

vergadering **24**

zittingsjaar 2011-2012

Handelingen

Plenaire Vergadering

van 15 februari 2012

VOORLOPIGE VERSIE

Nog niet goedgekeurd door de sprekers
Niet citeren zonder de bron te vermelden

INHOUD

OPENING VAN DE VERGADERING	5
VERONTSCHULDIGINGEN	5
SAMENSTELLING VAN DE COMMISSIES	
Wijziging onder de plaatsvervangende leden	5
INGEKOMEN STUKKEN EN MEDEDELINGEN	5
MOTIE VAN ORDE	
Opheldering van de stand van zaken	5
ACTUELE VRAAG van de heer Ludo Sannen tot de heer Philippe Muyters, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport, over de controles op fiscale fraude in Vlaanderen en het beleidskader hieromtrent	6
ACTUELE VRAAG van de heer Bart Van Malderen tot de heer Philippe Muyters, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport, over de mogelijke hinder voor de luchtvaart door het Uplace-project en het advies hierover van het Directoraat-Generaal Luchtvaart	
ACTUELE VRAAG van de heer Joris Van Hauthem tot de heer Philippe Muyters, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport, over de mogelijke hinder voor de luchtvaart door het Uplace-project en het advies hierover van het Directoraat-Generaal Luchtvaart	8
ACTUELE VRAAG van Lode Vereeck tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de resultaten van het overleg tussen de federale premier en de ministers-presidenten betreffende de verdeling van de begrotingsinspanningen en de zogenaamde usurperende bevoegdheden	
ACTUELE VRAAG van de heer Eric Van Rompuy tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de budgettaire afspraken tussen de Federale Regering en de deelstaten	12
VOORSTEL VAN RESOLUTIE van de dames Marleen Van den Eynde, Linda Vissers en Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt en de heren Felix Strackx, Pieter Huybrechts en Stefaan Sintobin betreffende de invoering van een schrootpremie – 1453 (2011-2012) – Nr. 1	
Voorstel tot spoedbehandeling	18
ACTUELE VRAAG van de heer Marino Keulen tot de heer Geert Bourgeois, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Bestuurszaken, Binnenlands Bestuur, Inburgering, Toerisme en Vlaamse Rand, over mogelijke besparingen in het Vlaamse overheidsapparaat door meer beslissingsautonomie voor de leidende ambtenaren	18
ACTUELE VRAAG van de heer Jean-Jacques De Gucht tot de heer Jo Vandeuren, Vlaams minister van Welzijn, Volksgezondheid en Gezin, over de opmars van de seksueel overdraagbare aandoening chlamydia bij Vlaamse jongeren	22
ACTUELE VRAAG van de heer Mark Demesmaeker tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, en tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over de intergewestelijke aanpak van de overstromingsproblematiek in het Zennebekken	23

ACTUELE VRAAG van de heer Jan Penris tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de acties van de loodsen tegen de pensioenhervorming en de schade aan de havens	
ACTUELE VRAAG van de heer Sas van Rouveroi tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nood aan structuurhervormingen bij het loodswezen	
ACTUELE VRAAG van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de staking van de loodsen	27
ACTUELE VRAAG van de heer Robrecht Bothuyne tot mevrouw Freya Van den Bossche, Vlaams minister van Energie, Wonen, Steden en Sociale Economie, over de mogelijke bevoegdheidsoverschrijding in de federale plannen naar aanleiding van de CREG-studie over de energieprijzen	32
ACTUELE VRAAG van de heer Bart Martens tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over de gevolgen van een recent arrest van de Raad van State voor ontwikkelingsplannen in verstedelijkte gebieden in de nabijheid van autosnelwegen en mogelijke milderende maatregelen op het vlak van luchtkwaliteit en omgevingslawaaï	35
ACTUELE VRAAG van de heer Wilfried Vandaele tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over de communicatie en informatie in verband met de zwemwaterkwaliteit aan de kust en in zwembadvers	38
ACTUELE VRAAG van mevrouw Elisabeth Meuleman tot de heer Pascal Smet, Vlaams minister van Onderwijs, Jeugd, Gelijke Kansen en Brussel, over het afschaffen van de REG-procedure voor scholenbouw vanaf 1 februari 2012	40
REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN	42
ONTWERP VAN DECREET houdende de wijziging van diverse bepalingen van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen betreffende de belasting op de inverterstelling op grond van milieukennmerken – 1375 (2011-2012) – Nrs. 1 tot en met 6	
VOORSTEL VAN RESOLUTIE van de dames Marleen Van den Eynde, Linda Vissers en Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt en de heren Felix Strackx, Pieter Huybrechts en Stefaan Sintobin betreffende de invoering van een schrootpremie – 1453 (2011-2012) – Nr. 1	
Algemene bespreking	43
Artikelsgewijze bespreking	66
VOORSTEL VAN DECREET van de heren Dirk de Kort, Patrick Janssens, Kris Van Dijck, Koen Van den Heuvel, Steve D'Hulster, Jan Peumans en Eric Van Rompuy houdende wijziging van het decreet van 8 mei 2009 houdende machtiging tot oprichting van het privaatrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap NV Vlaamse Havens en houdende wijziging van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens – 1268 (2011-2012) – Nrs. 1 en 2	
Algemene bespreking	67
Artikelsgewijze bespreking	67
REGLEMENTSAANPASSINGEN. Verslag namens de Commissie voor Reglement en Samenwerking uitgebracht door de heer Joris Van Hauthem – 7-A (2011-2012) – Nrs. 1 en 2	
Algemene bespreking	68
Artikelsgewijze bespreking	69

ONTWERP VAN DECREET houdende de wijziging van diverse bepalingen van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen betreffende de belasting op de inverkeerstelling op grond van milieukeurmerken – 1375 (2011-2012) – Nrs. 1 tot en met 6	
Hoofdelijke stemming	71
VOORSTEL VAN DECREET van de heren Dirk de Kort, Patrick Janssens, Kris Van Dijck, Koen Van den Heuvel, Steve D'Hulster, Jan Peumans en Eric Van Rompuy houdende wijziging van het decreet van 8 mei 2009 houdende machtiging tot oprichting van het privaatrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap NV Vlaamse Havens en houdende wijziging van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens – 1268 (2011-2012) – Nrs. 1 en 2	
Hoofdelijke stemming	72
VOORSTEL VAN RESOLUTIE van de dames Marleen Van den Eynde, Linda Vissers en Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt en de heren Felix Strackx, Pieter Huybrechts en Stefaan Sintobin betreffende de invoering van een schrootpremie – 1453 (2011-2012) – Nr. 1	
Hoofdelijke stemming	72
REGLEMENTSAANPASSINGEN. Verslag namens de Commissie voor Reglement en Samenwerking uitgebracht door de heer Joris Van Hauthem – 7-A (2011-2012) – Nrs. 1 en 2	
Aangehouden stemmingsen	73
Hoofdelijke stemming	73
REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN	74
■	

OPENING VAN DE VERGADERING

Voorzitter: de heer Jan Peumans

– *De vergadering wordt geopend om 13.59 uur.*

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

■

VERONTSCHULDIGINGEN

De voorzitter: Ik deel aan de vergadering mee dat er verontschuldigingen zijn ingekomen van de volgende leden:

Marijke Dillen, Ivan Sabbe, Marc Vanden Bussche: ambtsverplichtingen;

Patricia De Waele, Chris Janssens, Fientje Moerman, Griet Smaers, Mercedes Van Volcem, Linda Vissers: gezondheidsredenen.

■

SAMENSTELLING VAN DE COMMISSIES

Wijziging onder de plaatsvervangende leden

De voorzitter: Dames en heren, voor de sp.a-fractie is in de Commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed de heer Philippe De Coene als plaatsvervangend lid vervangen door de heer Steve D'Hulster.

■

INGEKOMEN STUKKEN EN MEDEDELINGEN

De voorzitter: Dames en heren, de lijst met de ingekomen stukken en mededelingen werd op de banken rondgedeeld. (*Parl. St. VI. Parl. 2011-12, nr. 60/18*)

■

MOTIE VAN ORDE

Opheldering van de stand van zaken

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

De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Voorzitter, collega's, wij hadden een vraag ingediend over de verklaringen van vertegenwoordigers van de meerderheidspartijen over de overkapping van de Oosterweelverbinding.

Dat is een belangrijk onderwerp. Het is het grootste investeringsproject van Vlaanderen in deze en volgende legislatuur. Er is 7 miljard euro in het geding. Uit die verklaringen blijkt dat sommigen voor een andere oplossing kiezen dan de oplossing die tot vandaag wordt aangehouden.

Voorzitter, blijkbaar mogen wij daar geen vragen over stellen, want u vindt dat dit niet opportuun is.

De voorzitter: De heer Verstrepen heeft het woord.

De heer Jurgen Verstrepen: Voorzitter, collega's, ik wil het over hetzelfde hebben, maar ik verruim het probleem nog wat. Er worden subjectieve filters gehanteerd om actuele vragen en vragen om uitleg wel of niet ontvankelijk te verklaren. De overkapping van de Antwerpse ring mag niet worden behandeld omdat het om een lokaal probleem gaat, zo wordt gezegd. Dat is vreemd, want waarom hebben wij daarover dan al die debatten gevoerd? De meerderheid legt verklaringen af die haaks staan op wat de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) wil realiseren. Dat is dan toch zeer zeker een actuele vraag waard?

Ik word het stilaan beu. Ik diende 72 vragen in de commissie in. Daarvan is meer dan 30 procent – bijna de helft – geweigerd. En vandaag wordt een actuele vraag geweigerd over een zeer belangrijk thema. Er wordt kritiek geleverd op de parlementsleden. Maar waarom mogen wij niet de vragen stellen die wij willen stellen? Iemand kan vinden dat een vraag onnozel is, maar iedereen heeft het recht om onnozele vragen te stellen. Wie de democratie en het parlement wil respecteren, moet respect opbrengen voor het recht van de parlementsleden om kritische vragen te stellen.

Ik kan mij niet van de indruk ontdoen dat de meerderheid zich op dit punt in nauwe schoentjes bevindt. Maar dit is niet de manier om dat probleem aan te pakken.

De voorzitter: Mijnheer Verstrepen, de heer Penris is hier aanwezig en hij kan het getuigen: u bent nooit in de commissie aanwezig wanneer dit onderwerp aan de orde is. In de commissie is over dit thema een erg uitgebreide voortgangsrapportering gebeurd.

De heer Jurgen Verstrepen: Sorry, maar dat antwoord is flauwekul.

De voorzitter: Over dit thema is een erg uitgebreide voortgangsrapportering gebeurd, dat is één.

Twee: de Vlaamse Regering heeft onlangs haar plannen met de BAM herbevestigd. Als alle verklaringen van politici hier onderwerp van gesprek worden, dan is het einde niet in zicht. Ik zal u ook de cijfers geven over het aantal actuele vragen, schriftelijke vragen, vragen om uitleg en interpellaties die worden afgewezen, en hun aandeel in het totale aantal. Uw fractievoorzitter krijgt die cijfers overigens om de drie maanden. Als u die cijfers bekijkt, dan zult u vaststellen dat uw recht om vragen te stellen helemaal niet wordt beknót. Ik heb het voorrecht om vragen te weigeren. *(Opmerkingen van de heer Filip Watteeuw en de heer Jurgen Verstrepen)*

U kunt uw standpunt elders gaan uiteenzetten, maar niet hier. Ik ga er niet meer op in, mijnheer Watteeuw. Wilt u dat ik de vergadering schors? *(Opmerkingen van de heer Filip Watteeuw)*

Ik heb geen zaken met wat een partijgenoot doet, ik treed hier op als voorzitter van het Vlaams Parlement.

Het incident is gesloten.

■

ACTUELE VRAAG van de heer Ludo Sannen tot de heer Philippe Muyters, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport, over de controles op fiscale fraude in Vlaanderen en het beleidskader hieromtrent

De voorzitter: De heer Sannen heeft het woord.

De heer Ludo Sannen: Voorzitter, volgens professor fiscaal recht Maus doet iedereen het. Iedereen in België doet aan belastingfraude. De overheden in dit land zouden daardoor jaarlijks 26 miljard euro mislopen. Dit plaatst ons in de Europese kopgroep. Na Griekenland, Italië, Spanje en Portugal volgt België. Dat lijstje geeft me een onbehaaglijk gevoel.

Ik zal niet alle cijfers weergeven. Ik heb ze trouwens ook niet allemaal gememoriseerd. Ik heb vastgesteld dat iets meer dan 37 procent van de Belgen bij de koop of de verkoop van een woning blijkbaar iets onder tafel heeft geschoven. Ik merk dat meer dan 40 procent van de Belgen verklaart bij een erfenis te sjoemelen.

Ik geef deze twee voorbeelden omdat ze gevolgen hebben voor de Vlaamse begroting. Het gaat hier om ontvangsten die wij in onze eigen begroting moeten gebruiken. Ik stel me dan ook de vraag of we eigenlijk zicht hebben op de mogelijke effecten van fiscale fraude op onze begroting.

In zijn beleidsnota heeft de minister erkend dat het een groot probleem betreft. Hij acht het evenwel niet nodig in Vlaanderen in bijkomende controles te voorzien. Ik besef dat de twee voorbeelden die ik net heb gegeven, slaan op belastingen die nog door de federale overheid worden geïnd en moeten worden gecontroleerd. We organiseren echter steeds meer fiscale inningen zelf.

Minister, hebt u, los van de vraag wie de inning verzorgt, enig zicht op de mogelijke consequenties van de fiscale fraude voor de Vlaamse begroting? Wilt u, hoewel u dat niet in uw beleidsnota hebt opgenomen, naar aanleiding van deze studie toch niet overwegen ook onze controles te verscherpen en op te drijven?

De voorzitter: Minister Muyters heeft het woord.

Minister Philippe Muyters: Voorzitter, ik ben blij dat de heer Sannen in zijn vraagstelling al een begin van een antwoord heeft gegeven. Ik wil echter in eerste instantie iets over de studie zelf zeggen. Ik heb begrepen dat bij de in de studie gehanteerde methodologie heel wat vraagtekens worden geplaatst. Ik wil me daar zelf niet over uitspreken. Dat is niet de essentie van de zaak.

De essentie van de zaak is dat er volgens de heer Sannen nog heel wat fraude is. Met betrekking tot de twee belastingen die hij zelf heeft aangehaald, maakt de federale overheid nog steeds de dienst uit. Dit betekent dat de federale overheid int en controleert. We zouden dat om verschillende redenen echter zelf willen doen.

De heer Sannen herinnert zich allicht dat de Vlaamse Regering heeft beslist de inning en de controle vanaf 1 januari 2015 zelf te verzorgen. Op die manier zullen we onder meer zelf de controle in handen hebben. Ik geef even twee voorbeelden van wat onze eigen ervaringen ons leren.

Met betrekking tot de onroerende voorheffing wordt momenteel nog naar schatting 0,5 procent gefraudeerd. Sinds 1 januari 2011 innen en controleren we de verkeersbelasting zelf. Afgelopen zomer heb ik het nieuwe controlesysteem bekeken. Elke voorbijrijdende auto wordt gescand. Wie de verkeersbelasting niet heeft betaald, wordt 500 meter verder tegengehouden. De inning vindt dan onmiddellijk plaats. Indien iemand niet kan betalen, zal de betrokkene tot aan een Bancontactautomaat worden begeleid of een andere betalingswijze worden voorgesteld. Het percentage gepakte mensen ligt veel hoger dan vroeger.

Ik ga ervan uit dat de heer Sannen van mening is dat de we inning en de controle in verband met de twee door hem aangehaalde voorbeelden beter zelf zouden verzorgen. We zouden dat zelf beter kunnen. We zullen die stap zo snel mogelijk zetten. De complexiteit van de zaak vereist echter dat we de nodige tijd nemen voor we de successie- en registratierechten zelf innen en controleren.

