hiervoor worden gehanteerd? Kunnen de gebieden die door de lokale overheden zijn aangereikt en waarvoor een lokaal maatschappelijk draagvlak bestaat, voorsnog worden aangenomen? Waarom werd er niet gekozen voor de voorgestelde samenwerkingsverbanden zoals vermeld in hoofdstuk 9 van de gebiedsvisie van de lokale overheden? Dat advies werd opgesteld door het Schelde-Landschapspark ten behoeve van lokale

overheden en werd aan de Vlaamse Regering overhandigd.

In de toelichting staat in de paragraaf 'Weerslag van het voorstel op de lokale besturen': 'De samenwerking met de gemeenten rond de verdere uitwerking van het globale project zal worden gekanaliseerd via het daartoe door de gemeenten en de provincies opgerichte Scheldeforum.' Wordt daarmee het Schelde-Landschapspark bedoeld? Op welke wijze zal het gebied Weijmeers van de Kalkense Meersen worden ingevuld?

Een tweede thema betreft de dijkwerken. Er werd een beslissing genomen inzake de natuur- en overstromingsgebieden. Enerzijds moeten er voor het geactualiseerde Sigmaplan nog dijkwerken worden uitgevoerd. Hiervoor wordt verwezen naar de tweede paragraaf van hoofdstuk 4.1. van de toelichting: 'Uit de krachtlijnen van het geactualiseerde Sigmaplan blijkt dat de optimale bescherming tegen overstromingen bestaat uit een combinatie van de aanleg van overstromingsgebieden en lokale dijkverhogingen.' Anderzijds is het oorspronkelijke Sigmaplan nog niet voltooid.

Mijnheer de minister, welke ingrepen moeten er nog gebeuren voor de vervollediging van het oorspronkelijke Sigmaplan? Wat is de planning en timing? Wat is de planning van de dijkwerken van het geactualiseerde Sigmaplan? Waar zullen deze dijkwerken komen? Wat is het ontwerp, de planning en timing van de werken aan de kaaimuur in Antwerpen? Werd omtrent deze nieuwe kaaimuur overleg gepleegd met de stad? Gaat u met de stad Antwerpen een samenwerkingsakkoord ondertekenen? Wanneer wordt de tweede fase van het geactualiseerde Sigmaplan aangevat?

Een derde thema betreft het flankerend beleid plattelandstoerisme. Noch het Scheldeland als ruim koeplverband van 28 gemeenten, twee provincies en tal van private actoren op toeristisch-recreatief vlak, noch de initiële initiatiefnemers zijn tot op heden betrokken bij enig overleg door de Vlaamse overheid. Bovendien werd binnen de VLM een nota en werking 'flankerend beleid plattelandsrecreatie' opgezet zonder dat Scheldeland of een van de initiatiefnemers

daarbij betrokken was. Waarom werden de toeristische diensten door de VLM daar niet formeel bij betrokken? Zullen de officiële toeristische diensten die op het terrein werkzaam zijn, bij het vervolgproces worden betrokken? Zo ja, op welke manier? Meent u dat het al dan niet wenselijk is om de Kalkense Meersen in het flankerend plattelandsrecreatiebeleid mee te nemen als vierde bovenlokaal project, naast het recreatief netwerk Antwerpen anders, (re)creëren van bron tot monding van de Grote Nete en de Durmevallei? Wat is de motivatie hiervoor? Het samenwerkingsverband van de gemeenten Schelde-Landschapspark vroeg in augustus 2005 per brief aan de VLM om tot een samenwerkingsovereenkomst te komen tussen de VLM, het Schelde-Landschapspark en eventueel andere partijen. Welk standpunt neemt u hierover in?

Al deze vragen zijn me aangereikt door gemeentelijke overheden. Het wijst erop hoeveel belang men aan dit dossier hecht. Ik heb nog een hele reeks vragen als schriftelijke vragen ingediend. Ik verzeker u dat heel wat gemeentebesturen een concreet antwoord verwachten. Het is mijn plicht om dit hier te vertellen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, mijnheer De Meyer, u zegt terecht dat dit een heel belangrijk dossier is. Ik heb geen enkel probleem met de veelheid aan vragen en ik hoop ze op een duidelijke manier te kunnen beantwoorden. Er leeft heel wat onder de bevolking, en zeker bij diegenen die door het geactualiseerde Sigmaplan zijn geïmponeerd. Het is dan ook terecht dat ze verduidelijkingen vragen en zelfs eisen. Ik hoop ook dat door de communicatie van de administratie heel wat vragen op het terrein worden weggewerkt, en ze niet elke week hier geformuleerd moeten worden.

Een gestructureerd overlegproces zal op verschillende niveaus tot stand komen, onder andere met de lokale overheden. Aangezien de fase van de planvorming achter de rug is, zal dat meer gericht zijn op het projectniveau, meer bepaald door het opmaken van herinrichtingsplannen voor de projecten met een grotere ruimtelijke impact. Waterwegen en Zeekanaal NV zal instaan voor het overlegproces op projectniveau.

Een beslissing over de tweede fase van de uitvoering van het Sigmaplan is op dit moment niet aan de orde. Als de zaak wel aan de orde is, zal Waterwe-

gen en Zeekanaal NV ervoor zorgen dat alles op een gestructureerde manier verloopt. Uiteraard kunnen onder meer de lokale overheden nu reeds op eigen initiatief voorstellen doen.

Voor de projecten die tegen 2015 of later gerealiseerd moeten worden, kan worden afgeweken op basis van voorstellen van lokale besturen, met dien verstande dat de voorgestelde veiligheids- en natuurlijke doelstellingen gehaald moeten worden. Mijnheer De Meyer, uit antwoorden op vroegere vragen hebt u al begrepen dat het lokaal maatschappelijk draagvlak voor mij een zeer grote waarde heeft. Ik hou er maximaal rekening mee, uiteraard binnen de veiligheids- en natuurlijke doelstellingen, waarbij ook het thema landbouw moet worden meegenomen.

Voor zover mij bekend staat in hoofdstuk 9 van het rapport niets over samenwerkingsverbanden. Samenwerking met alle betrokkenen om een project optimaal in te passen in de omgeving is uiteraard van groot belang en wordt ten zeerste aanbevolen.

Met het Scheldeforum wordt het onderdeel van het Schelde-Landschapspark bedoeld dat zich specifiek bezighoudt met het constructief overleg. Ik heb aan het Schelde-Landschapspark gevraagd hoe een mogelijke samenwerking eruitziet.

Voor de Kalkense Meersen wordt ongeveer 30 hectare ontpolderd. Verder wordt een gecontroleerd overstomingsgebied aangelegd, ingevuld met een wetland van ongeveer 160 hectare.

— *De heer Herman Lauwers treedt als waarnemend voorzitter op.*

Mijnheer De Meyer, voor de dijkwerken maakt u een onderscheid tussen het oorspronkelijke Sigmaplan en het geactualiseerde Sigmaplan. In het oorspronkelijke Sigmaplan werden een aantal streefwaarden vastgelegd: 11 meter TAW langs de Zeeschelde tussen de Belgisch-Nederlandse grens en Oosterweel. De Tweede Algemene Waterpassing is het gemiddelde waterniveau bij eb in Oostende, maar ik denk dat alle leden van deze commissie daar al jaren van op de hoogte zijn.

Er moet nog ongeveer 20 percent van het oorspronkelijke Sigmaplan gerealiseerd worden. De exacte timing en planning kan ik pas medelen na de goedkeuring van het fysisch programma voor de volgende jaren. Gelet op het te realiseren veiligheidsniveau zou

het merendeel van de uit te voeren projecten in 2010 in uitvoering moeten zijn. De projecten die de meeste overstromingsschade vermijden, worden eerst geprogrammeerd. Projecten met het grootste effect komen dus eerst aan bod.

Ook voor het geactualiseerde Sigmaplan zijn er verschillende streefwaarden. Na het goedkeuren van het fysisch programma voor de volgende jaren kan de exacte timing en planning worden meegedeeld. Conform de regeringsbeslissing van 22 juli zou het merendeel van de uit te voeren projecten tegen 2010 in realisatie moeten zijn. Ook hier worden de projecten die de meeste overstromingsschade vermijden eerst geprogrammeerd.

Mijnheer De Meyer, er is overleg met de stad Antwerpen over de kaaimuren. Er werd een intentieverklaring getekend om tot een samenwerkingsovereenkomst tussen het Vlaamse Gewest, meer bepaald W&Z, en de stad Antwerpen te komen. De exacte planning en timing wordt uitgewerkt door een daartoe samengeroepen stuurgroep, en hangt natuurlijk samen met de goedkeuring van het fysisch programma voor de volgende jaren. Vooraleer deze stap kan worden gezet, moet eerst een herinrichtingsplan voor de kaaien worden gemaakt. Daarvoor heb ik vanzelfsprekend duidelijkheid nodig over het fysisch programma van de volgende jaren.

De beslissing over een tweede fase is nog niet aan de orde, want die is afhankelijk van de resultaten van de monitoring op het vlak van veiligheid en natuurlijkheid. Vermoedelijk zal er tegen 2010 over een tweede fase beslist worden. Ik laat in het midden of dat door deze of door een andere minister zal gebeuren.
(Opmerkingen van de heer Jan Peumans)

Er werd een flankerend beleid voor plattelandsrecreatie opgesteld dat zich eerder op planniveau situeerde, waardoor het weinig zinvol was om in dat stadium de lokale toeristische diensten reeds formeel te betrekken.

Het flankerend beleid plattelandsrecreatie zal in de volgende fase verder geconcretiseerd worden waardoor het wel zinvol wordt om de toeristische diensten te betrekken. De vraag luidt dus niet: 'Moeten ze bij de zaak worden betrokken?', maar wel: 'Wanneer worden ze bij de zaak betrokken?'. De manier waarop dat zal verlopen, wordt momenteel uitgewerkt.

Er zal een herinrichtingsplan voor de Kalkense Meersen opgesteld worden. Tijdens de uitwerking van dit

plan zal er uiteraard aandacht worden besteed aan recreatie. Via het nog op te stellen planprogramma 'plattelandsrecreatie' kunnen bovendien verbindingen tussen bestaande en nog te ontwikkelen recreatieve voorzieningen in de omgeving gedefinieerd worden, waardoor er mogelijk een bovenlokaal project op het vlak van recreatie ontstaat. Een vierde bovenlokaal project wordt dus zeker niet uitgesloten.

Samenwerking met de verschillende organisaties die actief zijn op het vlak van recreatie, dient zeker te worden nagestreefd, dus ook met het Schelde-Landschapspark. De manier waarop de samenwerking met onder andere het Schelde-Landschapspark concreet zal verlopen, is momenteel in onderzoek.

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mijnheer de minister, ik dank u om met een minimum aan tijd te zorgen voor een maximale opheldering, verduidelijking en voor correcties.

U benadrukt het belang van het lokaal maatschappelijk draagvlak. Ik hoop dat hetzelfde ook weerklinkt bij diverse administraties.

Bij het gedeelte antwoorden over de dijkwerken, heb ik begrepen dat we na de goedkeuring van het fysisch programma en de begroting, mogelijk en indien nodig in deze commissie verder kunnen discussiëren.

Inzake het flankerend beleid plattelandsrecreatie heb ik opgeschreven dat de plaatselijke toeristische diensten zeker en vast betrokken zullen worden bij de implementatie.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Steven Vanackere tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de behandeling door De Lijn van mensen in armoede die geen vervoersbewijs kunnen voorleggen

De voorzitter: De heer Vanackere heeft het woord.

De heer Steven Vanackere: Mijnheer de voorzitter, ik bedank de minister omdat ze voor één enkele vraag naar de commissie komt. De vraag betreft mensen in armoede, en door te komen, bewijst ze dat die men-

sen een verplaatsing waard zijn. Dat op zich is waardevol.

Mevrouw de minister, in mijn schriftelijke voorbereiding van deze vraag om uitleg heb ik uitvoerig verwezen naar uw beleidsnota. Ik vat samen dat u het accent legt op de link tussen vervoersarmoede en kansarmoede. We zijn het met elkaar eens dat ze met elkaar te maken kunnen hebben.

Mijn vraag gaat niet over de tarieven van de openbaarvervoersmaatschappij, maar wel over het boetesysteem. Ik wil het hebben over wat er gebeurt als iemand wordt geconfronteerd met een controle terwijl hij zwartrijdt. U schrijft daarover ook een en ander in uw beleidsnota. U stelt dat het integraal deel uitmaakt van het besluit over de exploitatie en de tarieven van De Lijn en dat het besluit De Lijn de mogelijkheid biedt om een aantal stappen te zetten op het vlak van depenalisering. U kondigt aan te willen nagaan hoe inbreuken ten aanzien van de reglementen en besluiten van De Lijn het best kunnen worden beteugeld zonder dat elk dossier een gerechtelijke weg moet volgen.

Ten slotte wilt u ervoor zorgen dat wordt nagegaan hoe de administratieve afhandeling en handhaving het best kunnen worden georganiseerd. U zegt daarbij dat u bij het uitstippelen en het uitvoeren van het beleid twee beginselen wenst te hanteren: subsidiariteit en proportionaliteit. Taken moeten worden uitgevoerd door de instantie die daarvoor het meest geschikt is. Zo horen politionele taken niet thuis in de opdrachten van het personeel van De Lijn. Inzake de proportionaliteit onderlijnt u terecht dat de beteugeling van inbreuken zo veel mogelijk moet gebeuren in verhouding met en op maat van de inbreuk. Daarom moet worden onderzocht welke wijze van handhaving het meest zinvol en doeltreffend is.

Ik wil het hebben over de problematiek van mensen die in armoede verkeren en die omwille van hun sociaal-economische situatie geen andere mogelijkheid zien dan te reizen zonder geldig vervoerbewijs. Ik wil waarschuwen voor een amalgaam dat ik zelf door mijn vraag zou kunnen creëren. Het is niet de bedoeling om elke persoon zonder geldig vervoerbewijs gelijk te stellen met een mens in armoede. Het is evenmin de bedoeling om te veronderstellen dat iedereen die in armoede leeft, per definitie een zwartrijder is.

We zijn echter praktisch en nuchter. Het gevaar dat mensen op zeker ogenblik geen alternatief meer zien

dan te gaan zwartrijden, is allicht statistisch gesproken iets groter bij mensen die sociaal-economisch in de knoei zitten. Er zijn uiteraard ook zwartrijders perfect in staat om een ticket te betalen.

In verband met zwartrijders is er in Brussel een feitelijke praktijk ontwikkeld. Voor mensen die een tweede of derde maal worden geconfronteerd met een PV wegens zwartrijden, kunnen de boetes hoog oplopen. Als het duidelijk is dat het gaat om iemand in een sociaal-economisch zwakke positie, dan doet de maatschappij afstand van de zware boete, op voorwaarde dat die persoon meteen een jaarabonnement koopt. Zo'n abonnement is voor die doelgroep uiteraard goedkoper. De grote verdienste van die aanpak is dat er een stuk waardigheid aan de betrokkene wordt teruggegeven en dat hij uit een spiraal gehaald wordt. Er moet minstens een inspanning worden gedaan van herstel door het betalen van een abonnement. De persoon in kwestie zal het volgende jaar in elk geval niet meer betrappt worden op zwartrijden.

Mevrouw de minister, hoe gaat De Lijn om met gebruikers van bus en tram die omwille van hun armoede geen vervoersbewijs kunnen voorleggen? Is die behandeling anders dan voor gebruikers die niet omwille van armoede zwartrijden? Ik ben de eerste om te zeggen dat het niet zo eenvoudig is om dit uit te maken. Hebt u zicht op het aantal zwartrijders als gevolg van het leven in armoede? Hoe evalueert u dit? U spreekt in de beleidsnota over 'subsidiariteit' en 'proportionaliteit'. Kan selectiviteit geen dragend beginsel zijn van uw beleid terzake? Beschikt u over objectieve criteria die u toelaten om selectiviteit in te voeren? Zelfs als dit met de nodige grijze zones moet gebeuren, dan is een selectiever beleid bij zwartrijden een goede zaak. Vindt u het opportuun om de praktijk van de MIVB ook te laten gelden bij De Lijn? Hebt u andere strategieën bedacht om dezelfde problematiek op een andere en misschien betere manier aan te pakken? Bent u van plan om verenigingen waar armen het woord voeren, hierbij te betrekken?

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer Vanackere, ik heb u goed beluisterd en ik vind dat u de hele tijd op een heel slappe koord hebt gedanst. U bent voorzichtig geweest in uw uiteindelijke vraagstelling, maar ik kreeg soms de indruk te maken te hebben met een overlevende van mei 68. Alle gekheid op een stokje!

Mevrouw de minister, ik krijg tijdens mijn dienstbetoon soms controleurs van De Lijn over de vloer. Sommigen vragen zich af wat er met hun vaststellingen gebeurt. Ik wil u ervoor behoeden dat u die mensen demotiveert. Ze zijn op dit moment gemotiveerd en doen met veel enthousiasme hun moeilijke en soms delicate plicht. Ze worden ook regelmatig geconfronteerd met recidivisten. De heer Vanackere heeft het over een heel specifieke, moeilijke en begrijpelijke categorie van zwartrijders en sommige zwartrijders verdienen het ook om in bescherming te worden genomen. We moeten echter in de eerste plaats iets doen aan vervoersarmoede. We moeten ervoor zorgen dat vervoersarmen zich niet in de illegaliteit begeven en dat ze op de een of andere manier over een geldig vervoersbewijs beschikken. Als u wilt dat het personeel gemotiveerd blijft, dan mag zwartrijden geen politieke goedkeuring krijgen.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer Vanackere, u hebt een belangrijke vraag gesteld waar niet eenduidig op te antwoorden is. Ik wil eerst een onderscheid maken tussen vervoersarmoede en kansarmoede of mensen met beperkte financiële middelen. Vervoersarmoede heeft voor een deel te maken met het feit dat iemand onvoldoende financiële middelen heeft. Er zijn echter ook mensen zonder financiële problemen die vervoersarm zijn. Ze hebben bijvoorbeeld als gevolg van een handicap te maken met beperkte mobiliteit. Het zijn in elk geval twee thema's die me na aan het hart liggen. Vervoersarmoede is trouwens een van de pijlers van het openbaarvervoers- en mobiliteitsbeleid in Vlaanderen. We verhelpen daar aan via twee belangrijke beleidsdaden. Ten eerste streven we naar basismobiliteit: dit betekent iedereen toegang geven tot mobiliteit. Ten tweede voeren we een politiek van lage tarieven.