De heer Ludo Sannen: Eigenlijk heb ik op mijn eerste vraag geen antwoord gekregen. Heeft de minister enig zicht op de omvang van de fraude en enige indicatie van de gevolgen voor de Vlaamse begroting?

In het rapport van professor Maus wordt gesteld dat als belastingen redelijk zijn, men die wel zal betalen. We hebben in Vlaanderen de registratierechten naar beneden gebracht, het meeneemrecht ingevoerd en de schenkingsrechten vereenvoudigd. Hebt u er zicht op of de

nieuwe regelgeving het effect heeft van een afname van mogelijke fraude of is het toch maar wishful thinking dat wanneer het eenvoudiger wordt en er minder belastingen zijn, er automatisch ook minder fraude zal zijn?

Minister Philippe Muyters: Een indicatie is heel moeilijk aangezien wij de dienst niet uitmaken. Ik heb alleen een hoegrootheid. Ik zal zeker niet de percentages van de professor toepassen op onze hoegrootheid, omdat er heel wat vragen zijn over de methodologie die de professor in kwestie heeft gebruikt.

U vraagt of we een indicatie hebben dat de verlaging van de registratierechten en de schenkingsrechten een effect heeft. Wij hebben gezien dat door de verlaging van de schenkingsrechten er een duidelijk naar voren trekken is van de schenkingsrechten. Mensen wachten niet tot de successie, ze gaan vroeger betalen. We hebben een stijging van de ontvangsten gezien de afgelopen jaren door het verlagen van de schenkingsrechten. Er is dus een indicatie, maar geen wetenschappelijke vaststelling, dat de verlaging van de schenkingsrechten wel het effect heeft gehad dat men zijn belastingen wel betaalt, eerder dan vroeger toen er hogere successierechten waren. Dat is een indicatie, maar niet meer dan dat. Er is geen wetenschappelijke studie, en zeker niet over de elementen waar u vooral naar verwees, omdat wij de dienst niet uitmaken. Op het ogenblik dat wij alles zelf controleren, kunnen wij natuurlijk percentages plakken op de hoeveelheid overtredingen bij de controles die we doen.

De heer Ludo Sannen: Het enige dat ik kan vaststellen is dat Vlaanderen de autonomie die het gedurende jaren heeft gekregen, blijkbaar onvoldoende heeft gebruikt om sneller de belastingen te innen, als ik u mag geloven minister, dat als we het zelf zouden kunnen doen, er minder fraude zou zijn. Ik ben niet zeker dat de mentaliteit van 'iedereen doet het' automatisch zou wijzigen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

ACTUELE VRAAG van de heer Bart Van Malderen tot de heer Philippe Muyters, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport, over de mogelijke hinder voor de luchtvaart door het Uplace-project en het advies hierover van het Directoraat-Generaal Luchtvaart

ACTUELE VRAAG van de heer Joris Van Hauthem tot de heer Philippe Muyters, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport, over de mogelijke hinder voor de luchtvaart door het Uplace-project en het advies hierover van het Directoraat-Generaal Luchtvaart

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: Voorzitter, minister, collega's, het dossier Uplace is actueel, hoeft het nog bewezen te worden. Heel veel mensen hebben vandaag vragen die gisteren zijn ontstaan in de marge van een interpellatie in de commissie Financiën over de financiële gevolgen van het Uplace-project op de begroting van Vlaanderen.

Uplace is een heel groot project. Het blijkt uit de antwoorden van de minister-president dat er heel wat randvoorwaarden zijn die ons behoorlijk wat centen zouden kunnen kosten. Uplace is ook een gecontesteerd project. Heel wat procedures lopen. De minister-president meldde dat blijkbaar ook de Federale Regering een aantal vragen heeft over de manier waarop dit dossier tot nu toe is behandeld. Er is sprake van een brief van staatssecretaris Wathélet die zich zorgen maakt over de invloed die het Uplace-project, en met name de 90 meter hoge toren die zou worden gebouwd, zou hebben op de verkeersafwikkeling op de luchthaven van Zaventem en over het feit – en daar gaat het eigenlijk over – dat Belgocontrol op geen enkel moment formeel om een advies zou zijn gevraagd in de verschillende procedures die lopen.

Wat sindsdien is ontstaan, kan ik niet anders omschrijven dan als een pingpongspel waarbij verschillende mensen zeggen dat er wel advies is gevraagd, dat er informeel advies is gevraagd, dat men de plannen heeft ingekeken, dat men geen advies heeft uitgebracht en dat men dan weer wel advies heeft uitgebracht. Elke minuut kunnen wij op het internet volgen hoe dat pingpongspel voortgaat.

Minister, kunt u alstublieft in dit heel belangrijke, grote dossier, waar heel veel mensen van wakker liggen, duidelijkheid scheppen? Eerlijk gezegd kunnen wij het nog moeilijk volgen. Ik heb heel grote vragen bij de manier waarop dit dossier is behandeld.

De voorzitter: De heer Van Hauthem heeft het woord.

De heer Joris Van Hauthem: Voorzitter, minister, geachte leden, zoals al is gezegd, heeft de minister-president gisteren, in het kader van de interpellatie van de heer Sanctorum over Uplace, gemeld dat staatssecretaris voor Mobiliteit Wathélet een brief zou hebben geschreven om zijn bezorgdheid te uiten over de gevolgen voor de luchtvaartafwikkeling vanaf Zaventem indien er een 90 meter hoge toren zou komen. Het tijdstip van die brief lijkt me wat vreemd, op zijn minst. Er wordt gesteld dat u verplicht was een advies te vragen aan het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV). U hebt dat niet gedaan en zou dus op zijn minst een procedurefout hebben gemaakt. Indien dat zo zou zijn, en ik zeg wel 'indien', dan zou dat natuurlijk een zoveelste blunder zijn. Minister, was dat verplichte advies daadwerkelijk noodzakelijk vooraf? Men kan wel zeggen dat die zaak nadien is bekeken. Uplace zou de zaak al hebben besproken met Belgocontrol en met de luchthaven zelf.

Een belangrijker punt is echter het volgende: indien het klopt dat de bouw van die toren van 90 meter gevolgen heeft voor de wijze waarop de vliegtuigen vanaf de luchthaven van Zaventem hun route zouden moeten kiezen, dan zitten we met een doos van Pandora. Dan zitten we hier opnieuw met het debat dat we hier jarenlang hebben gevoerd over de wijze waarop de luchtvaartafwikkeling vanaf Zaventem richting noordrand, ooststrand enzovoort gebeurt. U kent dat debat nog wel.

Minister, ik wil u dus vragen duidelijkheid te geven over de procedure. Wie heeft nu gelijk? Heeft die toren van 90 meter een invloed op de manier waarop de luchtvaart vanaf Zaventem moet verlopen?

De voorzitter: Minister Muylers heeft het woord.

Minister Philippe Muylers: Ik wil de beide vraagstellers bedanken voor de kans die ik krijg om hierop te antwoorden. De vorige regering, naar ik veronderstel op voorstel van mijn voorganger, Dirk Van Mechelen, heeft al in juni 2009 bij Vlaams besluit vastgelegd welke instanties een advies moeten verstrekken bij een vergunningsaanvraag. Ik kan alleen maar vaststellen dat het DGLV daar niet bij wordt vermeld. Ik veronderstel dat wij als Vlaamse Regering zelf procedures vastleggen met betrekking tot een Vlaamse bevoegdheid, en dat de federale overheid niet eenzijdig kan vastleggen welke procedures wij als Vlaamse overheid moeten volgen. Mijnheer Van Hauthem, ik veronderstel dat u zeker niet zult vragen dat de federale overheid gaat vastleggen wat wij al dan niet mogen doen in een Vlaamse procedure.

Natuurlijk moeten we rekening houden met de luchtvaart. Ik wil wijzen op enkele elementen. In augustus 2010 heeft Uplace contact opgenomen met het DGLV, met de vraag of er problemen zouden zijn met betrekking tot de luchtvaart. Dat lijkt me verstandig. Uplace heeft een e-mail gekregen van het DGLV, waarin die instantie vroeg uitgebreider te beschrijven wat Uplace zou willen doen. Er is een vergadering geweest. Op die vergadering zijn normen vastgelegd, heeft men het gehad over het aantal meters en alles wat u wilt. Er is gezegd dat Uplace het advies moest vragen van Belgocontrol en The Brussels Airport Company (BAC). Uplace heeft dat advies gevraagd. In een brief van 22 februari 2011 schreef BAC: "De maximum toegelaten hoogte voor The Brussels Airport Company van het gebouw op de voorgestelde positie is 94,76 meter TAW." Met TAW duidt men de hoogte vanaf de zeespiegel gemeten aan.

Ook werd gesteld dat moest worden voldaan aan de voorwaarden die Belgocontrol oplegde. In april schreef Belgocontrol: “In antwoord op uw mail van 24 maart 2011 deel ik u mede dat Belgocontrol geen bezwaar heeft tegen de hoger vermelde aanvraag.”

Die twee vragen werden me bij de bouwaanvraag van Uplace meegestuurd. Ik denk dat ik met die twee adviezen wel heel duidelijk weet wat er al dan niet kan voor de luchtvaart. Het directoraat-generaal verwijst immers ook naar die instanties om de juiste specificaties te krijgen.

Dus op het moment dat ik de bouwaanvraag geef, ga ik ervan uit dat het conform is met wat kan voor de luchtvaart.

Voor je een vergunning geeft, is er natuurlijk een openbaar onderzoek. Er is geen enkel bezwaar geweest door het Directoraat-generaal. Dat is de tweede mogelijkheid die ze hadden. Eerst hadden ze een vergadering met Uplace, en in het openbaar onderzoek kunnen ze een inbreng doen. Nu komt de clou van de zaak: we geven de vergunning, het Directoraat-generaal vraagt om de vergunning volledig te krijgen en wij maken die over in november. Het Directoraat-generaal wordt uitgenodigd om de details te komen bekijken op het departement Ruimtelijke Ordening. Ze gaan in op die vraag. In de loop van november krijgen ze alle detailinformatie over die zaak. De vergunning is eind oktober verleend. In november loopt nog altijd de beroepsprocedure, maar er is geen enkel beroep aangetekend door het Directoraat-generaal.

Dat zijn dus drie mogelijkheden vóór de vergunningsaanvraag. Ten eerste het overleg waarop de meters worden vastgelegd, met een positief advies. Ten tweede het openbaar onderzoek, waar het Directoraat-generaal geen enkele opmerking geeft. En ten slotte het inkijken van alle documenten en dan geen beroep aantekenen. Ik vind het te zot om los te lopen daarna een brief te krijgen met de vraag of we niet ergens iets fout hebben gedaan. (*Applaus bij de N-VA*)

De heer Bart Van Malderen: Minister, u bent begonnen met te verwijzen naar de wetgeving. Die wetgeving voorziet in een aantal procedures. In die procedures zijn details bijzonder belangrijk. Er zijn al heel ingrijpende openbare projecten stopgezet omdat er heel kleine details in de procedure niet waren gerespecteerd. We kunnen ons daar vragen bij stellen, maar dat is een realiteit. Dus moet iedereen die vergunningen verleent en beoordeelt, bijzonder secuur omspringen met die procedures. De inzet is enorm hoog.

Dit is een dossier dat door honderden mensen van heel nabij wordt gevolgd en dat heel gevoelig ligt. De minister-president heeft gisteren verwezen naar het tanende draagvlak voor dit project. In zulke dossiers moeten we bijzonder voorzichtig zijn.

Minister, ik herhaal mijn vraag: werd in de loop van de procedure op een bepaald moment door de overheid formeel advies gevraagd aan het Directoraat-generaal Luchtvaart?

De heer Joris Van Hauthem: Minister, de belangrijkste bekommernis was te weten of de bouw van de negentig meter hoge toren invloed zou hebben op of zou nopen tot het wijzigen van de vluchtroutes vanuit Zaventem. Dan openen we de doos van Pandora: dan weten we wel waar we aan beginnen, maar niet meer waar we eindigen.

Uit uw antwoord leid ik af dat alle procedures correct zijn gevolgd. Ik vraag me af waarom de federale staatssecretaris nadien een brief schrijft met de mededeling dat er wel degelijk een probleem is. U zegt dat er geen probleem is, en hij zegt van wel. Ik vraag me nog altijd af wie er gelijk heeft. Denkt u dat de federale staatssecretaris van Mobiliteit, gelet op het feit dat er in Brussel nog andere megaprojecten op stapel staan, een verborgen politieke agenda heeft of niet?

De voorzitter: Mevrouw Eerlingen heeft het woord.

Mevrouw Tine Eerlingen: Minister, uit uw antwoord blijkt dat er voorafgaand overleg is geweest tussen Uplace en Belgocontrol en het Directoraat-generaal. Bij de vergunning zat dus een positief advies van Belgocontrol en Brussels Airport Company. Ze waken er toch over

dat de veiligheid van de luchthaven en de opstijgende vliegtuigen wordt gerespecteerd. Vanwaar komt die brief nu? Door wat wordt die ingegeven? Zou dat misschien toch te maken hebben met lobbywerk vanuit Brussel, om voor een vertraging van dit project te zorgen, of dat er minstens mist wordt gespuid over de gevolgde procedures?

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

De heer Hermes Sanctorum: Minister, de toekomst zal uitwijzen of procedureel gezien de juiste weg wel werd gevolgd. Ik vermoed dat dit in de beroepsprocedure tegen uw bouwvergunning een belangrijk element kan worden. Ik heb net als de heer Van Malderen een vaag vermoeden dat u beter officieel advies had aangevraagd voor Uplace. Zoals u weet, wij staan ook heel kritisch tegenover de dictaten van de luchtvaart en Belgocontrol.

Maar dat mag de aandacht niet afleiden van de kern van de zaak. De kern van de zaak, minister, is dat u beter de bouwvergunning had geweigerd, niet omwille van het luchtvaartaspect maar omwille van de impact op de mobiliteit en, zoals nog eens geïllustreerd tijdens mijn interpellatie gisteren, de budgettaire impact op de Vlaamse begroting. De minister-president heeft zelfs duidelijk gesteld dat de kosten voor Uplace voor de Vlaamse overheid verder oplopen. Dat is een zeer belangrijk feit.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Minister, er is natuurlijk een groot verschil tussen voorafgaand overleg, mails of briefjes over en weer, en een officieel advies. Ik denk eerlijk gezegd dat de circulaire, geen wet dus, die aan Vlaanderen misschien niets te zeggen heeft, zeer duidelijk is. “Een advies moet aangevraagd worden voor elke vaste of mobiele constructie die, door haar vorm, afmetingen of plaats van inplanting, de veiligheid van het luchtverkeer kan in gevaar brengen. (...) Als aanvrager wordt beschouwd hetzij de diensten van Ruimtelijke Ordening en Stedenbouw, hetzij elke andere belanghebbende.”

In Leuven hebben wij nog geen enkele windturbine. En hoe komt dat? Wij zitten op aanvliegroutes van Zaventem. We worden verplicht, onder meer door uw administratie, om advies te vragen bij Belgocontrol en dergelijke. Wij kunnen dat daar niet zetten. Ik vind dat er met twee maten en gewichten wordt gewerkt. Gemeenten moeten voor de minste windmolen wel advies vragen als ze op een aanvliegroute zitten, terwijl de Vlaamse administratie Ruimtelijke Ordening dit volledig naast zich neerlegt als het om een groot Vlaams project gaat. *(Applaus bij sp.a en Groen)*

Minister Philippe Muyters: Mevrouw Brouwers, we hanteren geen twee maten en gewichten, helemaal niet. Ik heb hier een advies van Belgocontrol en een van het Directoraat-generaal Luchtvaart. De adviezen zijn duidelijk. Er staat: 94,75 meter mag en kan. Daar is geen bezwaar tegen. Als u mij kunt bewijzen dat u twee positieve adviezen hebt voor uw windmolen, dan kunt u die bouwen.