Voor alle Vlamingen zijn de tarieven van het openbaar vervoer laag: lager dan in eender welke vergelijkbare regio of vergelijkbaar land in Europa en lager dan in eender welke andere regio in dit land, inclusief in Brussel met de MIVB. Binnen die lage tarieven wordt nog eens gewerkt met verlaagde tarieven voor mensen met financiële moeilijkheden. Er bestaat een jaarabonnement op De Lijn voor 25 euro voor bijvoorbeeld leefloners en mensen die een opleiding volgen aan de VDAB. Voor iemand met een leefloon, kan het nog moeilijk zijn om 25 euro in een keer te betalen, maar eigenlijk mag het financiële aspect geen drempel zijn. Dit is dan ook een bijzonder slechte reden om zwart te rijden.

Wanneer een reiziger zich zonder vervoersbewijs en zonder geld meldt bij de chauffeur, kan die zich nog beroepen op de procedure 'reiziger zonder geld'. Die persoon kan dan toch mee, maar moet binnen veertien dagen de ritprijs plus administratiekosten van 2,75 euro betalen.

In de gevallen dat het echt om zwartrijden gaat, is het besluit van de Vlaamse Regering van 14 mei 2004 betreffende de exploitatie en de tarieven van de VVM van toepassing. Dit stelt duidelijk dat het niet toegelaten is op een voertuig van De Lijn plaats te nemen zonder geldig vervoersbewijs of geldig gemaakt vervoersbewijs. In hetzelfde besluit staat ook welke procedure De Lijn moet volgen wanneer een reiziger wordt aangetroffen zonder geldig vervoersbewijs. Er wordt dan een administratieve boete opgelegd.

Wanneer er een proces-verbaal wordt opgemaakt, kan de reiziger desgewenst vragen om een afbetalingsplan overeen te komen om aan de administratieve boete te voldoen. De Lijn aanvaardt dergelijke voorstellen, mits aan een aantal voorwaarden wordt voldaan. Zo moet het gaan om maandelijkse afbetalingen van telkens minstens 25 euro en de periode waarover de afbetalingen worden gespreid, moet beperkt zijn. In het overleg tussen de betrokkene en De Lijn wordt in de praktijk nagegaan of de reiziger de weg gevonden heeft naar de goedkoopste abonnementsformule. Eigenlijk zijn er geen financiële redenen om zonder vervoersbewijs te reizen.

De behandeling van zwartrijders gebeurt steeds op dezelfde manier, onafhankelijk van de persoon. Er is op dat vlak dus geen positieve of negatieve discriminatie. Hoe hoger de tarieven, hoe meer mensen natuurlijk uit de boot vallen omdat ze het openbaar vervoer niet meer kunnen betalen. Ik verwijs in dat verband opnieuw naar de lage tarieven. Het probleem in Vlaanderen is volgens De Lijn erg klein, ook al heb ik daar geen exacte cijfers over.

Een belangrijk uitgangspunt bij de totstandkoming van het exploitatie- en tarievenbesluit was de depenalisering van de boetes voor zwartrijders. Door het opleggen van administratieve geldboetes wordt een gerechtelijke vervolging in vele gevallen vermeden. De afhandeling van de boetes is hierdoor vereenvoudigd, en de boete komt in verhouding te staan tot de overtreding. Er is geen selectiviteit in de behandeling, maar wel in de tarieven.

De tarieven van De Lijn zijn lager dan de tarieven van de MIVB, waardoor zwartrijden in Vlaanderen

veel minder aantrekkelijk is. Naast een administratieve geldboete of zelfs een procedure ‘reiziger zonder geld’, moet in de procedure ook de nodige aandacht gaan naar de individuele noden van de reiziger. Ik ben er geen voorstander van om in het systeem van de MIVB te stappen waarbij reizigers verplicht worden om een abonnement aan te schaffen.

Er zijn abonnementen aan 25 euro per jaar, wat een fractie is van de eventuele geldboete.

De heer Steven Vanackere: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Gisteren was de internationale dag van de armoede. Daar is gebleken dat armoede niet alleen een kwestie van centen is. Ik geef het voorbeeld van de preventieve screening van borstkanker die gratis is voor iedereen, zelfs voor vrouwen die niet in regel zijn met de mutualiteit. Het is een vaststelling dat sociaal-economisch zwakkere vrouwen minder snel toegang hebben tot de gratis dienstverlening. Voor iemand in armoede zal het allicht niet volstaan dat de overheid op de lage tarieven voor openbaar vervoer wijst. U hebt gelijk dat we in Europees opzicht erg lage tarieven hanteren, maar de vraag is dan waarom er nog wordt zwartgereden. Er zijn namelijk mensen die zo in de knoei zitten, dat zelf het laagste tarief nog te veel is omdat ze hun geld ergens anders aan willen besteden.

Ik wil wel meegaan in uw argument dat de tarieven al laag zijn en dat er dus geen reden is om selectief te zijn, maar ik durf toch aandringen. Het is een kenmerk van iemand in armoede dat die persoon zijn of haar rechten niet kent. Een van de belangrijke taken van De Lijn is inderdaad uit te leggen dat er goedkope abonnementen bestaan.

Soms worden mensen geconfronteerd met hoge boetes die het gevolg zijn van domme beslissingen. In Brussel wil de MIVB dat in orde maken, op voorwaarde dat die persoon een abonnement koopt waarmee hij of zij voor een jaar een correcte burger wordt. Daarmee geeft de MIVB die mensen ook een stuk waardigheid terug, in tegenstelling tot de situatie waarbij mensen worden bestraft en maandelijks moeten afbetalen.

Mijnheer Penris, ik denk de controleurs nog beter te kennen dan u omdat ik met hen ben meegegaan. Veel controleurs hebben er inderdaad een probleem mee als ze vaststellen dat mensen vrijuit gaan, maar ze kunnen wel heel veel begrip opbrengen voor personen die echt in armoede verkeren. Op dat ogenblik volgen ze hun gezond verstand en hun hart.

Ik pleit er niet voor om fraude en zwartrijden goed te keuren. Dat is niet de bedoeling van mijn vraag. We moeten keihard zijn voor mensen die in staat zijn om te betalen en dat niet doen. Er zijn echter mensen in armoede die niet weten dat er goedkope abonnementen bestaan. Liever dan hen in een spiraal van maandelijks afbetalingen te dwingen, pleit ik voor een systeem waarbij ze zich in regel kunnen stellen en terug aansluiting kunnen vinden bij het normale gebruik van het openbaar vervoer.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik ga zeker praten met verenigingen waar armen het woord nemen. Ze kunnen ongetwijfeld een positieve bijdrage leveren aan het debat. Ik zeg niet dat dit geen goed voorstel is en ik zal er dan ook over nadenken in het kader van het armoederapport.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer Jan Peumans tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, en tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het uitblijven van een beslissing inzake de aanleg van de Liefkenshoekspoortunnel en de uitbreiding van het vormingsstation NMBS te Zeebrugge

Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de problemen bij de haalbaarheid van bepaalde PPS-projecten ter ontsluiting van de Vlaamse havens

De voorzitter: Minister Peeters zal ook antwoorden namens minister Van Brempt.

De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, ik kan de evolutie van de aanleg van de Liefkenshoekspoortunnel en de uitbreiding van het vormingsstation NMBS niet goed meer volgen. Ik hoop dan ook dat de minister mij vandaag een duidelijk antwoord zal geven. Alles wordt nog verwarrender bij het lezen van de notificatie van het Overlegcomité tussen de federale regering en de gemeenschaps- en gewestregering van 11 oktober 2005. Daar is weer een andere beslissing genomen. Het wordt nóg boeiender als ik

de lectuur erbij neem over de totstandkoming van het goedkeuringsdecreet in verband met een samenwerkingsakkoord tussen de staat, het Vlaamse Gewest, Waalse Gewest en Brusselse Hoofdstedelijke Gewest met betrekking tot het meerjarig investeringsplan voor 2001-2012 van de NMBS dat tijdens de vorige legislatuur behandeld werd. Ik verwijs naar *Parl. St.* Vl. Parl. 2001-2002, nr. 938/3.

Uw voorganger, voormalig minister Stevaert, heeft destijds gezegd dat op het einde van 2002 de Liefkenshoekspoortunnel zou opstarten en dat de tweede spoortoegang tot de haven van Antwerpen zou worden opgestart in 2003. Ik citeer hem: ‘Voor het einde van 2001 zal de NMBS in opdracht van de federale overheid het dossier voor de tweede spoortunnel onder de Schelde indienen. Dat moet toelaten de procedure voor de opmaak van het Ruimtelijk Uitvoeringsplan te starten. Voor het einde van 2002 zal de NMBS in opdracht van de federale overheid bij de bevoegde gewestelijke overheden het volledige dossier indienen voor het aanvragen van de administratieve toelatingen en vergunningen voor de tweede havenontsluiting van Antwerpen.’