Ik wil u één ding zeggen. Gaan wij aanvaarden dat de federale overheid bepaalt wie er advies moet geven voor een Vlaamse bevoegdheid? Wie denkt dat dat kan en mag, is verkeerd bezig. Het zou verkeerd zijn om geen rekening te houden met de luchtvaart. We hebben dat natuurlijk wel gedaan, mijnheer Van Malderen. De adviezen zijn er. Ik heb dit stuk meegegeven in de bouwaanvraag.

Ik hoorde staatssecretaris van Leefmilieu Wathélet vanmorgen op de radio. Ik onthoud daar twee zaken van. Hij zei dat er wellicht geen sanctie mogelijk is als men tegen de omzendbrief ingaat. Ik denk dat ook niet, het is geen wet. Twee, hij weet niet of er een overtreding gebeurd is. Ik weet het wel! Ik heb twee adviezen die zeggen dat er geen probleem is. Ik zie niet wat er procedureel fout zou kunnen zijn. We zullen dat door juristen laten onderzoeken. Het zou wel heel straf zijn dat de federale overheid kan bepalen aan wie wij adviezen moeten vragen voor een volledig Vlaamse bevoegdheid. Binnenkort gaan we de huiskorting

bespreken. Ik hoop dat dan niemand denkt dat we een federale omzendbrief moeten volgen en een federaal advies moeten vragen. *(Applaus bij de N-VA, het Vlaams Belang en LDD)*

De heer Bart Van Malderen: Minister, het is niet een of andere – met alle respect – federale staatssecretaris die bepaalt hoe wij onze ruimtelijke ordening moeten bekijken. Dat zegt ons eigen decreet. We kunnen discussiëren over de correctheid van adviesinstanties die daarvoor benoemd zijn.

In elk geval moet onze beoordeling volledig zijn. Alleen al om het zorgvuldigheidsprincipe was het beter geweest om een formeel advies te vragen.

Het lijkt me dat hier een discussie is geopend over de milieu-impact die het project zou kunnen hebben. Bijkomend bij de automobilititeit worden hier een aantal vragen gesteld met betrekking tot de mobiliteit in de lucht. Het lijkt me aangewezen – en het is goed dat de minister-president, het hoofd van de Vlaamse Regering, hier is – dat bij het bekijken van de dossiers op het vlak van de milieuvergunning, heel dit onderdeel ook wordt bekeken en dat er minstens formeel advies wordt gevraagd aan degenen die er het beste over kunnen oordelen.

De heer Joris Van Hauthem: Minister, ik wil uw uitleg gerust aannemen. Ik ben het met u eens dat het niet de federale overheid is die moet bepalen aan wie wij al dan niet advies moeten vragen. Ik kan er ook niet aan doen dat de luchthaven van Zaventem nog altijd een federale aangelegenheid is, ondanks de verschillende regeerakkoorden die in dit parlement werden goedgekeurd.

U weet dat Uplace niet meteen ons groot enthousiasme wegdraagt – om het zacht uit te drukken –, maar ik hoop voor u dat het niet zo is dat een stap die u eventueel zou hebben overgeslagen bepaalde gevolgen heeft waardoor het project niet doorgaat, want dat zou het zoveelste hoofdstuk in uw blunderboek zijn.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

ACTUELE VRAAG van Lode Vereeck tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de resultaten van het overleg tussen de federale premier en de ministers-presidenten betreffende de verdeling van de begrotingsinspanningen en de zogenaamde usurperende bevoegdheden

ACTUELE VRAAG van de heer Eric Van Rompuy tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de budgettaire afspraken tussen de Federale Regering en de deelstaten

De voorzitter: De heer Vereeck heeft het woord.

De heer Lode Vereeck: Voorzitter, minister-president, u bent samen met uw gewestcollega's gisteren of eergisteren even bij de federale premier op de koffie geweest. *(Opmerkingen van minister-president Kris Peeters)*

Het was een lunch? Mooi zo.

U was er naar aanleiding van de verdeling van de begrotingsinspanning tussen de federale overheid en de andere entiteiten. In de marge daarvan hebt u ook gesproken over de usurperende bevoegdheden.

Wat ik nu eigenlijk wil vermijden, minister-president, is dat we over enkele weken, wanneer we het over de begrotingscontrole hebben, we weer een virtueel debat zullen voeren, dat het weer een virtuele begroting zal zijn. U stevent op dit moment en zonder tegenmaatregelen af op een tekort van 500 à 550 miljoen euro, gewoon wegens de groeivertraging. Daar komt nog

54 miljoen euro bij ten gevolge van het feit dat u de pensioenen van de ambtenaren overneemt.

Wanneer we hier over enkele weken over zullen debatteren, komt daar nu nog 140 miljoen euro bovenop voor die usurperende bevoegdheden. Wat werd daar eigenlijk gezegd? Welke afspraken hebt u gemaakt over de overname van de usurperende bevoegdheden en de bijhorende middelen?

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer Eric Van Rompuy: Voorzitter, minister-president, mijn vraag heeft betrekking op de gevolgen die moeten worden gegeven aan de uitvoering van het stabiliteitsprogramma. We zitten nu voor de gehele Belgische overheid met een tekort dat groter is dan men vorig jaar kon inschatten. Er werd een groepiaad afgesproken.

Entiteit 1, de federale overheid en de sociale zekerheid, levert een bepaalde inspanning voor de fameuze 2,5 miljard euro. Wat is het aandeel van de gewesten? En wat is het aandeel van de gemeenten, want ik lees vandaag dat er nieuwe cijfers zijn?

U hebt een punt wanneer u stelt dat u woord hebt gehouden in 2011, dat u een begroting in evenwicht had, zelfs een begroting met een licht overschot. U hebt ook een polemieik gevoerd met Brussels minister Vanhengel – of hij met ons. Wat waren de resultaten van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, van het Waalse Gewest en van de Franse Gemeenschap? Wij hebben woord gehouden, wij hebben een evenwicht bereikt, maar hebben zij zich gehouden aan de afspraken in het licht van het stabiliteitsprogramma?

Over welke inspanning heeft men het nu naar aanleiding van de begrotingscontrole? Werd u door het overleg met Di Rupo in een bepaald keurslijf gedwongen?

De voorzitter: Minister-president Kris Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Voorzitter, collega's, het is positief dat de premier van dit land de ministers-presidenten niet alleen op een informele wijze ontvangt, want dan is het moeilijk om hier vragen te beantwoorden. De premier heeft, ook een beetje op onze vraag, de ministers-presidenten nu ook uitgenodigd op een formele wijze en dat geeft mij de mogelijkheid om al uw vragen te beantwoorden.

Mijnheer Vereeck, u vroeg naar de usurperende bevoegdheden. We moeten misschien toch eens nadenken over een nieuwe benaming. (*Opmerkingen van de heer Joris Van Hauthem. Gelach*)

Ik heb die benaming gelanceerd, dus kan ik ze ook terugtrekken. (*Gelach*)

Mijnheer Van Hauthem, ik daag u uit een nog betere benaming dan usurperende bevoegdheden te vinden. Ook de journalisten hebben het daar elke keer moeilijk mee, omdat ze telkens de helft van hun artikel moeten gebruiken om dat toe te lichten aan hun lezers of luisteraars.

Usurperende bevoegdheden zijn bevoegdheden die regionaal zijn en waar de federale overheid historisch bepaalde bedragen voor heeft uitgetrokken. Dat is nog steeds de definitie van usurperend.

De federale overheid heeft gezegd dat ze daar 250 miljoen euro in de begroting van 2012 voor inschrijft en nadien een nog hoger bedrag. Ik heb de premier verschillende keren, schriftelijk en ook mondeling, om die lijst gevraagd. Mijnheer Vereeck, ik deel namelijk uw bezorgdheid: ik zou ook niet graag hebben dat we de vervroegde begrotingscontrole afronden, nadien pas de lijst krijgen en moeten vaststellen dat we voor bepaalde zaken alsnog een extra budgettaire inspanning moeten doen.

Langs de andere kant kan ik ook niet blijven wachten op die lijst en de vervroegde begrotingscontrole uitstellen zolang we die lijst niet hebben. Ik hoop dat u begrijpt dat ik

moet vooruitgaan. Ik heb een vervroegde begrotingscontrole, een gewone begrotingscontrole en ten slotte de begroting 2013. Dit parlement en uzelf hebben erop aangedrongen om zo snel als mogelijk die virtuele begroting – zoals u ze genoemd hebt – van 2012 aan te passen, wat ik ook aan het doen ben.

Die lijst is er niet. Ik dacht gisteren nochtans dat ik hem zou krijgen. Dat is echter niet gebeurd. De premier heeft gezegd dat ze daar volop mee bezig zijn, maar dat ze ons die lijst nog niet kunnen bezorgen.

Ik wil er nu toch al voor waarschuwen – het is gisteren ook aan bod gekomen tijdens het onderhoud – dat men die usurperende bevoegdheden niet mag misbruiken. Ik verklaar me nader. Er circuleren verschillende lijsten. Op een van die lijsten worden de justitiehuisen vermeld, die ook als voorbeeld worden aangehaald in de media. Als men die zou schrappen, zou dat voor Vlaanderen 32 miljoen euro bedragen. Die justitiehuisen zitten ook in de bevoegdheden die worden overgedragen. Ik ga ervan uit dat we daar in 2014 voor bevoegd zullen zijn. Dat is dus eigenlijk geen usurperende bevoegdheid. We komen zo tot een vrij eigenaardige discussie: in 2012 zouden wij moeten betalen voor een bevoegdheid die nog federaal is tot 2014. Dat is de omgekeerde wereld. Dan betalen wij voor bevoegdheden die nog federaal zijn. Dan financieren wij eigenlijk het federale niveau met usurperende bevoegdheden. Die situatie wil ik vermijden. De vraag is of dat voorbeeld echt is opgenomen in die lijst, want ik heb de lijst nog altijd niet gezien.

Het is natuurlijk zo dat we in het verleden discussies hebben gevoerd over wat de inbreng kan en moet zijn van elke deelstaat, Entiteit I en Entiteit II. We hebben in februari 2010 duidelijk gemaakt dat we in Vlaanderen in 2011 en ook in 2012 op nul zouden eindigen. Ik heb de collega's van het federale niveau en de collega's van Wallonië, Brussel en de Duitstalige Gemeenschap aangesproken over de normen waarover er eensgezindheid was. Zo was de te behalen norm voor het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest -254,10 miljoen euro. Ik ben niet helemaal competent om andere begrotingen te bekijken, dus ben ik daar zeer voorzichtig in. Ik heb hen gezegd dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest volgens mijn berekeningen – maar die kunnen verkeerd zijn – in 2011 is uitgekomen op -397,3 miljoen euro. Dat is dus een verschil van -143 miljoen euro.

Ik zou graag eens weten of elke entiteit de afspraken is nagekomen. Dat is de eerste discussie die moet worden gevoerd, vooraleer we kunnen spreken over 2013, 2014 enzovoort. Ik heb begrepen dat ze dat cijfermateriaal zullen bekijken.

U verwijst naar de Nationale Bank. Wij hebben het hier gehad over de lokale overheden. Ik heb toen gezegd dat het gebruikte cijfermateriaal cijfers uit 1999 zijn die geëxtrapoleerd zijn, en dat dat niet juist is. Vandaag hebben we gelukkig gelijk gekregen en zijn de cijfers van de lokale overheden juist en positief. Wij hebben entiteit II -0,4. Daar zijn in het verleden vragen over gesteld. Dat zijn dus de lokale overheden die daar hun inbreng doen.

Wij hebben tijdens die bespreking met grote bescheidenheid gevraagd of iedereen de normen waarover we het in februari 2010 eens waren, gehaald heeft en of mijn cijfermateriaal het correcte is.

Wij zullen in 2012 opnieuw een inspanning doen om op nul te eindigen. Voor de rest is er niet over gesproken om dat te bespreken op het interministerieel comité dat bij elkaar gaat komen voor het stabiliteitsprogramma.

De heer Lode Vereeck: Minister-president, ik kan mij echt niet voorstellen dat die lijst niet bestaat. Als de federale premier ze u niet wilt geven, denk ik dat uw collega's van CD&V die werkzaam zijn binnen de Federale Regering, u die lijst niet kunnen geven.

Trouwens, die lijsten over usurperende bevoegdheden circuleren al. Ik heb hier het lijstje met wat op dit moment federale algemene uitgavenbegroting 2010 is. We kennen ook het totale bedrag. Dat is 250 miljoen euro, waarvan 140 à 150 miljoen euro voor Vlaanderen.

Het gaat mij nu om de echte usurperende bevoegdheden, ik maak even abstractie van uw voorbeeld van de justitiehuizen. Als u zegt dat we die bevoegdheden krijgen, maar niet het geld, wat gaat u dan doen? Gaat u die gewoon schrappen? Dan zou ik graag met u het lijstje eens overlopen, om te zien wat u nog belangrijk vindt voor Vlaanderen en waar u wilt schrappen en mensen in de kou laten staan. Als u echter zegt: als we het geld niet krijgen, dan moeten we ze ook niet hebben, dan geeft u een vrijgeleide aan het federale niveau. Wat gaat u dan doen tegen die usurperende bevoegdheden? Klacht indienen bij de Raad van State of eventueel zelfs het Grondwettelijk Hof, afhankelijk van besluiten of wetten?

De heer Eric Van Rompuy: Minister-president, wij moeten inderdaad voor eigen deur vegen. Vlaanderen moet dat doen, maar ook het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, het Waalse Gewest, de Franse Gemeenschap en de federale overheid. De Nationale Bank zegt vandaag dat de inspanning maar 1 miljard euro meer is. We komen van 2,5 miljard euro. Ik heb de indruk dat men daar ook, naarmate de dagen vorderen, de bedragen vermindert, terwijl wij onze inspanning zullen moeten doen, en die is in de orde van grootte van 500 miljoen euro.

Ik kan u alleen aanmoedigen om het engagement dat wij genomen hebben – een evenwicht in 2012 – de volgende weken te realiseren. Dan zullen wij een zeer grote bijdrage geleverd hebben tot de sanering van de Belgische openbare financiën.

De voorzitter: De heer van Rouveroj heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroj: Minister-president, ik heb één bemerking en twee vragen. Open Vld is voor een samenwerkingsfederalisme, maar we zijn het met u eens dat samenwerking alleen kan wanneer iedereen zich aan de gemaakte afspraken houdt. Als daar twijfel over bestaat, is het goed dat de cijfers even worden gecontroleerd om die twijfel weg te werken.

Mijn eerste vraag gaat over de usurperende bevoegdheden. Begrijp ik het goed dat u de besparingsoefeningen waar u voor staat, toch gaat afwerken tegen eind februari, zelfs al hebt u het detail van de lijst van usurperende bevoegdheden nog niet? Of gaat u integendeel uw eigen besparingsinspanning ‘on hold’ zetten en het geheel in één beweging afwerken, zijnde de 550 miljoen euro waarover u het had, plus de usurperende bevoegdheden, wat dan 140 miljoen euro of meer zal zijn?

U had het over het ESR-resultaat van de steden en gemeenten. Van op deze banken maar ook van op de plaats waar nu de heren Van Rompuy en Vereeck staan, hebben wij al gezegd dat deze cijfers onjuist zijn. U hebt dat toen bevestigd. Heb ik nu van u begrepen dat het ESR-resultaat van de steden en gemeenten, althans voor wat betreft de Vlaamse steden en gemeenten, positief is?

De voorzitter: De heer Sannen heeft het woord.

De heer Ludo Sannen: Minister-president, in deze discussie moeten we inderdaad waakzaam zijn. Maar we moeten ook vertrekken vanuit een collegiale samenwerking. We moeten erover waken dat de afspraken worden nageleefd.

Ik begrijp niet wat u zegt over de usurperende bevoegdheden in het lijstje. We moeten ons geen zorgen meer maken over de naam, want de usurperende bevoegdheden verdwijnen. We hoeven dus geen nieuwe naam te zoeken. We zijn zelf altijd komen opdagen met de idee dat usurperende bevoegdheden niet meer moeten worden gedaan. Het is dus eerder aan ons om te bepalen over welke bevoegdheden het gaat. De federale overheid moet dat niet doen. U hebt zelf het idee gelanceerd. U hebt zelf bij de bespreking van de staatshervorming gezegd dat het federale niveau bevoegdheden invult die de federale overheid niet meer moet invullen omdat ze nu bij ons horen. We kunnen dus zelf het lijstje opmaken en overhandigen aan Di Rupo.

De voorzitter: De heer Van Dijck heeft het woord.

De heer Kris Van Dijck: Minister-president, ik ben verheugd met uw antwoord, in het kader van de afspraken die er zijn. Als sommigen eraan twifelen dat er in deze meerderheid

mensen zijn die zich niet baseren op het samenwerkingsfederalisme, dan voel ik mij in elk geval niet aangesproken. Het zijn dan ook goede afspraken, die door iedereen moeten worden nagekomen. In ieder geval: met een begroting in evenwicht leveren wij een zeer grote bijdrage. Het is dan ook een uitdaging om dat ook in 2012 overeind te houden.

Ik moet anderzijds wel vaststellen dat er links en rechts nogal getrokken wordt om de nul niet te houden en om toch verliezen te maken. Ik stel vast dat er een tegenstelling is met de federale overheid, die vraagt om extra inspanningen te leveren. Van twee dingen één. Wij moeten blijven werken aan een begroting in evenwicht. Usurperende bevoegdheden zijn door de federale staat gedaan omdat ze die daar blijkbaar belangrijk achten. Als men een aantal zaken die tot de bevoegdheden van Vlaanderen behoren stopzet, moeten wij die niet 'd'office' overnemen. Wij moeten ze toetsten op hun waarde, noodzakelijkheid en efficiëntie.

De voorzitter: De heer Watteuw heeft het woord.

De heer Filip Watteuw: Minister-president, het kan toch niet de bedoeling zijn dat u lijdzzaam afwacht tot de heer Di Rupo afkomt met zijn lijstje? U zegt dat het lijstje er nu niet is. Ik kan me niet voorstellen dat het niet bestaat. *(Opmerkingen van minister-president Kris Peeters)*

U zegt dat het er niet is. Dan zou u toch minstens zelf een oefening moeten maken en uitzoeken wat de voorwaarden zijn waaraan die zaken die op die lijst zullen staan, moeten voldoen. U moet dat proberen in te perken in de richting van uw eigen visie daarop. U zou ook al de begrotingsoefening moeten maken met die 140-150 miljoen euro. Wat zult u daarmee doen? U moet die oefening maken, zodat u daarop voorbereid bent. Bent u daar al mee bezig?

De voorzitter: De heer Van Hauthem heeft het woord.

De heer Joris Van Hauthem: Minister-president, u kunt zich beklagen over de term 'usurperende bevoegdheden', maar u hebt hem zelf gelanceerd toen de federale overheid een paar jaar geleden bij u kwam aankloppen om te vragen om een tandje bij te steken om het globale begrotingsresultaat ten aanzien van Europa beter te doen kloppen. U hebt toen gezegd: "Laat ons al die uitgaven niet meer doen want het behoort niet meer tot hun bevoegdheden." Toen ging het over tussen 800 miljoen en 1 miljard euro. Nu is er sprake, in het kader van usurperende bevoegdheden, van 250 miljoen euro. Men is blijkbaar bijzonder creatief in het hanteren van lijstjes. Ik heb de indruk dat de federale overheid afwacht wat zij eventueel zelf nog zou kunnen doen. De Franse Gemeenschap en het Waalse Gewest lijken af te wachten wat zij eventueel nog zouden aankunnen eens men die uitgaven niet meer doet op het federale niveau. Men lijkt op basis daarvan te wachten om het definitieve lijstje te maken.

Minister-president, u stelt nu al een aantal keren vast dat andere entiteiten of deelstaten hun belofte inzake hun begroting niet nakomen. Zij gaan niet richting nul.

Welke politieke mogelijkheden hebt u om hen te dwingen dat te doen? Anders moeten we geen afspraken meer maken.

Minister-president Kris Peeters: Mijnheer Van Hauthem, ik heb het punt op tafel gelegd dat iedereen zijn huiswerk moet doen en dat het kan zijn dat het cijfermateriaal dat ik bij elkaar heb gesprokkeld, niet juist is. Ik heb dus gezegd dat ik tijdens de eerste vergadering van het Interministerieel Comité duidelijkheid wil of iedereen zijn target heeft gehaald en of mijn cijfermateriaal klopt. Brussel zit nu op 2016 en kan dat misschien naar 2015 vervroegen. Het punt is gemaakt, zij moeten nu antwoorden. Dat antwoord moeten we afwachten, voor we weten wat onze reacties kunnen of moeten zijn.

Collega's, laat het duidelijk zijn, zoals de heer Van Hauthem heeft aangehaald, dat ik hier verschillende keren heb gezegd: usurperende bevoegdheden zijn bevoegdheden die behoren tot Vlaanderen, maar waarvoor de federale overheid geld uittrekt en zij moeten daarmee stoppen. Dat blijft mijn standpunt. Voor bevoegdheden die tot de regio's behoren, moet de

federale overheid geen geld uittrekken. Met de justitiehuisen heb ik proberen aan te tonen dat men wel een lijst moet maken die vertrekt van die definitie.

Mijnheer Vereeck, ik weet dat u altijd heel goed geïnformeerd bent. Ik vermoed dat sommige mensen naar u komen met informatie en de vraag of u er iets mee kunt doen. Dan zegt u dat u er zeker iets mee kunt doen, u kunt er een vraag over stellen of u gaat ermee naar een journalist. U hebt verschillende mogelijkheden en dat is uw volste recht. *(Gelach)*

Er zijn verschillende lijstjes. Tijdens de formatie zijn er 101 lijstjes opgemaakt. Ik heb niet dé lijst, want er is volop over gediscussieerd en dat gebeurt nog. Ik geef u één voorbeeld. Mijn verrassing was heel groot toen plots werd gezegd dat het grootstedenbeleid, een voorbeeld van een usurperende bevoegdheid, met zes maanden zou worden verlengd.

Ik ben me er heel goed van bewust, mijnheer van Rouveroi, dat we voor de vraag zullen komen te staan: als dat wordt geschrapt op federaal niveau – wat een goede zaak is en wat wij hebben gevraagd –, wat gaan wij dan doen? Gaan wij bijkomend geld uittrekken omdat het voor Vlaanderen belangrijk is? Of doet Vlaanderen geen bijkomende inspanning? Dat zijn de twee mogelijkheden. Zeker bij de opmaak van de begroting is het van groot belang om daarmee maximaal rekening te houden.

De premier van dit land, die zelf 250 miljoen euro besparing heeft ingeschreven – en ik hoop dat hij dat ook doet –, moet zeggen wat hij heeft geschrapt. Stel dat hij nu aan mij zou vragen wat ik vind dat men federaal zou moeten schrappen. Dan matig ik mij bevoegdheden aan die ik vooralsnog niet heb.

Mijnheer van Rouveroi, we hebben een vervroegde begrotingscontrole, een gewone begrotingscontrole en de opmaak van de begroting voor 2013. Ik ga ervan uit dat we nu alles zetten op de juiste economische parameters. Dat is de eerste belangrijke uitdaging. Dat betekent al 500 miljoen euro, met de inflatie, de groei en alles bij elkaar. We bekijken nu in welke mate de provisies daarvoor kunnen worden ingezet. Het is een brutocijfer dat we naar een nettocijfer moeten brengen, om dan te besparen.

Ik heb twee problemen. Het eerste probleem is dat ik de usurperende bevoegdheden niet ken. Het tweede probleem is de responsabiliseringsbijdrage voor de ambtenaren. Op basis van de wet van 2003 vraagt de federale overheid een hogere bijdrage. Dat kost Vlaanderen 54 miljoen euro. Die 54 miljoen euro zit ook niet in die 500 miljoen euro.

We moeten nu – ‘first things first’ – zo snel mogelijk de begroting op basis van de economische parameters veiligstellen en daarmee ook naar het parlement komen. Bij de gewone begrotingscontrole is er nog een moment om dat bij te sturen en extra inspanningen te doen. Dan is het aan de begroting 2013. Er wordt nog heel wat werk van ons verwacht om al die begrotingen goed te krijgen.

Ik heb op alle vragen geantwoord, behalve één. De ESR-resultaten heb ik gisteren opgevraagd, toen duidelijk was dat de Nationale Bank die heeft bekendgemaakt. Officieel hebben wij die nog niet gekregen. Premier Di Rupo heeft me gisteren wel gezegd dat wij gelijk hebben gekregen en dat de cijfers voor ons positief uitvallen. Zodra wij die hebben ontvangen, zullen wij u die bezorgen. Minister Bourgeois is overigens erg nieuwsgierig naar die cijfers.

De heer Lode Vereeck: Minister-president, u hoeft geen lijstjes te krijgen. U moet gewoon de federale uitgavenbegroting eens doornemen om te weten voor welke beleidsdomeinen de Federale Regering op ‘onze’ domeinen zit. U kunt die lijst dan zelf samenstellen.

Het valt me op dat u de vraag die ik u stelde, terug aan mij stelt. Dat is de wereld op zijn kop. Usurperende bevoegdheden zijn bevoegdheden waarvan u zegt dat het federale niveau die uitoefent, en dat het daarmee moet stoppen. Dat betekent eigenlijk dat wij die bevoegdheden niet zullen overnemen en dat er bijgevolg geen budgettair probleem zal ontstaan.

Mijn vraag was niet communautair, maar louter begrotingstechnisch geïnspireerd: over welke bedragen zullen wij het binnen enkele weken hebben wanneer de begrotingscontrole aan de orde is? Hoeveel van de bevoegdheden die op het federale niveau goed zijn voor 140 tot 150 miljoen euro neemt u over, en hoeveel kosten die? Met andere woorden, hoeveel geld moeten wij gaan zoeken? U antwoordt niet op die vraag, en ik neem daar akte van.

De heer Eric Van Rompuy: Ik denk dat wij nog veel dergelijke discussies zullen voeren. Vorige week hadden wij het over de hypothecaire aftrek, de premies voor energiebesparende maatregelen en het grootstedenbeleid. De staatshervorming en de usurperende bevoegdheden zullen aanleiding geven tot fricties tussen het federale niveau en de deelstaten. Ik ben wel verrast over het enthousiasme van Groen, LLD en het Vlaams Belang om te besparen. U wilt 150 miljoen euro extra besparen, mijnheer Watteuw. Dat hebt u gezegd. Wanneer de minister-president hier binnenkort met zijn pakket van 150 miljoen euro naar het Vlaams Parlement komt, hoop ik dat u met hetzelfde enthousiasme zult meewerken aan de realisatie van een begroting in evenwicht. Het is immers erg gemakkelijk aan opbodpolitiek te doen wanneer men die niet in de praktijk moet brengen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

VOORSTEL VAN RESOLUTIE van de dames Marleen Van den Eynde, Linda Vissers en Agnes Bruyninckx-Vandenhoutd en de heren Felix Strackx, Pieter Huybrechts en Stefaan Sintobin betreffende de invoering van een schroootpremie – 1453 (2011-2012) – Nr. 1

Voorstel tot spoedbehandeling

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

Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Voorzitter, collega's, ik stel voor om ons voorstel van resolutie betreffende de invoering van een schroootpremie te koppelen aan het ontwerp van decreet betreffende de belasting op de inverterstelling op grond van milieukeurmerken.

De voorzitter: Is het parlement het hiermee eens? (*Instemming*)

Dan is aldus besloten.

Het incident is gesloten.

■

ACTUELE VRAAG van de heer Marino Keulen tot de heer Geert Bourgeois, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Bestuurszaken, Binnenlands Bestuur, Inburgering, Toerisme en Vlaamse Rand, over mogelijke besparingen in het Vlaamse overheidsapparaat door meer beslissingsautonomie voor de leidende ambtenaren

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Voorzitter, minister, collega's, deze vraag doet u waarschijnlijk denken aan uw verleden als topambtenaar.

Zelf was ik – en wellicht ik niet alleen – geprikkeld door een fris, origineel voorstel van de top van de federale administratie. Die mensen stellen voor om de besparingen van de komende twee jaar in één jaar realiseren. Het gaat over een bedrag van 100 miljoen euro. In

ruil vragen zij dat 25 miljoen euro wordt teruggegeven om de administratie te moderniseren, wat op zijn beurt zou leiden tot een jaarlijks weerkerende besparing van 15 miljoen euro.

Crisissen zijn uitdagingen. Het is een gevleugelde uitspraak van André Leysen. De federale topambtenaren beseffen in elk geval heel goed dat iedereen inspanningen moet leveren. Iedereen moet de broeksriem aanhalen. Dit geldt ook voor de administratie.

De minister staat zelf aan de vooravond van een grote besparingsoperatie. We zullen het er tijdens deze actuele vragenronde nog over hebben. We moeten meer dan 500 miljoen euro vinden.

De federale administratie, die ondertussen al meer besparingsrondes dan de Vlaamse administratie achter de rug heeft, heeft laten weten dat er nog wat rek op zit. Is de Vlaamse minister van Ambtenarenzaken bereid dit federaal denkspoor te volgen?

De voorzitter: Minister Bourgeois heeft het woord.

Minister Geert Bourgeois: Voorzitter, ik hoef dat denkspoor niet te volgen. Ik behoor niet tot de mensen die vinden dat we, wat we zelf doen, beter doen. Vlaanderen is immers al heel lang een voorloper op het vlak van de autonomie en de responsabilisering van de leidende ambtenaren. Dat is al sinds 1996 het geval. In 2006 hebben we dat door middel van een heel groot delegatiebesluit versterkt. Onze leidende ambtenaren hebben autonomie met betrekking tot personeel, organogram, overheidsopdrachten, consultancy, communicatie en dergelijke.

Het heeft me verrast dat de federale overheid een gedeelte van het gerecupereerde geld zou willen gebruiken om het apparaat te moderniseren. Dit geld zou onder meer worden gebruikt om te voorzien in gemeenschappelijke servers en telefonie. Wij doen dat al jaren. Dit geldt ook voor Skype, wat in de pers ook als voorbeeld is aangehaald.

Indien de heer Keulen dan toch op verrassingen uit is, kan ik hem aangenaam verrassen met de prestaties van onze civil servants. We zijn daarmee evenwel niet naar de pers gestapt. We hebben beslist om recurrent grote besparingen door te voeren. De besparingen op het overheidsapparaat bedragen 7,5 procent. De besparingen op het personeel bedragen 4 procent. De besparingen op consultancy en communicatie bedragen 30 procent. Vanaf 2011 gaat het recurrent om 217 miljoen euro. We hebben besloten dat tegen 2014 nog eens 15 miljoen euro meer moet worden bespaard en dat het aantal koppen met 4 procent moet dalen.