Ik lees niet verder uit het commissieverslag van de besprekingen van het goedkeuringsdecreet, want anders ontstaat een depressief gevoel. Men was ervan overtuigd dat dit samenwerkingsakkoord eindelijk een aantal dossiers die voor Vlaanderen belangrijk zijn, zou deblokkeren. Wallonië had andere prioriteiten, zoals de beroemde spoorlijnen 161 en 162.

In het MER over het Deurganckdok wordt als een zwak punt aangeduid dat moeilijk wordt aangegeven op welke manier de modal split zal worden gerealiseerd.

Mijnheer de minister, ik baseer me op een persmededeling van 26 november 2004. Toen nam de Vlaamse Regering een beslissing over de prefinanciering van de Liefkenshoekspoortunnel en het vormingsstation van Zeebrugge. De Vlaamse Regering nam toen 3 beslissingen. Ten eerste ging de Vlaamse Regering akkoord met de PPS-constructie zoals voorgesteld door de federale regering, op voorwaarde dat geen beperkte heffing wordt aangerekend voor het gebruik van het vormingsstation Zeebrugge en een beslissing over een eventuele beperkte heffing ten laste van de gebruikers van de Liefkenshoek- en/of Kennedy-spoortunnel pas wordt genomen op het ogenblik dat er duidelijkheid is over de uitkomst van de openbare aanbesteding in het kader van de PPS-constructie.

Ten tweede ging de Vlaamse Regering ermee akkoord dat de intrestlasten ten laste zijn van het Vlaamse Gewest, en daarvoor voldoende kredieten worden ingeschreven op de begroting van het Vlaams Infrastructuurfonds. Ten derde wil de Vlaamse Regering door de federale overheid betrokken worden bij de beslissing over de besteding van de door Vlaanderen vrijgemaakte bedragen in de periode 2006-2014. Na deze beslissing van de Vlaamse Regering waren er een aantal ontwikkelingen die vragen om duidelijkheid en opheldering.

Het samenwerkingsakkoord moest toelaten dat de Vlaamse Regering zou pre- en cofinancieren, en daardoor zou ontsnappen aan de klassieke en voor Vlaanderen nadelige wafelijzerpolitiek, met name de beroemde 60/40-regel voor investeringen door de NMBS. Mevrouw de minister, naar aanleiding van de bespreking van het GEN hebt u gezegd dat die regeling mag worden verlaten, ik veronderstel in het voordeel van Vlaanderen. Het meeste goederen-, maar ook het meeste personenvervoer wordt gegenereerd in Vlaanderen.

Via prefinanciering zouden projecten versneld worden uitgevoerd, in vergelijking met de door de NMBS voorgestelde investeringsplanning. De 60/40-verdeelsleutel zou behouden blijven voor het volledige meerjareninvesteringsplan, maar de verdeling van de investeringen zou niet elk jaar van het meerjarenplan exact de 60/40-regel volgen.

Via prefinanciering zou Vlaanderen de realisatie van bepaalde zelfgekozen projecten versnellen. Bovendien zou Vlaanderen via cofinanciering in zogenaamde gemengde mobiliteitsprojecten kunnen investeren, boven op de door de NMBS vastgelegde budgettaire middelen. In de stukken over het tot stand komen van het goedkeuringsdecreet staan evenwel een aantal ernstige problemen voor de uitvoering van de cofinanciering door de Vlaamse overheid.

Tot op heden heeft de federale regering geen beslissing genomen om voor beide projecten een PPS-constructie te ontwikkelen, wat voor het Diabolo-project wel is gebeurd.

Op 11 oktober 2005 vond een Overlegcomité plaats. De heer Wouter Gabriëls, secretaris van het Overlegcomité, schrijft: ‘Het Overlegcomité neemt kennis van de besluiten over de haalbaarheid van een PPS-formule voor de 4 onderzochte projecten. Het Overlegcomité gaat principieel akkoord met de realisatie

van de Liefkenshoekspoortunnel via een publiek-private samenwerking, volgens de modaliteiten bepaald op 10 december 2004.' Verder wordt onder meer gesproken over de verbinding Brussel-Luxemburg, die zou gebeuren via de beroemde gewestelijke prefinanciering.

De goedkeuring van de Liefkenshoekspoortunnel en het rangeerstation van Zeebrugge wordt gekoppeld aan zowel het Brusselse rangeerstation als aan de verbetering van de lijnen 161 en 162. Via een artikel in *La Libre Belgique* hebben we vernomen dat de verbetering van deze 2 lijnen zal gebeuren via de normale kredieten van Openbare Werken, en versneld zal worden uitgevoerd.

De raad van bestuur van de NMBS-Holding heeft zijn goedkeuring van het PPS-concept gekoppeld aan de uitdrukkelijke voorwaarde dat het onderhoud niet mag worden uitbesteed. Terwijl voor de Liefkenshoekspoortunnel, met de nodige creativiteit, wellicht nog een ESR 95-neutraliteit te bedenken is die met deze beperking rekening houdt, lijkt dat voor het Waalse project uitgesloten.

De raad van bestuur van de NMBS-Groep heeft op 30 september het investeringsplan 2005-2007 goedgekeurd. De raad vraagt aan de regering om extra middelen ter beschikking te stellen voor de havens, en twijfelt aan de haalbaarheid van sommige PPS-constructies.

We hebben bij de diensten navraag gedaan, maar we konden niet meer informatie krijgen dan de persmededeling, waarin staat: 'Infrabel onderzoekt momenteel of een deel van de investeringen kan worden gedragen door middel van publiek-private samenwerkingsverbanden. De studie hieromtrent moet nog worden afgerond. Indien zou blijken dat sommige van de geplande investeringen niet via een PPS-formule kan worden gerealiseerd, zal een nieuw onderzoek van het investeringsplan zich opdringen.'

Ook de planning van de werken schuift voortdurend op. In 2004 was, met prefinanciering, sprake van 2009. In een recent interview zegt de heer Descheemaecker, die niet enkel directeur-generaal was van de afdeling Goederen en Operaties, maar ook gedelegeerd bestuurder is van de NMBS, dat het heel waarschijnlijk 2012 wordt. Mijnheer de minister, als u enige ervaring hebt met de spoorwegen weet u dat 2012 waarschijnlijk 2015 zal worden en ook alle andere projecten in de tijd zullen opschuiven. Ook de heer Voorhamme heeft onlangs in *Gazet van Ant-*

werpen verklaard dat het dossier van de Liefkenshoekspoortunnel nergens staat.

Mijnheer de minister, een aantal aanwijzingen tonen aan dat het dossier duidelijk in een impasse zit, en de mogelijke pre- en cofinanciering reeds ondergraven is door de koppeling aan Waalse dossiers.

Blijkbaar is nog maar één project geslaagd. Vorige week zag ik de Limburgse gedeputeerde van Mobiliteit. Hij zei dat er voor de treinverbinding tussen Lanaken en Maastricht, die ook geprefinancierd zou worden, problemen zijn aan Nederlandse kant. Dit zou het eerste geprefinancierde project worden, om de papierfabrieken van de NV Sappi in Lanaken en Maastricht te verbinden. Ooit zou de investering gebeuren om Hasselt met Maastricht te verbinden.

Mijnheer de minister, we willen graag duidelijkheid over de stand van zaken. Door de beslissing van het Overlegcomité ontstaat een ander denkspoor, maar wat is de stand van zaken met betrekking tot de 3 vermelde onderdelen van de beslissing van de Vlaamse Regering van 26 november 2004?

Werd door de NMBS-Holding overleg gepleegd met de Vlaamse Regering over het goedgekeurde investeringsprogramma 2005-2007? In het samenwerkingsakkoord stond dat het Vlaamse Gewest veel intenser dan vroeger betrokken zou worden bij de investeringsplannen. Er zou zelfs een executief comité van ministers van Mobiliteit worden opgericht. Is dit comité al samengekomen? Welke initiatieven heeft het comité al genomen? Werd al overleg gepleegd over de investeringen?

Welke beslissingen heeft de federale regering genomen in verband met de PPS-constructie voor de Liefkenshoekspoortunnel en het rangeerstation in Zeebrugge? Mijnheer de minister, klopt de bewering dat de Vlaamse dossiers worden gekoppeld aan de Waalse dossiers?

Welke relatie is er tussen de uitspraak van de raad van bestuur van de NMBS-Holding, dat, indien zou blijken dat sommige van de geplande investeringen niet kunnen worden uitgevoerd via een PPS-formule, een nieuw investeringsplan geboden is, en de inzichten van de Vlaamse Regering terzake? Werd inzake de PPS-constructie al vooruitgang geboekt op het niveau van de Vlaamse Regering?

Het valt op dat over PPS-constructies en alternatieve financieringsvormen in alle commissies vragen

worden gesteld. Ook de minister-president heeft er een toelichting over gegeven. Mijnheer de voorzitter, het is misschien nuttig dat we een stand van zaken krijgen over alle vormen van alternatieve financiering. Mijnheer de minister, zowel u als minister Van Brempt hebben veel investeringsplannen. Het zou dus goed zijn de stand van zaken te kennen van de alternatieve financieringsvormen.

Welke stappen heeft de Vlaamse Regering al gezet voor een GRUP of andere decretale verplichtingen voor beide projecten?