Op 26 januari 2012 hebben onze ambtenaren ons laten weten dat een vijfde van de entiteiten van onze beleidsdomeinen die 5 procent al heeft bereikt. We hebben al 60 procent van de inkrimping van het aantal koppen kunnen doorvoeren. De ambtenaren zijn erin geslaagd de Vlaamse Regering, die met belangrijke budgettaire inspanningen wordt geconfronteerd, te verrassen. De ambtenaren kunnen in 2012 bovenop de besparingen een supplementaire bijdrage van 20 miljoen euro leveren. Dit loopt voor op het tijdspad. Die mensen hebben hun autonomie gebruikt en hebben veel verantwoordelijkheidszin aan de dag gelegd. Ze zijn hiermee niet naar de pers gestapt. Ze hebben ons dat op 26 januari 2012 laten weten. De Vlaamse Regering heeft dit aanvaard in grote dankbaarheid en met respect voor wat die mensen presteren.

De heer Marino Keulen: Ik wil opnieuw even op de actualiteit inpikken. Ik heb vandaag in de krant gelezen dat drie op tien werkenden in de Belgische federatie voor de overheid werken. In onze buurlanden, ook beschaaft landen met een verzorgingsstaat, is dat duidelijk minder.

We moeten het met minder ambtenaren doen. Niet enkel omdat dit kan, maar ook om loonlasten uit te sparen. Het is nodig te besparen. Een andere reden is dat we op die manier de samenleving weer wat dynamiek kunnen verschaffen. Ik baseer me op mijn eigen ervaringen als burgemeester. De federale ambtenaren, die numeriek met minder zijn, laten de lokale functionaris meer met rust. Ze kunnen enkel de hoofdlijnen volgen. Dit zorgt voor een zekere dynamiek. De Vlaamse overheid heeft voor elk probleem en voor elk dossier een specifieke

ambtenaar die de tijd en de ruimte heeft om alles tot en met op te volgen. Hierdoor worden we in een administratief-juridisch keurslijf gedrongen.

Er zullen inspanningen worden geleverd. Het is nog de vraag of alles ook zal worden uitgevoerd. Op dat vlak geef ik de minister het voordeel van de twijfel. We zullen dat op het einde van de legislatuur zien. Er is alleszins nog ruimte om het met minder ambtenaren te doen. Dit is niet enkel budgettair nodig. We kunnen op die manier ook wat ruimte bieden en niet alles door de bureaucratie laten verstikken.

De voorzitter: De heer De Loor heeft het woord.

De heer Kurt De Loor: Voorzitter, als we zelf mogen beslissen, besparen we meer en beter, zeggen de federale topambtenaren. Minister, zoals u zegt, is dat een uitgangspunt dat perfect aansluit bij beter bestuurlijk beleid. Het is een filosofie die in dat verlengde ligt, namelijk het responsabiliseren van de leidende ambtenaren.

Wat me ook opviel bij uw federale ambtsgenoot voor ambtenarenzaken is dat hij sprak over 'spectaculair', 'beter dan verwacht' en zelfs 'nooit gezien'. Dan stel ik me de vraag of u het de moeite vindt om de details van wat federaal wordt voorgesteld, te bekijken en te zien of we daar eventueel een aantal best practices uit kunnen overnemen, niettegenstaande de inspanningen die Vlaanderen al heeft gedaan.

De voorzitter: De heer Dehandschutter heeft het woord.

De heer Lieven Dehandschutter: Voorzitter, het antwoord van de minister is duidelijk. Wat de federale topambtenaren hebben verklaard, heeft mij niet direct verrast. Ik heb het genoeg gehad enkele maanden geleden om de heer Van Massenhove persoonlijk aan het woord te horen. De ideeën die hij toen lanceerde, hebben blijkbaar ingang gekregen bij zijn collega's. Ik stel vast dat de Vlaamse Regering en deze Vlaams minister wat op federaal vlak nog wordt nagestreefd, al in de praktijk brengt: minder ambtenaren, efficiënter werken, beter betaald. Onze minister levert wat dat betreft voorbeeldwerk.

De voorzitter: De heer Caron heeft het woord.

De heer Bart Caron: Voorzitter, vandaag wordt in De Standaard aangegeven dat het gemiddelde overheidsapparaat de voorbije jaren met 13 tot 14 procent is gestegen. Het is waar wat u zegt: het Vlaams ambtenarenapparaat is vrij modern. Wat mij het meest frappeert, is dat het gemeentelijke ambtenarenkorps ongeveer met een kwart is gestegen. We zijn met velen pleitbezorgers van het belang van het lokale bestuur en het lokale apparaat. Laat me echter ook eens zeggen dat het lokale niveau nog veel kan moderniseren en ook in omvang wat kan worden uitgebreid. Er kunnen meer taken bij komen, maar deze groei is toch ook niet houdbaar op termijn.

Minister Geert Bourgeois: Mijnheer Keulen, wat betreft de vermindering van ons ambtenarenapparaat hebt u uiteraard een punt. We zijn daar ook mee bezig. Dit is de eerste Vlaamse Regering die er ook stelselmatig werk van maakt. We zitten op schema. We hebben de kredieten verminderd met 4 procent. We hebben gezegd dat dat zal leiden tot een vermindering van het personeelsbestand. Dat klopt ook, aangezien we op 1 januari 2012, vooraleer we de 5 procentnorm hebben ingevoerd en de supplementaire 50 miljoen, al van onze ambtenaren bericht krijgen dat zij al ongeveer 60 procent van die inspanning hebben gedaan en dat ze supplementair een bijdrage kunnen leveren aan de algemene middelen.

We moeten daar uiteraard mee doorgaan. Dit is een algemeen punt. Wat De Standaard uitbrengt, leeft in heel Europa. Je moet een sterke overheid hebben, maar dat betekent niet een grote overheid. Dat betekent een overheid die slagkrachtig is en die niet al te veel mensen haar taken vervult. Ik denk dat we daar op dit ogenblik goed mee bezig zijn.

Mijnheer De Loor, u vraagt naar de best practices. Ik was niet verrast door wat ik las. Ik heb het interview met de heer Van Massenhove gehoord en ook wat de andere topambtenaren op tv hebben gezegd over wat men zal doen met die bijkomende besparingen. Ik begreep dat de

federale overheid zegt dat ze 50 miljoen bespaart. De ambtenaren hebben gezegd dat ze daar 100 van gaan maken. Men doet er dus 50 bij en men neemt er 25 terug om het apparaat te moderniseren. Wat ik las over die modernisering, is wat wij doen in Vlaanderen. We hebben nu als laatste stap gezet dat we een gezamenlijk telefoniecontract aanbieden, ook aan de lokale besturen, mijnheer Caron, precies om te kunnen genieten van de schaalvoordelen.

Uiteraard zijn wij bereid, als dat pas geeft, om te luisteren en te leren van elkaar. Ik kan u zeggen, collega, dat wij de inspanning doen om ons apparaat te verkleinen, terwijl wij tegelijkertijd een inspanning leveren om de mensen langer aan het werk te houden. We voeren een leeftijdsbewust personeelsbeleid. We zeggen niet aan mensen op hun 60 jaar: u bent pensioengerechtigd, ga maar weg. We zitten nu gemiddeld aan 61,6 jaar pensioenleeftijd. In drie domeinen blijven mensen gemiddeld tot 63 jaar en langer werken. Dat zijn twee uitdagingen die tegelijk lopen.

Onze ambtenaren beslissen zelf over die zaken. Ze hebben een hele grote delegatie en we respecteren die ook. Hun kader is de wet, het decreet, het Vlaams personeelsstatuut en uiteraard de kredieten. Niettemin hebben zij die soepelheid gevonden.

Bij de lokalen besturen zie je inderdaad een stijging in de loop van de jaren.

Ik weet niet of de grote overdracht van de politie naar de lokale besturen is meegerekend in de cijfers van De Standaard. Dat ging immers over heel wat mensen, meer dan 10.000, geloof ik. Die moeten daar natuurlijk uit worden gehaald, maar ook zonder die cijfers is er een grote stijging op lokaal vlak: wat dat betreft, hebt u een punt.

U weet dat wij de lokale autonomie respecteren. We nemen geen dwingende maatregelen. Al van bij mijn aantreden zeg ik dat ook de lokale besturen de toring naar de nering moeten zetten en efficiëntieoefeningen moeten doen. Wij faciliteren dat ook. U weet dat we de planlasten enorm reduceren. Die ambtenaar in elke gemeente die voor elk van onze beleidsdomeinen plannen moet schrijven en ook rapporten moet maken, die zal er niet meer zijn.

We gaan een heel grote synergie tussen gemeente en OCMW mogelijk maken, wat kan leiden tot een personeelsreductie. We zullen heel die tussenstructuur, die verrommeling tussen gemeente en provincie aanpakken. We zijn die aan het screenen. Dat moet ook leiden tot een reductie. Ik ben er echter ook van overtuigd dat de gemeenten op dat vlak hun verantwoordelijkheid moeten nemen. Ik denk niet dat er in dit parlement een meerderheid zal zijn om de gemeenten bij de hand te nemen, om hen te dwingen zus en zo te handelen. Ze moeten dat automatisch doen. De tijd van onbeperkt uitgeven is voorbij. Ik reken op hun verantwoordelijkheid. Alleszins vermindert deze Vlaamse Regering heel sterk de planlast. Ze maakt het ook meer mogelijk om efficiënter en met minder mensen te werken, om samenwerking te organiseren met andere gemeenten en het OCMW.

De heer Marino Keulen: Een slanke, fitte overheid lijkt me inderdaad het algemeen na te streven doel. Minister, ik zetel al lang in dit huis, al sinds 1995. Ik denk dat Luc Van den Bossche de recordhouder is als Vlaams minister van Ambtenarenzaken. Hij is dat tien of elf jaar geweest. Op het einde van deze legislatuur zult u die portefeuille negen jaar in handen hebben gehad, vier jaar in de vorige legislatuur en vijf jaar in deze legislatuur, als u die volledig uitdoet. U zult daarop worden beoordeeld. U zult zowel op het aantal Vlaamse ambtenaren als op de efficiëntie en de toegevoegde waarde worden beoordeeld, en heel wat sectoren in de Vlaamse samenleving, of het nu over de lokale besturen of het bedrijfsleven gaat, hebben toch wel grote vragen bij die Vlaamse administratie. Ze vinden dat er te veel ambtenaren zijn, die elk detail kunnen volgen en zo deels de dynamiek uit de Vlaamse samenleving slaan. Ook dat moet u alleszins bewaken, naast het budgettaire aspect.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

ACTUELE VRAAG van de heer Jean-Jacques De Gucht tot de heer Jo Vandeurzen, Vlaams minister van Welzijn, Volksgezondheid en Gezin, over de opmars van de seksueel overdraagbare aandoening chlamydia bij Vlaamse jongeren

De voorzitter: De heer De Gucht heeft het woord.

De heer Jean-Jacques De Gucht: Voorzitter, minister, geachte leden, cijfers wijzen op een stijgende trend wat de verspreiding van soa's in Vlaanderen betreft. Alleen al in 2010 waren er 3314 geregistreerde diagnoses van chlamydia. In 2012 betekent dit dat 1 op 20 van de jongeren tussen 15 en 25 jaar drager is van deze soa. Deze cijfers zijn gebaseerd op een steekproef, wat betekent dat de kans reëel is dat nog meer jongeren aan die soa lijden.

Minister, het condoomgebruik neemt af. Europees onderzoek wijst uit dat 17 procent van de mannen en 12 procent van de vrouwen weinig of nooit een condoom gebruiken. Dit probleem moet worden opgelost door preventie: preventie in het algemeen, maar ook via het onderwijs. Op 13 december 2011 heeft de heer Gysbrechts u een vraag gesteld over deze problematiek. U hebt daarop geantwoord dat u overleg zou plegen met de minister van Onderwijs.

De leerlingen zijn vragende partij om een aanpassing te doen. Ook preventieadviseurs pleiten hiervoor. Uw algemeen beleid faalt. Op welke manier gaat u dit doen?

De voorzitter: Mijnheer De Gucht, ik krijg non-verbale signalen vanuit het halfroond dat u alles afleest van een papier.

Minister Jo Vandeurzen: Ik ben verbaasd over de referentie naar de vraag die door uw collega is gesteld. Net op dat ogenblik heb ik bevestigd dat het probleem van de seksueel overdraagbare aandoeningen opnieuw een issue aan het worden is voor jonge mensen. We hebben toen ook verwezen naar de problematiek van chlamydia, zoals dat ook is te zien in de cijfers. Ik heb gezegd dat we meer actie moesten ondernemen. Van die actie komen nu de resultaten in de media. In de Week van de Lentekriebels heeft Sensoa een expliciete actie over deze aandoening in het onderwijs georganiseerd. Er is contact geweest tussen de mensen die in onze administratie actief zijn in die thematiek, en de mensen van onderwijs.

De werkgroep gezondheidsbevordering, waarin het Vlaams Instituut voor Gezondheidspromotie en Ziektepreventie (VIGeZ), de administratie en de Vlaamse Hogescholenraad (VLHORA) aanwezig zijn, is inderdaad in de loop van de maand januari samengekomen. Daar hebben ze het campagnemateriaal bekeken. Onderwijs heeft er sterk op aangedrongen om het vormingsmateriaal dat ter beschikking kon worden gesteld van de scholen en de oudercomités, goed te verspreiden. Toen is er ook afgesproken dat de CLB's extra initiatieven zouden nemen over de affiche en dat soort zaken. Het is effectief uitgerold zoals het toen was afgesproken.

Daarnaast is het duidelijk dat investeren in relationele en seksuele opvoeding en vorming heel belangrijk is. Met Sensoa als partnerorganisatie, maar ook met anderen, moeten we daar blijven in doorgaan. Wat u de laatste weken hebt gemerkt in de media, was het resultaat van de analyse dat je voor bepaalde aandoeningen, in het bijzonder de soa's, in het onderwijs een extra inspanning moet doen. We zullen die inspanning ook blijven doen. Uit het jaarplan van Sensoa blijkt dat onderwijs daarin een heel belangrijke doelgroep is voor het werkjaar 2012.

De heer Jean-Jacques De Gucht: Minister, ik hoor u dit bijzonder graag zeggen. Alleen merk ik op dat daar ook in de verschillende beleidsbrieven over wordt gesproken, maar de vraag is wat u concreet gaat doen. U zegt dat er analyses zijn geweest, maar wat gaat u concreet in het veld doen?

U zegt dat u het vormingsmateriaal gaat aanpassen. U hebt overleg gehad met de minister van Onderwijs. Welke concrete stappen gaat u ondernemen? Sensoa heeft er in haar bevraging van leerlingen op gewezen dat het biologische te veel op de voorgrond staat, en dat de vragen van jongeren te weinig aan bod komen. Op welke manier gaat u dit veranderen?

De voorzitter: Mevrouw Godderis heeft het woord.

Mevrouw Danielle Godderis-T'Jonck: Minister, ik hoor in uw antwoord dat preventieve aanpak heel belangrijk is voor alle seksuele overdraagbare ziekten. Dat is belangrijk voor de jeugd en ook voor ouderen. Huisartsen, onderwijs en vooral de CLB's kunnen daar heel goed op inspelen.

Mijnheer De Gucht, we hadden het antwoord al gehoord van de minister.

De voorzitter: Mevrouw Werbrouck heeft het woord.

Mevrouw Ulla Werbrouck: Scholen moeten inderdaad hun verantwoordelijkheid opnemen. Ze moeten die seksuele en relationele vorming aan jongeren geven om hen bewust te maken van de gevaren van onveilig vrijen. Er zijn mensen die zeggen dat we geslachtsziekten kunnen testen en dat we dat verplicht moeten maken. Ik zou dat niet doen. Jongeren willen alles weten. Met de juiste sensibilisering en de juiste campagne kunnen we mensen stimuleren om die test vrijwillig te doen.