Is de cofinanciering voor de spoorverbinding tussen Lanaken en Maastricht al in uitvoering? Ik weet dat 'in uitvoering' een rekbaar begrip is, maar ik hoop dat uw antwoord meer duidelijkheid verschaft.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijnheer de minister, de heer Peumans heeft de essentie van het dossier geschetst.

Ik denk dat de heer Peumans en ikzelf gealarmeerd werden door de berichten die de NMBS eind september zelf heeft verspreid. De daarop voortbordurende persartikels deden uitschijnen dat er een probleem was met de PPS-constructionen – die men wilde, maar niet kon opzetten – en met de koppeling van Vlaamse aan Waalse dossiers. Als parlementslid hebben we dan ook kritische vragen gesteld.

Intussen hebben de feiten onze vragen een beetje achterhaald. Het Overlegcomité kwam op 11 oktober 2005 samen over dit onderwerp. In het bericht lezen we: 'Het Overlegcomité neemt kennis van de besluiten over de haalbaarheid van een PPS-formule voor de 4 onderzochte projecten.' Verder lezen we: 'Het Overlegcomité gaat principieel akkoord met de realisatie van de Liefkenshoekspoortunnel via een publiek-private samenwerking, volgens de modaliteiten bepaald op 10 december 2004, met de realisatie van de modernisering van de lijn Brussel-Luxemburg, met de uitbreiding van het vormingsstation van Zeebrugge en de spooraansluiting van de haven van Brussel.'

Voor de Liefkenshoekspoortunnel blijft de PPS-formule overeind. Voor alle andere constructies wordt gezocht naar de uitweg van de prefinanciering. Van de koppeling van de dossiers, zoals aanvankelijk door sommigen werd gesuggereerd, is gelukkig geen sprake meer. Daar kunnen we blij akte van nemen.

Mijnheer de minister, ik hoop dat u dat kunt bevestigen.

Mijnheer de minister, wat is de tijdshorizon voor de Vlaamse projecten, in het bijzonder voor de Liefkenshoekspoortunnel en het rangeerstation Zeebrugge? Daarover blijft onduidelijkheid bestaan. De haven van Antwerpen ging er eerst van uit dat 2009 de tijdshorizon was. Die wordt nu al verdaagd. Ik hoor het jaar 2011 noemen. Mijnheer Peumans, u zegt dat het wel eens 2015 of later kan worden. We hebben als parlement het recht te weten welke tijdshorizon mogelijk is, rekening houdend met de conclusies die op 11 oktober werden getrokken.

Mijnheer de minister, heeft de regering al stappen ondernomen om die 2 specifieke projecten kans op slagen te bieden? Wordt al een onderzoek verricht voor een GRUP? Welke concrete maatregelen heeft de Vlaamse Regering reeds genomen om de 2 projecten zo snel mogelijk te realiseren?

Mijnheer de minister, als u op deze vragen kunt antwoorden, kunnen we vandaag min of meer tevreden naar huis gaan.

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mijnheer de voorzitter, ik wil wijzen op de noodzaak om de Liefkenshoekspoortunnel dringend te realiseren. Het is belangrijk dat we de timing voor de volgende jaren kennen.

Mijnheer de minister, als ik me niet vergis, zal bij een optimaal gebruik om de 5 seconden een container worden gelost aan het Deurganckdok. Die containers moeten ook vervoerd worden, hetzij over de weg, hetzij via het water of het spoor. Het spoor moet meer kansen krijgen. Daarom sluit ik me aan bij de gestelde vragen.

De voorzitter: De heer Van Aperen heeft het woord.

De heer Jul Van Aperen: Mijnheer de minister, eenmaal het Deurganckdok operationeel is, moeten op jaarbasis miljoenen containers worden vervoerd. Antwerpen leeft bijna constant met een verkeersinfarct. In de toekomst zullen er nog duizenden containers bij komen, wat duizenden vrachtwagens per dag betekent. Tot op vandaag is de ontsluiting via de waterwegen te miniem. Ook het aandeel van het spoorverkeer is aan de zeer lage kant. Het is ook zeer moeilijk om de modal split vorm te geven.

Het is heel belangrijk dat die spoortunnel op zeer korte termijn wordt gerealiseerd. We moeten hiervoor alle mogelijkheden gebruiken. 47 percent van de totale trafiek van de NMBS is vervoer van en naar de haven van Antwerpen. Zowel voor de NMBS als voor Vlaanderen kan het belang van de spoortunnel enkel toenemen.

De haven kan alleen functioneren als er een goede ontsluiting is, vooral via het spoor, maar ook voor de weginfrastructuur moet een grote inspanning gebeuren om Antwerpen voor een verkeersinfarct te vrijwaren.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik had de eer en het genoegen aanwezig te zijn op de vergadering van 11 oktober 2005. Het is dus goed om een aantal zaken uit te klaren en misverstanden uit de wereld te helpen.

Mijnheer Peumans, u hebt de geschiedenis van de Liefkenshoekspoortunnel gesitueerd. Voor de periode 2006-2014 was 120 miljoen euro ingeschreven in het Vlaams Infrastructuurfonds. Volgens de beslissing van 26 november 2004 was 112 miljoen euro bestemd voor de Liefkenshoekspoortunnel en 8 miljoen voor het vormingsstation Zeebrugge.

Op 10 december 2004 vond een Overlegcomité plaats. Hier werd ingestemd met de projecten Liefkenshoekspoortunnel en vormingsstation Zeebrugge, voor een totaal investeringsbedrag van 673 miljoen euro en via een PPS-formule. Er werd opdracht gegeven aan het consortium Deloitte – Stratec om de juridisch-financiële haalbaarheid van de PPS-formule na te gaan. Het eindrapport werd op 9 september 2005 bekendgemaakt. Uit de studie blijkt dat een PPS-constructie wel haalbaar is voor de Liefkenshoekspoortunnel, maar niet voor het Vormingsstation Zeebrugge.

Het reeds voorziene bedrag voor de Liefkenshoekspoortunnel zal tegen het voorjaar van 2007 ingebracht worden in een PPS-constructie.

De heer Jan Penris: U had het over 673 miljoen euro. Wij beschikken over gegevens waaruit blijkt dat het over 684 miljoen euro zou gaan. (*Opmerkingen van de heer Jan Peumans*)

Minister Kris Peeters: Op 10 december 2004 bedroeg het investeringsbedrag 673 miljoen euro. Het hui-

dige bedrag werd niet nader gespecificeerd. U las zelf de verwijzing voor naar 10 december 2004. Het is best mogelijk dat het bedrag zal verhogen, maar ik beschik niet over nieuwe gegevens.

De heer Jan Penris: Wij beschikken over een nota aan het Overlegcomité van de voormalige federale minister van Overheidsbedrijven Vande Lanotte. Daarin staat: 'Op basis van de meest recente ramingen zou de Liefkenshoektunnel 684 miljoen euro kunnen kosten, het Vormingsstation Zeebrugge 111 miljoen euro, afhankelijk van de perimeterkeuze.'

De heer Jan Peumans: Om het nog een beetje ingewikkelder te maken: bij de tender is sprake van 601 miljoen euro en 72 miljoen euro. We zijn het al gewoon dat de vooropgestelde cijfers niet behouden blijven. Gewoonlijk gaan ze echter omhoog in plaats van omlaag.

Minister Kris Peeters: Wat hetzelfde blijft, is het engagement ten bedrage van 120 miljoen euro. Ik hoed me ervoor om nu een bedrag te noemen, want dan kunt u achteraf met recht en reden zeggen dat het niet klopte. Ik noteer dat er wellicht een schriftelijke vraag zal worden gesteld over de exacte hoogte van het bedrag. Met alle respect voor de omvang van het bedrag, het lijkt me niet het punt dat nu moet worden uitgeklaard.

Het is belangrijk om te weten dat het bedrag in een PPS-constructie wordt gestopt. Op 26 november 2004 heeft de Vlaamse Regering beslist dat er mogelijk een heffing wordt aangerekend voor de Liefkenshoektunnel. Het is heel belangrijk voor ons om geen definitieve uitspraken te doen. Voor het Vormingsstation Zeebrugge zou er geen heffing komen.

Er heeft geen overleg plaatsgevonden tussen de Vlaamse Regering en de NMBS Holding. Natuurlijk wordt er wel overleg gepleegd via de federale regering. In het bewuste commissieverslag van 2002 over het goedkeuringsdecreet staat misschien wel dat het aangewezen was dat de Vlaamse Regering rechtstreeks met de NMBS Holding zou praten, maar dat is niet gebeurd. Het overleg loopt nog altijd via het Overlegcomité tussen de federale regering en de gemeenschaps- en gewestregeringen en via het Executief Comité voor de ministers van Mobiliteit. Ik heb alleen weet van het Overlegcomité – bij mijn weten is het Executief Comité voor de ministers van Mobiliteit nog niet bijeen geweest –, maar minister Van Brempt, die hier aanwezig is, kan me natuur-

lijk tegenspreken indien ze dat wenst. Na dit overleg neemt de federale regering een beslissing – de bevoegdheidsverdeling is wat ze is.

Tijdens het jongste Overlegcomité van 11 oktober 2005 werd een stand van zaken meegedeeld. In totaal zijn er zes projecten. Vlaanderen heeft er heel sterk op aangedrongen om het project van de Liefkenshoekspoortunnel zo snel mogelijk op te starten, net als het prefinancieringsproject Zeebrugge. Tijdens de discussie werd opgemerkt dat we ons ervoor moeten hoeden dat een bepaald project wel aanvangt en andere niet. Er werd ook gezegd dat wordt begrepen dat er voor de zes projecten niet alleen andere instrumenten zijn, zoals PPS of prefinanciering, en ook dat vanuit Vlaanderen met heel veel aandrang wordt bepleit dat de Liefkenshoekspoortunnel een heel belangrijk project is. De afspraak werd gemaakt dat tijdens het eerste Overlegcomité in november de nieuwe minister van Begroting een voorstel zal doen over de timing van de zes projecten.

Voor mij is het heel belangrijk dat de projecten een andere timing zullen hebben, dat de minister van Begroting de ontwikkeling van de zes projecten zal bekijken, dat het ene project sneller zal verlopen dan het andere, dat we binnenkort de Vlaamse projecten, net als de andere vier, kunnen opstarten, en dat het niet zo is dat als één project niet kan worden opgestart, automatisch de andere ook niet worden opgestart. Er werd ook afgesproken dat een werkgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van de federale regering en de Vlaamse Regering, de technische modaliteiten verder op punt zal stellen.

Ik ga ervan uit dat u me in november opnieuw vragen zult stellen indien er geen duidelijkheid is. Voor mij is het heel belangrijk dat we zo snel mogelijk starten met de twee projecten en zeker met de Liefkenshoekspoortunnel. De Vlaamse projecten worden dus niet gekoppeld aan de Waalse. Voor de zes projecten wordt een timing vooropgesteld en in november zullen we tijdens het Overlegcomité het voorstel van de nieuwe federale minister van Begroting bespreken.

Het Overlegcomité van 11 oktober 2005 heeft zich uitgesproken over de financieringswijze van de vermelde projecten en heeft tevens akte genomen van het geactualiseerde investeringsplan 2005-2007 van de NMBS-Groep. Wat betreft de Liefkenshoekspoortunnel werd het principe van de PPS-constructie bevestigd en kan de procedure dus normaal verder lopen.

De Vlaamse Regering is zeker niet ter plaatse blijven trappelen. Elke dag opnieuw wordt er hard gewerkt. Voor de Liefkenshoekspoortunnel is de MER-procedure lopende. Normaal kan die eind november 2005 worden afgerond. Vervolgens zal de RUP-procedure worden opgestart. Voor de haven van Brugge-Zeebrugge wordt op basis van het afgewerkte strategische plan een afbakenings-RUP voorbereid. De uitbreiding van het vormingsstation zal in dit RUP worden opgenomen. Een voorstel van programma van te regelen thematieken binnen dit RUP wordt zo vlug mogelijk en nog dit jaar ter goedkeuring voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

Ik kom tot het Limburgs dossier van NV Sappi. Voor de financiering ervan werd reeds in de nodige middelen voorzien in de begroting 2004, meer bepaald door het Vlaams Infrastructuurfonds. Het geld is beschikbaar. Ook Infrabel is financieel en technisch klaar met het dossier en kan in principe starten met de werken, mits het akkoord van het autonoom gemeentebedrijf Lanaken. Bij de NV Sappi zijn de investeringen op het eigen terrein echter een aantal maanden verschoven en ook aan Nederlandse kant heeft de infrastructuurbeheerder ProRail enkele maanden vertraging opgelopen. De werken zelf zouden slechts enkele maanden in beslag nemen. Er is dus geen sprake van een fundamenteel probleem, enkel van enige vertraging langs beide kanten van de taalgrens. Ik ga ervan uit dat het project binnenkort wordt opgestart.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, ik zou graag gebruik maken van het feit dat minister Van Brempt aanwezig is om haar te vragen of het beroemde Executief Comité voor de ministers van Mobiliteit al eens bijeengekomen is. Ik heb onlangs een schriftelijke vraag gesteld over het GEN en daarvoor was het comité nog niet samengekomen. Is het comité ooit al eens samengekomen?

Minister Kathleen Van Brempt: Neen.

De heer Jan Peumans: Het parlement heeft een samenwerkingsakkoord goedgekeurd. Ik nodig u uit om de verstaten te lezen van 26 februari 2002 (*Parl. St. VI. Parl. 2001-2002, nr. 938/3*). Daarbij werd heel uitdrukkelijk gesteld dat juist dat Executief Comité zou zorgen voor fatsoenlijk overleg tussen de federale minister van Overheidsbedrijven en de regionale ministers. Door het decreet zouden we eindelijk greep

krijgen op de investeringen in de spoorwegen. Het is bijna helemaal dode letter gebleven. Welk initiatief zal worden genomen om dat comité eens bij elkaar te roepen? Voormalig minister van Mobiliteit, de heer Stevaert, vond het comité heel belangrijk. Het was volgens hem een hefboom om eindelijk greep te krijgen op de zaak.

Mijnheer de minister, ik heb de indruk dat we in dit federale landje aan het handje lopen van de federale eerste minister. Het overleg verloopt sowieso niet zoals het zou moeten lopen in het licht van de federale loyaliteit. Misschien gaat het ondertussen al wat beter.

Het probleem is dat de zaken nog steeds aan elkaar worden gekoppeld. In de beslissing van het Overlegcomité staat dat in november 2005 de concrete en gelijklopende timing van de zes projecten wordt voorgelegd. Het ene wordt dus opnieuw aan het andere gekoppeld. De intentie van het goedkeuringsdecreet uit 2002 bestond eruit dat Vlaanderen eindelijk zelfstandig zou kunnen beslissen over belangrijke projecten en die ook zelf zou kunnen uitvoeren. Het Executief Comité komt helemaal niet samen en projecten worden gekoppeld.

Wat me een beetje verontrust, is het prefinancieringsverhaal van Sappi. Gelukkig betreft het een samenwerking tussen Nederland en Vlaanderen – ook al verloopt die samenwerking niet altijd even gemakkelijk. Het goedkeuringsdecreet werd eind 2002 goedgekeurd. Eind 2005 begint de zaak eindelijk te lopen.

De heer Descheemaeker, de grote baas van de NMBS, had het in een interview in het blad van de Kamer van Handel en Nijverheid van Antwerpen, duidelijk over de Liefkenshoektunnel in 2012.

Ik veronderstel dat er dus weer eens geen harde garanties zijn, ondanks de goedkeuring van het samenwerkingsakkoord waarin Vlaanderen bereid was om de prefinanciering van een aantal projecten op zich te nemen. Ik ben daar een beetje teleurgesteld over. Ik vrees het ergste.

Bij de beslissing die de Vlaamse Regering heeft genomen, heeft de toenmalige minister van Overheidsbedrijven, de heer Vande Lanotte, heel duidelijk gezegd dat zowel Zeebrugge als de Liefkenshoekspoortunnel in één PPS-constructie zouden worden gestopt. Dat zou enkel voordelen opleveren. Twee maanden later werd het geweer al van schouder gewisseld. Het

verontrust me dat er dikke miserie zal ontstaan bij de ontsluiting van het Deurganckdok. Spijtig genoeg kunnen we de mogelijkheid van prefinanciering niet benutten omdat we worden afgekapd.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, over dit laatste zitten de heer Peumans en ik voor één keer volledig op dezelfde golflengte.

Uit het antwoord van de minister heb ik toch ook enkele positieve elementjes onthouden. Ondanks alles is er schot in de zaak. Tegen eind november zal de MER-procedure voor de Liefkenshoek zijn afgerond en ook het RUP zal heel snel kunnen worden afgesloten. Dat voor Zeebrugge een engagement wordt aangegaan tegen het einde van dit jaar, is hoopvol. Het is dus niet allemaal kommer en kwel.

De heer Peumans heeft gelijk dat de havengemeenschap is uitgegaan van het jaar 2009 als datum van de ingebruikname van de Liefkenshoektunnel. We beginnen te vermoeden dat die datum niet zal worden gehaald. Dat is betreurenswaardig.

Het loskoppelen van de dossiers is een positief element uit het antwoord. De Waalse dossiers zijn niet gekoppeld aan de Vlaamse en u bent niet van plan om een koppeling toe te staat. We zullen u daaraan herinneren.

Ik zou er zelfs voor durven opteren om het dossier van de Liefkenshoekspoortunnel los te koppelen van het dossier rangeerstation in Zeebrugge. Het een kan het ander bemoeilijken. Ik zou liefste hebben dat ze allebei zeer snel hun beslag krijgen. Ik weet dat de haven van Zeebrugge dat station nodig heeft, maar ik zou het Antwerpse dossier ervan loskoppelen. Ik spreek nu niet namens mijn fractie, maar wel uit eigen naam.

Er blijft ook onduidelijkheid bestaan over het cijfermateriaal dat de NMBS ons verstrekt. De heer Peumans heeft terecht opgemerkt dat er in de tender sprake was van 601 miljoen euro. Op 10 december ging het over 673 miljoen euro en op 4 oktober om 684 miljoen euro. U zult zeggen dat dit de Vlaamse begroting niet bezwaart omdat onze inspanning constant blijft op 120 miljoen euro. U mag echter niet vergeten dat dit een belangrijk maatschappelijk project is dat in Vlaanderen gerealiseerd moet worden. Als Vlamingen hebben we dan ook recht op exact

cijfermateriaal. Wat dat betreft, zijn we misschien een beetje verwend met de BAM. We hebben onze les geleerd en Vlaanderen begint te werken zoals het hoort. Van de NMBS mogen we dezelfde correctheid verwachten. Het is niet omdat we in het Vlaams Parlement zetelen dat we er niet bekommerd over mogen zijn hoe federale instellingen evolueren.