De voorzitter: Mevrouw De Wachter heeft het woord.

Mevrouw Else De Wachter: Ik dank u voor uw antwoord, minister. Naar aanleiding van deze vraag hebt u nog eens kunnen benadrukken dat preventie – naast sensibilisering – ontzettend belangrijk is. De vraagstelling betreft uiteraard maar één facet van het geheel. Dat is hier al aangehaald.

Deze week uitte onder andere het Instituut voor Tropische Geneeskunde (ITG) zijn bekommernis over seksueel overdraagbare aandoeningen en de resistentie tegen antibiotica. Ik wil dat hieraan linken. Dat is cruciaal. Ze hebben aan de alarmbel getrokken. Ik wil u vragen, minister, om het overmatig gebruik van antibiotica en de gevolgen daarvan op de soa's te bekijken. Naast sensibilisering moeten we een globale aanpak ontwikkelen.

Minister Jo Vandeurzen: Ik ben het met veel bedenkingen eens. Uit de studies kunnen we leren dat er weer nood is aan een duidelijke sensibilisering. We moeten blijven investeren in relationele en seksuele vorming, maar ook in preventie rond het thema veilig vrijen. Wie niet veilig vrijt, moet een test laten doen. Die informatie moeten we opnieuw in onze campagnes stoppen. Dat is de reden waarom deze campagne expliciet over een aantal van die punten gaat. Het zijn de punten die uit de analyses als prioritair naar voren kwamen. Het initiatief van Sensoa in de Week van de Lentekriebels beantwoordt aan de verzuchtingen van de commissie.

De heer Jean-Jacques De Gucht: Minister, u hebt contact gehad met de minister van Onderwijs. Dat is heel positief.

Sensoa gaat in de Week van de Lentekriebels acties ondernemen. Een constante preventie en sensibilisering van jongeren is noodzakelijk. Ik vind dat u daarin tekortschiet.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

ACTUELE VRAAG van de heer Mark Demesmaeker tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, en tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over de intergewestelijke aanpak van de overstromingsproblematiek in het Zennebekken

De voorzitter: Het antwoord wordt gegeven door minister Schauvliege.

De heer Demesmaeker heeft het woord.

De heer Mark Demesmaeker: Minister, de aanleiding tot deze vraag zijn de gebeurtenissen van november 2010, namelijk de extreme weersomstandigheden en overstromingen in – onder andere – het Zennebekken. Door een combinatie van omstandigheden trad het kanaal Brussel-Charleroi voor het eerst buiten zijn oevers. Een aantal gemeenten in het gebied,

Halle, Sint-Pieters-Leeuw en Beersel, maar ook Tubize aan de andere kant van de taalgrens, hadden zwaar te kampen met wateroverlast.

Voor het eerst sinds die gebeurtenissen is afgelopen maandag in Halle in het stadhuis een bijeenkomst geweest van de drie gewesten met een 130 deelnemers. De gemeentebesturen, de provincies, enkele specialisten en de kabinetten waren aanwezig. Er liep één rode draad door deze bijzondere studiedag, namelijk het besluit dat oplossingen alleen maar kunnen worden gevonden via gezamenlijk overleg. Doorheen de presentaties werd duidelijk dat betere informatie, afstemming en uitwisseling nodig zijn. Er moet ook een performant informaticasysteem komen dat op permanente basis de gegevens gemakkelijk toegankelijk maakt en uitwisselt. Bij rampscenario's moet men immers snel kunnen ingrijpen.

Men was er ook van overtuigd dat er een beleidsvisie nodig is over de drie gewesten heen, een deal zeg maar, waarbij Wallonië waarschijnlijk vooral als taakstelling zal hebben om stroomopwaarts het water langer op te houden; Vlaanderen en Brussel zullen er vooral voor moeten zorgen dat het water via het kanaal Brussel-Charleroi sneller kan wegvloeien.

Daarom was het verwonderlijk, en in mijn ogen zelfs een beetje onbegrijpelijk, dat de belangrijkste waterwegbeheerder in het gebied, ons eigen Waterwegen en Zeekanaal, niet aanwezig was.

Welke conclusie trekt de Vlaamse Regering uit deze bijzondere studiedag? Bent u bereid om op korte termijn de nodige stappen te zetten om de deal tussen de drie gewesten mogelijk te maken?

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Voorzitter, mijnheer Demesmaeker, gelukkig hebben wij de studiedag niet nodig om al actie te ondernemen. We hebben dat ook gedaan, ook vlak na de overstromingen.

De bedoeling van de studiedag was om het wetenschappelijk onderzoek dat door ons was opgestart, nog eens op te lijsten. Uit de conclusies blijkt dat ze perfect aansluiten bij de conclusies van de Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid (CIW). Het is belangrijk om de gegevens goed uit te wisselen, om samen te werken, om goede afspraken te maken.

U weet dat het Zennebekken voor een deel uit onbevaarbare waterlopen bestaat en voor een deel uit bevaarbare. Het is daarom dat u de vraag niet alleen aan mij hebt gesteld, maar ook aan minister Crevits. Ik zal ook in haar naam antwoorden.

We hebben ondertussen al heel veel gedaan. Vanuit mijn bevoegdheid heb ik al een aantal heel dringende onderhoudswerken gedaan, ik heb bijkomend laten baggeren, slib laten ruimen, er werden stuwen vernieuwd en oevers versterkt. We hebben vorig jaar ook direct contact opgenomen met mijn twee collega's, zowel de collega uit Brussel als de collega uit Wallonië, om gezamenlijk een verdere modellering uit te werken omdat inderdaad bleek dat we die gegevens nodig hebben om verder te verfijnen. Dat is ondertussen gebeurd, er werden ook afspraken gemaakt. De studies en de modellering op basis van de gegevens van de drie gewesten moet binnenkort klaar zijn en dan zullen er nog extra afspraken aan gekoppeld worden om heel specifiek in gevallen van nood op te treden.

Wat de onbevaarbare waterlopen betreft, heeft mijn collega al heel wat stappen gezet. Er is een concrete samenwerkingsovereenkomst afgesloten tussen Waterwegen en Zeekanaal en de Waalse tegenhanger. Er is dus ook daar al absoluut actie ondernomen die op het terrein al voelbaar zal zijn.

U merkt, mijnheer Demesmaeker, dat het goed was om nog eens samen te zitten. Er komt ook nog een tweede studiedag in juli. We hebben daar ten volle aan meegewerkt en op die manier geven we ook uitvoering aan wat hier in het Vlaams Parlement de conclusie was naar aanleiding van de overstromingen.

Eén conclusie is heel belangrijk en kwam ook deze week aan bod op de studiedag, namelijk dat het echt om heel uitzonderlijke omstandigheden ging, een samenloop van een verzadigde bodem en heel uitzonderlijke neerslag. Het is belangrijk om dat hier nog eens te herhalen, maar dit neemt niet weg dat we maatregelen moeten nemen.

De heer Mark Demesmaeker: Het ging inderdaad om uitzonderlijke omstandigheden, maar we weten één ding: ze zullen ooit opnieuw plaatsvinden. Het is daarom belangrijk om de deal tussen de drie gewesten heel snel te maken.

Ik beweer trouwens niet, en ik heb dat evenmin geïnsinueerd, dat er nog niets gebeurd is, integendeel. Met het oog op 6 juli doe ik een oproep om de nodige openheid aan de dag te leggen, ook langs onze kant, langs Vlaamse kant, om de gebiedsgerichte oplossingen en visie in alle openheid en samenwerking uit te werken, ook met onze eigen instanties. Ik herhaal dat ik het spijtig en ook wat onbegrijpelijk vond dat noch de grootste waterbekkenbeheerder langs onze kant, Waterwegen en Zeekanaal, maar ook geen enkel Vlaams kabinet daar aanwezig was. Ik heb er goed vertrouwen in dat we tegen 6 juli de koppen opnieuw bij elkaar zullen steken en dat we hopelijk opnieuw tot concrete voorstellen komen.

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

De heer Hermes Sanctorum: Voorzitter, het overstromingsrisico in de Dender- en Zennevalleien behoort tot de hoogste in Vlaanderen, ik vind dit dus een heel terechte vraag van de heer Demesmaeker.

Alleen meen ik dat de boodschap ook is, minister, dat u de juiste prioriteiten moet stellen om dat overstromingsrisico terug te dringen. Wat zien we in de praktijk? De plannen voor het kanaal Brussel-Charleroi zijn nu net het verbreden en het verdiepen terwijl het stuw verouderd is. Wat betekent dat? Het betekent dat er gigantische werken gepland zijn in dat kanaal, maar dat er aan het overstromingsrisico in die regio weinig zal veranderen.

Minister, ik hoop dat u de weinige budgetten die we hebben in Vlaanderen, zult inzetten om het overstromingsrisico terug te dringen.

De voorzitter: De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva: Er zijn een aantal verschillende zaken. Er is de problematiek van de wateroverlast en de communicatie daarover. Ik weet niet of de communicatie tussen de drie gewesten over de wateroverlast zo dramatisch was. Er zijn objectieve problemen vastgesteld, waar we nu een oplossing voor moeten bieden.

Op een aantal andere domeinen loopt het dan wel verkeerd, zoals waterbeheer en waterzuivering. Ik verwijs, wat wateroverlast betreft, toch ook naar de resolutie die hier werd goedgekeurd in het parlement en die een aantal dingen aanbrengt.

In de pers werd veel gepraat over Vlaanderen en Wallonië. Ik wil de rol van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest onderstrepen. De partij van de vraagsteller hengelt continu naar vette vissen. Een paar jaar geleden werden er, door de fout van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, enkel dode vissen uit de Zenne gehaald.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, eind 2010 stond Vlaanderen in rep en roer naar aanleiding van de massale overstromingen. Nu blijkt uit een persartikel dat één jaar later het overleg in de regio van het Zennebekken nog maar net werd opgestart. Ik vind dat onbegrijpelijk. Ik dacht dat u concrete afspraken had gemaakt in verband met het afvoeren en het bergen van het water komende uit Wallonië. Nu begrijp ik dat het Overlegcomité daar totaal niet van op de hoogte was en dat de waterbeheerder zelfs niet aanwezig was op de vergadering. Ik vind dat eerlijk gezegd onaanvaardbaar. Hoe vaak is er nog overleg nodig om de overstromingsproblematiek in die regio daadwerkelijk aan te pakken?

De voorzitter: Mevrouw De Knop heeft het woord.

Mevrouw Irina De Knop: Mijnheer Demesmaeker, de bekommernis die u aanhaalt, is inderdaad terecht. Het is een heel goede en pertinente vraag. Zelf ben ik ook afkomstig uit die regio. Minister, de mensen liggen werkelijk wakker van de aanpak van die problematiek. Zelf vind ik het behoorlijk wraakroepend dat telkens opnieuw uit studiedagen moet blijken dat er een gebrek is aan coördinatie tussen de drie gewesten. Ik vind dat we dat wel zo mogen stellen. En als er wel overleg is, is dat te vaak ad hoc en na de feiten. Ik wil een warm pleidooi houden om dat overleg op een gestructureerde manier in te plannen zodat wij preventief kunnen werken voor deze regio en overstromingen in de toekomst kunnen voorkomen.

De studiedag van gisteren heeft duidelijk aangewezen welke acties daarvoor nodig zijn. Ik hoop dat u op 6 juli, de dag van mijn verjaardag, een heel mooi geschenk kunt meebrengen naar onze regio, onder de vorm van concrete oplossingen. Ik hoop ook op een gestructureerd overleg met de drie regio's om te kunnen anticiperen in plaats van te repareren.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Voorzitter, net als de heer Demesmaeker had ik het genoegzaam aanwezig te zijn op die bijzonder interessante studiedag. Minister, de grote afwezigheid was niet uw administratie, maar Waterwegen en Zeekanaal (W&Z), terwijl die toch een essentiële bijdrage zal moeten leveren in die interregionale intergewestelijke deal waar iedereen om vraagt, voor het beveiligen van het Zennebekken tegen overstromingen.

De vrees bestond dat de plannen van W&Z enkel oog hadden voor het verbeteren van de maritieme toegankelijkheid van het kanaal in het kader van Trans-European Network, de verbreding van de doortocht door Halle, enzovoort. Wij vragen dat W&Z niet alleen oog heeft voor die toegankelijkheid, maar ook voor de veiligheid en de natuurlijkheid, zoals dat ook bijvoorbeeld het geval is bij het geactualiseerd Sigmaplan.

Minister Joke Schauvliege: Collega's, ik ben het eigenlijk niet eens met de conclusies die hier getrokken worden uit de studiedag. Het klopt niet dat er nog steeds geen overleg of communicatie is. De communicatie, het overleg is er wel en is overigens nog veel intensiever geworden na wat er in 2010 is gebeurd. De studiedag heeft nog eens op een rijtje gezet wat de oorzaken waren van de overstromingen in 2010. Het ging niet over de huidige situatie. Er zijn sindsdien al heel wat bijstellingen gebeurd. Ik ben het er niet mee eens dat de studiedag nodig was om nog eens samen te zitten. Dat klopt absoluut niet. We hebben trouwens heel veel verslagen van vergaderingen die ondertussen hebben plaatsgevonden.

We nemen zeker onze verantwoordelijkheid. De communicatie werd op punt gesteld en er werden duidelijke afspraken gemaakt.

Uit die studiedag is ook gebleken dat een aantal extra maatregelen nodig zijn. Dat is wetenschappelijk onderbouwd, op basis van modelleringen die binnenkort afgewerkt zullen zijn. Ik ben het ook niet eens met de conclusie dat het Vlaamse Gewest niet goed vertegenwoordigd was omdat W&Z niet aanwezig was. Het Vlaamse Gewest was absoluut goed vertegenwoordigd op de studiedag. De Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid (CIW), waar W&Z onderdeel van uitmaakt, was aanwezig.

Ik vind het dus fout om de conclusie te trekken dat Waterwegen en Zeekanaal, dat onder de bevoegdheid valt van minister Crevits, die ik hier ook vertegenwoordig; niet zouden meewerken. Dat wil ik absoluut ontkennen. Zij hebben trouwens al duidelijke afspraken gemaakt. Er is vorig jaar een samenwerkingsovereenkomst afgesloten, waarin heel duidelijke afspraken staan, ook rond het kanaal Brussel-Charleroi.

Dan is er nog de discussie over wat op het kanaal Brussel-Charleroi moet gebeuren. Ik kan alleen vaststellen dat specialisten samen hebben gezeten en dat er over de gewesten heen conclusies getrokken en afspraken gemaakt zijn. Die worden ook uitgevoerd. Ik ga ervan uit

dat als specialisten ons adviezen geven, wij die kunnen uitvoeren en dat wij op basis van die kennis ook weten wat goed is om overstromingen tegen te gaan.

Wat de onbevaarbare waterlopen betreft, is een van de conclusies dat het belangrijk zal zijn om extra buffercapaciteit aan te leggen op het grondgebied van Wallonië. We moeten stroomopwaarts extra buffercapaciteit aanleggen, zodat wij ook Vlaanderen kunnen beschermen. Ook daar worden verdere afspraken over gemaakt. De modellering zal uitwijzen hoeveel capaciteit dat moet zijn en waar die precies moet komen. Daar zal aan gewerkt worden. Daar zijn al concrete afspraken over gemaakt met het Waalse Gewest.

Ik wil nog eens benadrukken, collega's, dat er goede afspraken zijn en dat er communicatie is. Op basis van de evaluaties van de overstromingen in 2010 zijn een aantal zaken bijgestuurd. Het is goed dat we de vinger aan de pols houden en dat we geregeld studiedagen hebben, waar we allemaal samen zitten. Dat is wat deze week gebeurd is en wat we in juli nog eens zullen herhalen. Dat toont aan dat we het ernstig nemen en dat we er verder werk van maken.

De heer Mark Demesmaeker: Minister, ik heb niet geïnsinueerd dat er nog niets zou zijn gebeurd. Alleen hebben we op die studiedag geleerd dat het nog beter kan. We hebben ook gezien hoe het beter kan. Er zou één performant informaticasysteem moeten kunnen komen.

Ik reken erop dat wij langs Vlaamse kant de openheid van geest aan de dag leggen om het kanaal Brussel-Charleroi inderdaad niet enkel te zien als een economisch gegeven. Een prioriteit, zo niet dé prioriteit rond waterbeheer in het Zennebekken, is immers de strijd tegen wateroverlast. Waterwegen en Zeekanaal zal daar zijn rol moeten spelen, al was het maar om de afvoer van dat water sneller te doen verlopen via een modernisering en vergroting van de verlaten, de stuwen en de langsriolen. Wij moeten daar onze verantwoordelijkheid opnemen. Ik reken erop dat wij tegen 6 juli daaromtrent de nodige initiatieven zullen vernemen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

ACTUELE VRAAG van de heer Jan Penris tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de acties van de loodsen tegen de pensioenhervorming en de schade aan de havens

ACTUELE VRAAG van de heer Sas van Rouveroi tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nood aan structuurhervormingen bij het loodswezen

ACTUELE VRAAG van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de staking van de loodsen

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Minister, u bent hier 'just in time'. Dat is een goede eigenschap in het maritieme gebeuren.

Helaas raken onze schepen niet meer 'just in time' op hun bestemming. Er is de afgelopen uren een belangrijke staking aan de gang, de derde in twee maanden tijd. Dat kost ons handenvol geld. De havenwerkgevers hebben berekend dat de objectieve kost 1 miljoen à 1,5 miljoen euro per uur is. Een stakingsdag kost de gemeenschap al gauw een miljard oude Belgische frank, of 25 miljoen euro. Dat is niet niets.

Men kan begrip opbrengen voor de frustratie van de stakers. Niemand ziet zijn pensioenleeftijd graag opgetrokken worden. De mensen hebben misschien ook vragen bij de manier waarop een en ander afgewikkeld wordt. Maar de havengemeenschap in het algemeen – of de havengemeenschappen, want er staan hier ook mensen van andere sympathieke

havengemeenschappen – stelt toch vast dat een heel kleine groep erin slaagt een heel grote gemeenschap te gijzelen en zo goed als kapot te maken.

Uw federale collega Van Quickenborne heeft overleg gepleegd met de stakers. Ik heb vernomen dat u dat vanmiddag ook hebt gedaan, omdat er inderdaad een pingpongspel werd gespeeld: welke overheid moet nu over wat gaan? Wie moet waarover beslissen?

Actueler kan een vraag niet zijn, minister. Wat heeft het overleg van vanmiddag opgeleverd? Waarover is het debat met de betrokken stakers precies gegaan? Hoe hebben zij op het gesprek met u gereageerd?

De voorzitter: De heer van Rouveroij heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroij: Minister, als de NMBS staakt, protesteert Vlaanderen. En terecht want tienduizenden werknemers worden gegijzeld en geschaad in hun recht op arbeid. Als de rivierloodsen staken, protesteren de voltallige private en publieke havengemeenschappen en havenbedrijven. En terecht. Maar dan hoor je de civiele samenleving iets minder. Ik begrijp dat, maar het is spijtig want het gaat, mutatis mutandis, om hetzelfde probleem: ook hier worden honderden bedrijven en tienduizenden werknemers gegijzeld in een discussie die niet echt de hunne is. Wat er ook van zij, de schade is gigantisch. Die is onverantwoord hoog: meer dan 1 miljoen euro per dag. Vooral de onrechtstreekse schade loopt op. De heer Bruyninckx, de grote havenbaas van Antwerpen, zei gisteren nog dat de imagoschade enorm is omdat de betrouwbaarheid van de loodsdiensten een van de essentiële onderdelen is van de dienstverlening, die grote reders naar de havens van Antwerpen, Zeebrugge, Gent of Oostende brengt.

Minister, ik heb geen begrip voor deze actie. Ik sluit mij aan bij wat de éminence grise van het arbeidsrecht vanmiddag heeft verklaard: Roger Blanpain heeft het over misbruik van stakingsrecht. Dit is een onrechtmatige staking, die onrechtmatige schade creëert. Hij vindt dat de overheid de stakers zou moeten opeisen. Minister, hebt u bij het overleg vanmiddag aan de stakers duidelijk gemaakt dat dit een onaanvaardbare stakingsactie is? Hebt u hun ook duidelijk gemaakt dat u, als ze volharden in de boosheid, van uw bevoegdheid tot opeising gebruik zult maken?

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Minister, het is heel duidelijk dat een klein groepje Vlaamse ambtenaren de welvaart in het gedrang dreigt te brengen. Dit heeft een impact, niet alleen voor onze Vlaamse havens maar ook voor de Vlaamse samenleving. Hieraan moet in de toekomst paal en perk worden gesteld. U hebt in het verleden met betrekking tot dit dossier een goede en behoedzame aanpak aan de dag gelegd om te vermijden dat er naar het stakingsmiddel moet worden gegrepen.

Minister, hoe kan in de toekomst deze openbare dienstverlening worden verzekerd opdat de competitiviteit, de concurrentiekracht van onze Vlaamse havens niet in het gedrang komt? Daar dreigen wij nu het slachtoffer van te worden. Trafiek en arbeidsplaatsen dreigen naar de omliggende havens, bijvoorbeeld in Frankrijk, te worden verplaatst.

Minister, ik heb dit vroeger bij de Antwerpse haven aan den lijve ondervonden. Er waren in de jaren 80 kleine stakingen. Het ging over personeel dat wegens veranderingen in de bibliotheek en het museum bepaalde arbeidsvoorwaarden kreeg. Toen werden de sluizen platgelegd. Diepgaande hervormingen waren toen noodzakelijk. Dat lag aan de basis van de oprichting van het Autonoom Gemeentebedrijf. Minister, dit is ook het moment om met betrekking tot het loodswezen verdere hervormingen door te voeren.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, dank u voor de vraag. Mijnheer Penris, de vraag is inderdaad heel actueel. Heel Vlaanderen weet dat sinds een paar dagen de loodsen staken en dat de effecten op het hele economische weefsel enorm zijn. Er komen geen schepen meer

binnen, er varen er wel nog buiten tijdens deze dag. De havens lopen leeg, daar komt het op neer. Een haven heeft natuurlijk trafiek nodig en moet dus volop toegankelijk zijn.

Ik heb deze voormiddag via de media vernomen dat de gesprekken met minister Van Quickenborne afgerond zijn, maar dat de vakbonden toch ook uitdrukkelijk vroegen om ook met mij te spreken. Ik heb onmiddellijk tijd gemaakt, niet alleen om deze middag met de vakbonden te spreken maar ook om, onmiddellijk na mijn verblijf in deze plenaire zitting, het gesprek aan te knopen met de havenbedrijven en de haven-CEO's. Zij komen om 17 uur naar mijn kabinet om de problematiek grondig te bespreken en om te bekijken hoe we dergelijke zaken verder kunnen aanpakken.

Ik heb de vakbonden duidelijk gemaakt wat de effecten zijn van die staking, dat is evident. Ik heb geluisterd naar hun bekommernissen, die zijn gericht tegen de federale pensioenhervorming. Ik heb hun ook duidelijk gemaakt dat er wat Vlaanderen betreft, een sectoraal akkoord is gesloten en dat we willen dat dat wordt gerespecteerd. De eerstvolgende onderhandelingsronde om zo'n sectoraal akkoord te bespreken, is 2013-2014. Dat is het juiste moment, niet nu. Er is nu ook totaal geen budgettaire ruimte. We hebben een afsprakenkader dat op 28 oktober 2011 is ondertekend. Dat moet worden nageleefd.

Zij hebben toch gevraagd om hun zorgen nog eens te mogen uiten. Ik ben heel duidelijk geweest in mijn antwoorden. Op dit ogenblik is de vergadering geschorst omdat ik naar hier moest komen. Eerst heb ik de beroepsverenigingen bij mij gevraagd, de Beroepsvereniging van Loodsen (BvL) en de Onafhankelijke Vereniging van Loodsen (OVL), en vervolgens de drie vakbonden. Die laatste vergadering is nog niet helemaal afgelopen. Om 17 uur komen de bedrijven en de CEO's. Ik hoop tot een doorbraak te komen, opdat er weer activiteit zou zijn in onze havens. Het kan uiteraard niet de bedoeling zijn dat ik daar met een tas met geld sta. We hebben een duidelijk afsprakenkader.

Mijnheer van Rouveroi, ik heb me geïnformeerd: het KB laat niet toe dat wij opeisen. Het is een aantal jaar geleden eens gebeurd. Ik laat in het midden wie toen het initiatief heeft genomen. Daarna heeft de Raad van State het besluit vernietigd. Ik stel me trouwens de vraag of het in dit dossier veel soelaas zou bieden. Eén beroepsvereniging zegt me dat zij niet staken, maar enkel werken tijdens de werkuren. Het is net cruciaal dat schepen op eender welk moment binnen kunnen in de haven. Het is bij uitstek een continuë dienst.

Collega's, ik overleg nu volop verder. Ik ontvang straks ook de bedrijven. Wat de reorganisatie betreft van het loodswezen, kent u het regeerakkoord. De bedrijven vragen ook geen privatisering. Over de kwaliteit van de prestaties die de loodsen leveren, bestaat in Vlaanderen eigenlijk geen discussie. Die is goed en hoogstaand. Over het materiaal dat ze gebruiken, bestaat ook geen discussie. We hebben nog maar net miljoenen geïnvesteerd in nieuwe boten, die ze straks in gebruik kunnen nemen. Het discussiepunt is wellicht de beschikbaarheid. Ik heb de bedrijven gevraagd om me een lijst te bezorgen met knelpunten. Dat is een debat, heren de Kort en van Rouveroi, dat een beetje los staat van de staking, omdat het gaat over een duurzame mogelijke hervorming.

Wat de staking zelf betreft, hoop ik echt dat die zo snel mogelijk kan worden beëindigd. Dat heb ik ook duidelijk gemaakt. Men is nu aan het staken, maar ik denk dat spreken in dit dossier veel belangrijker is.

De heer Jan Penris: Ik wil u daarvoor oprecht bedanken, minister. Vanmorgen bereikten ons nog berichten dat uw kabinet er niet meer over wou spreken en dat er reguliere momenten zijn om elkaar tegen te komen. Ik ben heel blij dat u het geweer van schouder verandert en alsnog met die mensen wilt praten. Het is heel belangrijk zodat ze u niet kunnen verwijten dat u met hen geen gesprek wou aangaan.

De toestand is dramatisch. Gisteren lagen er tachtig schepen geïmmobiliseerd. Dertig schepen achter de sluizen worden nu stilaan gelost, hoor ik, maar vijftig schepen waren buitengaats aan het wachten. Dat zijn toestanden die je in geen enkele Afrikaanse haven tegenkomt, met

alle sympathie voor de Afrikaanse havens, overigens. Die toestanden kun en mag je hier in Europa en zeker in Vlaanderen niet tolereren.

Deze loodsen die nu het stakingswapen grijpen, zijn overheidsambtenaren. Ik ben democraat genoeg om respect te hebben voor het stakingswapen wanneer het nuttig wordt aangewend, maar dat is hier niet het geval. We moeten maar eens nadenken over de manier waarop wij kunnen omgaan met onze overheidsdiensten en het stakingswapen dat zij kunnen misbruiken. *(Applaus bij het Vlaams Belang)*

De heer Sas van Rouveroi: Minister, ik vind het bijzonder goed dat u alle middelen inzet om deze mensen ertoe aan te zetten het werk weer op te nemen zoals het hoort en niet onder de vorm van een langzaamaanactie of een stiptheidsactie. Het is spijtig dat klaarblijkelijk het middel van de opeising daarvoor niet kan worden ingezet, hoewel ik dacht dat in het verleden Chabert en Simonet dat ooit hadden gedaan.

Het tweede probleem is de reorganisatie. Daarover hebben we het al eens gehad, want dat is niet nieuw, in het kader van uw beleidsplan 2009-2014 in januari 2010. Toen heb ik u gezegd dat reorganisatie onvermijdelijk is. In het kader van de nieuwe beheersovereenkomst hadden we het er nog eens over, met het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust. Dat was in februari 2011.

Telkenmale hebben wij u gezegd dat er iets fout is aan het systeem. Een reorganisatie dringt zich op. De privé- en publieke havenbedrijven vragen dat ook heel nadrukkelijk. Ik vraag u om daar op korte termijn werk van te maken.

De heer Dirk de Kort: Het is goed dat een dialoog met de loodsen wordt gevoerd, zodat mag worden gehoopt dat op korte termijn de staking kan worden beëindigd. Ik vraag me zoals de collega's wel af of wij niet moeten nadenken over hoe de openbaredienstverlening van het loodswezen kan worden verzekerd. Zoals het nu gaat, rijzen er problemen. Op deze manier komt ook de bevoorrading van het land een beetje in het gedrang. Is het niet mogelijk om via een opeising een deel van de dienstverlening te verzekeren?

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Voorzitter, minister, collega's, namens mijn fractie zeg ik u alle steun toe voor het voeren van de gesprekken. Wij wensen u ook alle succes toe. Ik denk dat het niet goed is om olie op het vuur te gieten, zoals een aantal collega's doen. Enkel sereniteit kan op dit ogenblik helpen. Wij zijn het er allemaal over eens dat deze staking op een bijzonder ongelukkig moment wordt georganiseerd. Wij willen u dus uitdrukkelijk steunen in uw overleg met de mensen van het loodswezen.

De voorzitter: De heer Hendrickx heeft het woord.

De heer Marc Hendrickx: Voorzitter, minister, collega's, ook wij danken u omdat u het gesprek onmiddellijk bent aangegaan. Zonder vooruit te lopen op de resultaten die er misschien aankomen, denk ik toch de collega's te mogen bijtreden. Als een opeising niet kan, moeten wij toch nadenken over mogelijkheden om een minimale dienstverlening te waarborgen. De schade die vandaag wordt aangebracht aan de economie en ook aan het imago is gigantisch. Dat moeten wij in de toekomst vermijden.

Straks wordt hier nog gedebatteerd over de havens. Als het zo voorgaat, moeten wij dat binnenkort niet meer doen, want dan evolueren wij naar toestanden zoals die in Marseille – we hoeven zelfs niet naar Afrikaanse havens te verwijzen. Wij vragen u om dat probleem aan te pakken.

De voorzitter: De heer Verstrepen heeft het woord.

De heer Jurgen Verstrepen: Ik word een beetje onwel als ik hier hoor hoe men met fluwelen handschoenen wil ingrijpen. Er vallen woorden als 'sereniteit' en bedankjes voor het gesprek. Wij worden geconfronteerd met vakbonden die misbruik maken van het

stakingsrecht. Zij spelen Russische roulette met 150.000 jobs, 6,6 procent van de Vlaamse tewerkstelling, 9,1 procent van het bbp en 17,7 miljard euro toegevoegde waarde. Antwerpen is de economische motor. Maar toch gaat men vlotjes en geduldig met die staking om. Men onderzoekt zelfs niet de piste hoe men de stakers kan dwingen om te werken.