Mijnheer de minister, we hebben alle vertrouwen in u, maar dat vertrouwen is niet gratis. We zullen u op de proef stellen en u aan uw goede voornemens herinneren. Om die reden kondig ik dan ook een met redenen omklede motie aan.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, ik noteer dat er groot vertrouwen is in het feit dat we er alles aan doen om deze projecten tot een goed einde te brengen. Anderen zullen kunnen bevestigen dat we er hard aan werken, zeker om de Liefkenshoekspoor-tunnel binnen een redelijke termijn te realiseren.

Ik zal met minister Van Brempt praten over dat Executief Comité. Ik vind wel dat niet het zoveelste overlegorgaan in het leven moet worden geroepen. Ik neem er akte van dat er destijds zwaar is op ingezet. Dit zou een andere manier van overleg zijn dat sneller tot resultaten zou leiden. Ik zal nagaan wat dat Executief Comité in de praktijk kan bijbrengen. Het moet het uitgangspunt van iedereen zijn dat de besluitvorming efficiënt is. Er zijn al heel wat over-legplatformen.

Mijnheer Peumans, ik stel met u vast dat voor beide projecten oorspronkelijk een PPS-formule was voorgesteld. Eminente experts van Deloitte, Norton Rose en Laga zijn van oordeel dat alleen de Liefkenshoekspoor-tunnel in een PPS-formule haalbaar is. U kunt ex-ministers citeren die iets anders hebben gezegd, maar de uiteindelijke beslissing moet wel de juiste zijn. De studies zijn duidelijk: de Liefkenshoekspoor-tunnel kan via een PPS-formule en het andere project via prefinanciering.

Mijnheer Penris, ik ga akkoord met uw stelling over het cijfermateriaal. Het gaat om serieuze bedragen en daar moet klaarheid over bestaan. Bij de realisatie van projecten, merkt men wel vaker een evolutie in het budget, denk maar aan het Deurganckdok. Wie een huis bouwt, kan dat beamen. Ik ben op dat vlak ervaringsdeskundige: het oorspronkelijke budget was niet hetgeen ik heb moeten betalen. Een kritische houding van dit parlement is gerechtvaardigd. Er

moet openheid zijn en ik zal mijn steentje bijdragen door deze commissie te informeren.

Mijnheer Peumans, in het Overlegcomité van 11 oktober zijn de zes projecten aan bod gekomen. We hebben uitdrukkelijk gesteld dat er geen koppeling kan zijn omdat dit neerkomt op een veto van een van de projecten. Het traagste project kan alles tegenhouden. Ik ga ervan uit dat in november de federale minister van Begroting een duidelijke timing zal opleggen in verband met alle projecten. Ik hoop dat ze allemaal snel kunnen worden gerealiseerd, maar de twee bovengenoemde projecten moeten zo snel mogelijk beginnen. Ik wacht met spanning af wat de minister van Begroting zal voorleggen, maar van een koppeling van de zes projecten is geen sprake.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, er komt geen antwoord op de vraag over het Executief Comité.

Minister Kathleen Van Brempt: Dat comité is nog niet bijeengekomen. In het kader van het GEN is dat begrijpelijk omdat dit nog niet op het federale niveau aan bod is gekomen. Eens dat is gebeurd, ga ik ervan uit dat het comité bijeen zal komen. Voor de andere projecten zal ik het nakijken. Ik zal het bespreken, niet alleen met de federale minister van Begroting, maar ook met de nieuwe federale staatsecretaris van Overheidsbedrijven.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister, u zegt dat de studie is afgerond en dat op 21 februari 2005 een tender is gelanceerd. In een persmededeling van de NMBS-groep lees ik echter: 'Infrabel onderzoekt momenteel of een deel van de investering kan worden gedragen door middel van PPS. De studie hieromtrent moet nog worden afgerond. Indien zou blijken dat sommige van de geplande investeringen niet via een PPS-formule kunnen worden gerealiseerd, zal een nieuw onderzoek van het investeringsplan zich opdringen.' Dat maakt duidelijk dat er nog steeds twijfel bestaat. Dat is mijn bezorgdheid.

Minister Kris Peeters: Mijnheer Peumans, de studie van Deloitte en co heeft als conclusie dat PPS niet kan voor het ene project. Ik was op die vergadering aanwezig. Ik ga ervan uit dat het federale niveau die studie juist interpreteert en dat de Liefkenshoekspoor-tunnel via een PPS-formule zal worden gerealiseerd en het rangeerstation via prefinanciering. Wilt u absoluut dat het vormingsstation ook via een PPS-formule wordt gerealiseerd?

De heer Jan Peumans: Neen, daar gaat het niet over. Waar het mij om gaat, is dat alles wat in 2002 is vooropgesteld, nu onder tafel wordt geveegd. Dit parlement keurt een goedkeuringsdecreet goed over een samenwerkingsakkoord, maar daar wordt geen rekening mee gehouden. Daar heb ik problemen mee.

Ik twijfel er niet aan dat u op de vergadering was. Ik citeer echter uit een persmededeling van de NMBS-groep.

De meerderheid zal een met redenen omklede motie indienen.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, er werd voor geopteerd om voor Zeebrugge geen PPS-constructie toe te passen, omdat het niet rendabel is en het project via prefinanciering sneller kan worden uitgevoerd. Voor één keer geloof ik niet in de mammon van de PPS, maar, in het belang van Zeebrugge, in die van de prefinanciering.

Met redenen omklede moties

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

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het statuut van de luchthaven van Oostende-Brugge

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

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

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, meer dan een jaar geleden heeft de directeur van de luchthaven van Oostende-Brugge met veel poeha aangekondigd dat de luchthaven een extern verzelfstandigd statuut zou krijgen en de privé-inbreng bijna rond was.

Ruim een jaar later stel ik vast dat nog geen statutenwijziging is gebeurd. Er wordt in alle talen gezwegen over een EVA-structuur en over de inbreng door de privé-sector.

Het luchthavencharter had tot doel de tewerkstelling in de Oostendse regio tegen 2008 aanzienlijk te verhogen. Vandaag stellen we vast dat er zelfs een halvering is van de werkgelegenheid op de Oostendse luchthaven.

Mijnheer de minister, klopt het dat de luchthaven van Oostende geen EVA wordt? Wat is de motivatie hiervoor? Wat zal wel het juridisch statuut worden van de luchthaven? Wat is de stand van zaken in verband met de publiek-private samenwerking?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer Decaluwe, ik kan bevestigen dat de oprichting van een extern verzelfstandigd agentschap Luchthaven Oostende-Brugge niet gepland is in de nieuwe structuur van het beleidsdomein Mobiliteit, zoals vastgelegd door het Organisatiebesluit. Noch op het niveau van de stuurgroep Beter Bestuurlijk Beleid, noch op het niveau van de vorige en de huidige Vlaamse Regering werd een beslissing genomen tot oprichting van dergelijk verzelfstandigd agentschap voor deze luchthaven.

De sectorale invulling van het beleidsdomein Mobiliteit werd principieel goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 1 maart 2002. Deze beslissing hield in dat alle opdrachten en taken van de Vlaamse overheid met betrekking tot de regionale luchthavens werden ondergebracht in het departement. Gelet op de aard van de activiteit, namelijk het beheer van een luchthaven, die een duidelijke uitvoeringstaak omvat, werd door de toenmalige veranderingsmanager een voorstel tot oprichting van een publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap ingediend. Dat voorstel werd tevens politiek gevalideerd door de toenmalige bevoegde minister. Aan het voorontwerp van decreet dat vervolgens werd opgemaakt, werd echter geen verder gevolg gegeven.

De luchthaven Oostende-Brugge heeft, net als de luchthaven Antwerpen, het statuut van dienst met afzonderlijk beheer zonder eigen rechtspersoonlijkheid, binnen het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. De werking van de DAB luchthaven Oostende wordt geregeld door het besluit van de Vlaamse Regering van 22 november 2002 tot wijziging van

het besluit van de Vlaamse Regering van 8 juni 1994 betreffende het financiële en materiële beheer van de diensten met afzonderlijk beheer luchthaven Antwerpen en luchthaven Oostende dat, wat de luchthaven Oostende-Brugge betreft, in werking trad op 12 juni 2003, via een afzonderlijk genomen ministerieel besluit van inwerkingtreding. Dit wijzigingsbesluit van 2002 werd vooral genomen om de bevoegdheden van de algemeen directeur te regelen.

Mijnheer Decaluwe, ik blijf van oordeel, zoals u ook kunt lezen in de beleidsnota 2004-2009, dat onze regionale luchthavens, naar analogie met de ontwikkelingen in binnen- en buitenland, moeten kunnen evolueren naar een meer verzelfstandigde beheersvorm die toelaat om ook privé-kapitaal aan te trekken voor de realisatie van de vereiste investeringen. Momenteel bestaat echter nog geen project tot oprichting van een PPS voor de luchthaven Oostende-Brugge. Deze toekomstige wijziging van de beheersvorm moet echter los gezien worden van het project Beter Bestuurlijk Beleid.

Mijnheer Decaluwe, ik heb een onderzoek besteld bij het Vlaams Instituut voor de Logistiek. Eind dit jaar of begin volgend jaar zal me een document worden bezorgd waaruit we kunnen afleiden hoe een regionale luchthaven complementair kan zijn met havens en de luchthaven van Zaventem. Op die manier kunnen we met kennis van zaken de regionale luchthavens verder uitbouwen en beleidsmatig ondersteunen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het gebruik en de tarifiering van budgetmeters in het kader van de socialedienstverplichtingen

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, een van de bedoelingen van de liberalisering van de energiemarkt was het garanderen van elektriciteit aan iedere burger aan een zo laag mogelijke prijs. Het stond natuurlijk niet in de decreten vermeld dat het zo'n ingewikkeld kluwen zou worden, want anders zou een andere decreetgeving tot stand zijn gekomen.

Twee jaar geleden begon iedereen met een schone lei en 0 euro schulden. De burger kon zelf kiezen met welke leverancier hij een contract wilde afsluiten voor het leveren van elektriciteit.

Mensen veranderen, al dan niet na een intense reclamecampagne, van leverancier. Veel mensen, veelal kansarmen, zijn er zich echter niet van bewust dat ze met het tekenen van een overeenkomst van leverancier veranderen.

Indien de facturen niet worden betaald, zet de leverancier de levering stop en wordt de klant gedropt. Ondertussen, we zijn twee jaar later, krijgt de sociale leverancier veel aanvragen van gedropte klanten en nemen de aanvragen bij het OCMW via de Lokale Adviescommissies snel toe.

In het kader van de socialedienstverplichtingen leveren de netbeheerders gas en elektriciteit aan personen met betalingsmoeilijkheden. Een instrument dat wordt gebruikt is de budgetmeter. Deze meter laat toe elektriciteit te gebruiken voor een vooraf opgeladen bedrag. Dat moet aanzetten tot zuinig energiegebruik en plaatst de gebruiker nooit voor verrassingen, die wel mogelijk zijn bij een systeem van voorschotten en eindafrekeningen. Als een te klein budget werd opgeladen, zorgt de meter voor een minimumlevering van 6 ampère.

Mijnheer de minister, niettegenstaande het een behoorlijk alternatief is voor mensen met betalingsmoeilijkheden, zijn er een aantal onduidelijkheden en knelpunten bij het systeem van de budgetmeters. Vooral de tarifiering is onduidelijk. Ik heb de indruk dat de tarieven niet sociaal zijn. Uit enkele gevallen blijkt dat de stroom die via de budgetmeters binnenkomt, duurder is dan andere stroom. Waarmee zijn we dan bezig? Het gaat immers om mensen die kampen met sociale of financiële problemen. Ook het toegestane gratis kilowattuur per gezin lijkt problematisch in het geval van een budgetmeter.

Mijnheer de minister, op grond van welke regeling wordt een gebruiker van een budgetmeter uitgenodigd door de Lokale Adviescommissie, of LAC, indien blijkt dat hij na twee maanden geen oplading heeft verricht? Zijn de termijnen en de maatregelen van de automatische oproeping voor het LAC voor elke netbeheerder gelijk? Ik heb het gevoel dat ze verschillen van netbeheerder tot netbeheerder.

Op welke wijze wordt het tarief voor elektriciteitsverbruik via een budgetmeter bepaald? Gebeurt dat op basis van een gemiddelde? Zo ja, is dit wel de meest sociale werkwijze? Bestaan er geen betere oplossin-

gen? Wat zijn de bevoegdheden van de Vlaamse overheid terzake?

Hoeveel oplaadterminals zijn er in Vlaanderen? Wordt er hiervoor een onderscheid gemaakt tussen stedelijke en landelijke gebieden? Op wat is dit onderscheid gebaseerd en waarom? Is er in landelijke gebieden niet het probleem van de verplaatsingen, waarbij mensen met sociale moeilijkheden nog eens extra gediscrimineerd worden?

Hoe wordt het gratis 100 kilowattuur per gezinslid verrekend in het geval van het gebruik van een budgetmeter? Bestaat er een eenduidig systeem? Hoeveel leveranciers gebruiken een waardebon? Indien er geen eenduidig systeem bestaat, betekent dit dan dat de gebruikers van een budgetmeter al lange tijd verstoken blijven van het gratis 100 kilowattuur?

Indien het antwoord op de laatste vraag affirmatief is, hoe denken de leveranciers die onrechtvaardigheid te verhelpen? Welke taak kan de Vlaamse overheid op zich nemen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, iedere netbeheerder heeft momenteel een eigen regeling uitgewerkt voor het doorsturen van de dossiers naar de Lokale Adviescommissie van de personen die hun budgetmeter gedurende een bepaalde tijd niet komen opladen. Bij de gemengde netbeheerders wordt het dossier doorgestuurd naar de LAC als men gedurende twee maanden niet komt opladen. De zuivere netbeheerders hanteren andere regelingen. Sommigen werken niet volgens een strikte timing. Anderen hanteren een periode van drie maanden vooraleer een dossier naar de LAC wordt gestuurd.

Belangrijk is dat momenteel de sociale openbare-dienstverplichtingen worden geëvalueerd en dat er een wijzigingsbesluit wordt voorbereid. In dit wijzigingsbesluit zal een uniforme regeling worden ingevoerd voor alle netbeheerders. Daardoor wordt een einde gemaakt aan de bestaande kakofonie.

De Vlaamse overheid heeft spijtig genoeg geen bevoegdheden inzake tarieven. Het ministerieel besluit van 1 juni 2004 van de bevoegde federale minister, legt de werkwijze voor het bepalen van het tarief vast. De maximumprijs is de som van de energieprij, het transmissienettarief, het distributienettarief en een marge. De marge is een bedrag dat bij de som van de energieprij, het transmissienettarief

en het distributienettarief geteld wordt indien de som van deze drie lager is dan het gemiddelde van de door de leveranciers in het verdelingsgebied van de distributienetbeheerder aangekondigde meest recente prijzen voor een soortgelijke categorie van klanten. De CREG kan nadere regels vastleggen betreffende de berekening van de marge. Ik benadruk dat het om de CREG, de federale instantie, gaat en niet om de VREG.

Momenteel zijn er 286 oplaadterminals in Vlaanderen. De huidige besluiten bepalen dat er in stedelijke gebieden een oplaadpunt binnen een straal van 3 kilometer moet zijn en in niet-stedelijke gebieden 1 oplaadpunt per 10.000 inwoners, met een minimum van 1 per gemeente. Het onderscheid is gebaseerd op het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en werd gemaakt om mensen met betalingsproblemen de mogelijkheid te bieden om in hun directe omgeving hun budgetmeter op te laden. Uit ervaringen blijkt echter dat dit onderscheid weinig zin heeft. Oplaadpunten moeten geplaatst worden in functie van de noodwendigheden. U maakt daar terecht een punt van.

In het licht van het eerder vernoemde wijzigingsbesluit zal een nieuw voorstel worden voorgelegd dat gebaseerd is op het aantal actieve budgetmeters in een bepaalde regio. In ieder geval zal een minimum van één oplaadpunt per gemeente behouden blijven.

Het is de netbeheerder die in zijn hoedanigheid van sociale leverancier het gratis kilowattuur moet toekennen aan huishoudens met een budgetmeter. Momenteel wordt het gratis kilowattuur meestal verrekend via de slotfactuur. Eén netbeheerder bezorgt zijn afnemers een waardebon of een creditnota. In de toekomst zullen meer netbeheerders werken met een waardebon. Het feit dat er geen eenduidig systeem bestaat, betekent absoluut niet dat de gebruikers van een budgetmeter geen gratis kilowattuur zouden gekregen hebben. Uw laatste vraag is bijgevolg niet van toepassing.

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik maak twee kleine kanttekeningen. De themacommissie ad hoc voor Energiearmoede werd opgericht. Die verdient verdere opvolging.

Het onderscheid tussen stedelijke en landelijke gebieden moet misschien worden verfijnd. U hebt het over

één oplaadterminal per gemeente. We moeten de kwestie eens geografisch bekijken. Misschien moet er overal een oplaadterminal komen binnen een straal van 3 kilometer. In een uitgestrekte landelijke gemeente met amper 3000 inwoners kan de mobiliteit van de zwaksten een probleem vormen. Vaak gaat het over mensen die in verborgen armoede leven en de kans niet krijgen om van dit systeem gebruik te maken. Misschien kan hierover worden nagedacht bij het opstellen van de besluiten?

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Decaluwe, voor alle duidelijkheid: er moet minstens één terminal zijn per gemeente en indien nodig moeten er meer komen. Dat is het geval in landelijke gemeenten waar – spijtig genoeg – veel van die meters worden gebruikt of waar de afstand zo groot is dat hij moeilijk overbrugbaar is. Aan de hand van de noodwendigheden zullen we kijken hoeveel bijkomende punten aangebracht moeten worden.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