Mijn collega van Open Vld zei het al: in 1975 hebben de heren Chabert en Simonet dat wél gedaan. Ik wil graag weten waarom u dat niet meer kan. Als dat klopt, dan faalt het systeem. Dit is nefast voor Vlaanderen. Elke seconde telt. Dit kost ons veel meer dan wat fraudebestrijding opbrengt. Ik vind dat de vakbonden hun boekje te buiten gaan. U moet de loodsen opeisen en hen dwingen te doen waarvoor zij worden betaald.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, collega's, vooreerst dit: ik heb het geweer helemaal niet van schouder veranderd. Alle brieven die wij tot vandaag hebben ontvangen, waren gericht tegen de federale pensioenhervorming. Wij moeten het debat zuiver houden: het is de federale overheid die de pensioenen wil hervormen, en een aantal groepen in de samenleving zijn daar bezorgd over. Vlaanderen is daar eigenlijk niet bij betrokken en ik wens dat ook zo te houden.

Toen een en ander werd doorverwezen en mij het bericht bereikte dat men met Vlaanderen wilde spreken, dan heb ik onmiddellijk mijn agenda van vandaag vrijgemaakt. Ik heb er wel bijgezegd dat niet enkel de vakbonden, maar ook de bedrijfswereld en de haven-CEO's erbij moeten zijn. Ik wil immers alle klokken horen luiden.

Wat de afspraken betreft, wil ik opmerken dat ons sociaal overleg heel goed in elkaar zit. Ik vind het spijtig dat we nu staan waar we staan. Normaal gezien krijg ik een brief. Indien er een fundamenteel probleem is, start de bemiddeling. De staking is het ultieme wapen. Eerst moeten de vakbonden en de beroepsorganisaties een heel protocol met afspraken volgen.

Ik vind het spijtig dat we nu met stakingen te maken krijgen. Plots wordt met de Vlaamse overheid gesproken. Ik heb het gevoel dat er allerlei looneisen en andere voorwaarden naar boven komen die eigenlijk niets met het pensioendebat te maken hebben.

Ik heb die boodschap ook overgebracht. Ik heb verklaard dat ik het sociaal overleg een schitterend model vind. Dit betekent echter dat iedereen de instrumenten in de juiste volgorde moet gebruiken. Ik heb het gevoel dat nu een wanverhouding is ontstaan.

Bepaalde mensen poneren hier zomaar dat ik moet opeisen. De Raad van State heeft de opeisings- of opvorderingsbeslissing destijds vernietigd. Ik heb advies ingewonnen. Ik heb gevraagd of dat al dan niet kan. Ik heb vernomen dat ik niet kan opeisen. De lijst met beroepen waarvoor een opeising mogelijk is, staat in een federaal koninklijk besluit. De loodsen staan niet op die lijst. Daardoor kan ik die mogelijkheid niet gebruiken.

Sommigen denken blijkbaar dat een opeising het wondermiddel is. Ik verwijs in dit verband naar de woorden van de heer Roegiers. We bevinden ons in een situatie die eigenlijk een evenwichtsoefening inhoudt. Ik heb slechts één doel. Ik wil iedereen ervan overtuigen zo snel mogelijk opnieuw aan het werk te gaan. Indien ik mensen zou opvorderen, zouden ze stiptheidsacties of acties in verband met de beurtrol kunnen voeren. Er kan veel worden gedaan om voor een stremming te zorgen. Ik wil vooral dat de rust terugkeert en dat er ten bate van onze havengemeenschap opnieuw kwalitatief, snel en deskundig werk wordt geleverd.

Er is gesteld dat de maatschappij hier misschien minder van wakker ligt. Als onze winkels straks niet meer worden bevoorraad, zal de reden misschien zijn omdat de schepen niet meer in de havens kunnen varen. Met dat belang voor ogen moeten we trachten ervoor te zorgen dat het werk snel kan worden hervat.

De heer Jan Penris: Mijnheer Roegiers, ik gooi geen olie op het vuur. Ik gooi olie op de golven. Ik richt me hier vandaag ook rechtstreeks tot de stakende loodsen en de mensen die voor de maritieme toegang verantwoordelijk zijn. Ik weet dat ze meeluisteren. Ik herhaal dat

ik veel begrip voor hun frustraties heb. Ik ben echter van mening dat het vandaag gekozen wapen het verkeerde wapen is. Ze vechten voor hun boterham. Achter de sluizen werken echter 60.000 mensen met gezinnen voor hun boterham. Die mensen hun brood pakken ze vandaag af. Dat mag niet. *(Applaus bij het Vlaams Belang)*

De heer Sas van Rouveroi: De haven van Gent heeft vandaag relatief weinig last gehad. De havens van Antwerpen en Zeebrugge hebben des te meer last ondervonden. Het moet duidelijk zijn dat er over de grenzen van de havens heen een grote solidariteit bestaat. Dit probleem moet worden aangepakt. Ik heb begrepen dat, op de sp.a na, alle partijen vinden dat wanneer de fluwelen handschoen niet helpt, even de vuist moet worden gemaakt. Ik roep de minister op dat ook te doen.

De heer Dirk de Kort: Het is een goede zaak dat de minister net opnieuw duidelijk de krijtlijnen heeft uitgetekend waarbinnen dat gesprek met de loodsen moet worden gevoerd. De minister heeft geschetst volgens welk protocol en op welke wijze het sociaal overleg moet verlopen. Ik wens de minister met dat sociaal overleg trouwens alle succes toe.

Wat het standpunt van de heer Roegiers betreft, wil ik erop wijzen dat we allemaal krijtlijnen moeten durven te trekken. Dat geldt voor iedereen die bij een lokale overheid of bij de Vlaamse overheid verantwoordelijkheid draagt. Indien mensen over de lijnen gaan, moeten we hun dat zeggen en moeten we hen op hun verantwoordelijkheid wijzen. Dat moet nu ook ten aanzien van de loodsen gebeuren. We moeten hun duidelijk maken dat ze het stakingsmiddel op dit moment onterecht aangrijpen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

ACTUELE VRAAG van de heer Robrecht Bothuyne tot mevrouw Freya Van den Bossche, Vlaams minister van Energie, Wonen, Steden en Sociale Economie, over de mogelijke bevoegdheidsoverschrijding in de federale plannen naar aanleiding van de CREG-studie over de energieprijzen

De voorzitter: De heer Bothuyne heeft het woord.

De heer Robrecht Bothuyne: Voorzitter, minister, collega's, we hebben de voorbije dagen kennis kunnen nemen van de resultaten van de studie van de Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas (CREG) waaruit blijkt dat de Belgische energieprijzen grosso modo op alle aspecten hoger liggen dan in de buurlanden.

Er is onmiddellijk reactie op gekomen van de federale minister van Economie Vande Lanotte en de staatssecretaris bevoegd voor Energie Wathelet, die een aantal maatregelen hebben aangekondigd. Zo zou de opzegvergoeding voor een leverancierwissel worden afgeschaft, zouden de prijzen voor dit jaar niet langer meer worden geïndexeerd en zouden de distributienettarieven tot 2014 worden bevroren.

Zeker minister Vande Lanotte toonde zich zeer daadkrachtig, vooral op dat laatste punt. Niet alleen zou hij de distributienettarieven bevroren, hij zou ze ook willen verlagen met 1 procentpunt wat betreft de billijke vergoeding voor het geïnvesteerde kapitaal van de gemeenten. Hoe je die twee rijmt met elkaar, lijkt me een beetje moeilijk, maar goed, hij is zeer daadkrachtig.

Hoe dan ook, wat met die nettarieven gebeurt, is zeer belangrijk voor Vlaanderen. Niet alleen is er de zeer grote impact van ons eigen beleid inzake groen en sociaal energiebeleid, maar bovenal zijn we straks, dankzij de zesde staatshervorming, bevoegd voor de distributienettarieven.

Minister Vande Lanotte en staatssecretaris Wathelet hebben nog een aantal andere voorstellen in petto met een duidelijke link naar uw bevoegdheden, minister. Het gaat dan over het

aanpakken van misbruiken in de groenestroomcertificaten, over groepsaankopen en over de V-TEST en vergelijkingsmogelijkheden. Het is duidelijk dat we allemaal de doelstellingen delen die in het federale regeerakkoord staan, namelijk het verlagen van onze energieprijzen, minstens tot op het niveau van onze buurlanden, maar dat vergt een geïntegreerd optreden van alles en iedereen die bevoegd is inzake energie.

Minister, hoe staat u tegenover deze federale plannen en de aanbevelingen van de CREG? Hebt u hierover al overleg gehad met uw federale collega's?

De voorzitter: Minister Van den Bossche heeft het woord.

Minister Freya Van den Bossche: Ik sta daar heel positief tegenover. Wij hebben lang gewacht op een daadkrachtige Federale Regering. Die is er nu, en dat zijn ook minstens de intenties op dit vlak. Ik wacht nog op de uitwerking, maar ik ben blij met de voornemens.

U weet dat vele van de voornemens van de Federale Regering een antwoord bieden op vragen die ofwel ik ofwel het Vlaams Parlement heeft gesteld aan de federale overheid. Ik verwijs daarvoor onder andere naar de werkelijke doorrekening van de betaalde prijs van de groenestroomcertificaten, en dus niet langer de boeteprijs, waardoor leveranciers daar een onheuse marge op nemen. Dat is een federale bevoegdheid. We wilden wel uitzoeken of we dat via een achterpoortje eventueel niet konden regelen met bijvoorbeeld een sociale openbardienstverplichting. Dat was, laten we eerlijk zijn, een achterpoortje. De Federale Regering heeft een zeer eenvoudige en doeltreffende manier om dat snel te doen.

Ben ik er voorstander van dat de DNB-tarieven (distributienetbeheerder) bevroren worden, op het dalen van de billijke vergoeding voor de gemeenten na? Ja, ik ben daar voorstander van. Het woord 'billijk' is wat misleidend, want het is nog iets hoger dan billijk lijkt. Die 1 procent kan er volgens mij nog van af.

Wat is het voordeel van het bevriezen van de DNB-tarieven tot 2014? Als men ze nu vastlegt als meerjarentarief voor een periode van vier jaar, heeft Vlaanderen, op het moment dat het bevoegd wordt voor de tarieven, geen impact op die tarieven. Als die tarieven overkomen in 2014, meteen de periode waarop de bevroering afloopt, dan kunnen wij meteen ook onze Vlaamse herwerkte versie van die distributienettarieven invoeren, zowel wat verdeling van de kosten betreft als wat de werkelijke kost betreft die moet worden doorgerekend.

Dat zal ons er niet van weerhouden al een aantal zaken te doen met dat tarief. U weet dat we werken aan de nieuwe systemen voor de groenestroomcertificaten. We verminderen ook het aantal mandaten. We proberen hier en daar iets te doen om die grote druk op de distributienettarieven ook vanuit Vlaanderen te verminderen. Initiatieven zoals het verbieden van opzegvergoedingen kunnen het switchen op de markt alleen maar vergemakkelijken. Dat is ook onze doelstelling.

De heer Robrecht Bothuyne: Minister, ik dank u voor het antwoord. Ik denk niet dat we achterpoortjes moeten gebruiken om de druk op de tarieven te verlagen. We moeten bijvoorbeeld het systeem van groenestroomcertificaten liefst zo snel mogelijk en zo grondig mogelijk hervormen zodat we geen oversubsidiëring meer moeten doorrekenen in onze nettarieven.

Het bevriezen van de nettarieven is één zaak. We moeten er ook voor zorgen dat dat niet leidt tot het doorschuiven van de factuur in de tijd zodat de eerste actie die we zullen mogen ondernemen als Vlaanderen bevoegd is in 2014 voor de nettarieven, het verhogen is van diezelfde nettarieven.

U moet erover waken in uw overleg met uw federale collega's dat het nu bevriezen van de nettarieven niet leidt tot een hogere rekening later, die Vlaanderen dan mag sturen naar elke energiekland.

De voorzitter: Mevrouw De Knop heeft het woord.

Mevrouw Irina De Knop: Voor mij gaat de discussie niet helemaal in op de kern van de zaak. Dan heb ik het over de voorstellen die minister Vande Lanotte doet. Minister, ik heb begrepen dat het voorsnog over plannen gaat. We moeten ons er inderdaad voor hoeden om tot 2014 te blijven stilstaan, wanneer we die bevoegdheid voor de tarieven helemaal in handen krijgen. U kent mijn stelling ondertussen al: de Vlaamse Regering is, met het groenestroombeleid dat ze vandaag voert, zelf verantwoordelijk voor een erg grote stijging van de energieprijzen. Ze moet vandaag beginnen met een grondige hervorming van het ondersteuningsbeleid op het vlak van groene stroom. Eigenlijk had ze dat gisteren al moeten doen. De discussie over het bevriezen van de tarieven lijkt me eigenlijk naast de kwestie, of dat bevriezen zal er alleszins niet voor zorgen dat het probleem bij de wortel wordt aangepakt. In die zin deel ik in zeer grote mate de bezorgdheid van de heer Bothuyne. Laten we vooral werk maken van ons eigen Vlaamse beleid.

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Minister, we hebben gisteren in de commissie nog enkele dingen besproken met betrekking tot deze materie. Om positief te zijn in deze kwestie: het lijkt me inderdaad nuttig dat er een werkgroep in het leven is geroepen om bepaalde aspecten van die energie-intercommunales te bekijken. Ik heb u gisteren dan ook gefeliciteerd omdat u het lef hebt gehad om te gaan snoeien in die politieke mandaten. Weliswaar gebeurt dat enkele jaren te laat en nadat we het hier hebben aangekaart. Mijnheer Bothuyne, vergeet één ding niet: de distributiekosten zijn de voorbije vijf jaar met 18 procent gestegen. Het gaat dus over 18 procent van de totale energierekening voor de consument. Ik denk dat dit niet meer hoger kan. We moeten dus inderdaad die distributienettarieven herbekijken. In dat licht vind ik die studie van de CREG opmerkelijk. Het is wel de CREG geweest die die stijgingen steeds heeft toegelaten. Ik hoop dat Vlaanderen, als we eindelijk die bevoegdheden hebben, daadwerkelijk Eandis en Infrax zal doen samenwerken, zodat die tarieven niet meer stijgen en zelfs dalen, zodat er een eenheidstatief komt. In welke vorm die samenwerking er komt, zal die werkgroep wel onderzoeken.

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

De heer Hermes Sanctorum: Minister, toen die CREG-studie bekend raakte, leek het alsof alleen de federale overheid bevoegd was voor Energie. Heel wat elementen uit die studie zijn echter inderdaad ook van toepassing op de Vlaamse overheid. Er zijn hier een aantal zaken gezegd die al zeer lang worden gezegd. Er is de herziening van het systeem van de groenestroomcertificaten. Er is het beperken van de nettarieven, zodat die niet verder de pan uitrijzen. Mijnheer Bothuyne, ik had uw actuele vraag blijkbaar verkeerd ingeschat. Ik dacht dat u het zou hebben over een zeer specifieke bevoegdheidsoverschrijding in de CREG-studie. Blijkbaar is het immers zo dat de grote installaties van zonnepanelen – het gaat dan over de fors uit de kluiten gewassen zonneparken van meer dan 250 kilowatt – nu plots naar Elia zullen stappen in plaats van naar de distributienetbeheerder, waardoor er een bevoegdheidsoverschrijding is. De CREG vindt dat toch wel duidelijk een probleem. Wat zal dit gewest daaraan doen?

Minister Freya Van den Bossche: Mijnheer Sanctorum, ik vind het heel onwenselijk dat men heel grote zonnepanelenparken zou maken, om die dan aan te sluiten op het transportnet en op die manier alsnog overgesubsidieerd te blijven. Ik blijf zonnepanelen een prima manier vinden om eigen energie op te wekken als het gaat om veeleer kleine oppervlakten, waar men niet zomaar een windmolen op zet. Als men echter wat meer oppervlakte heeft, zijn er andere manieren waarop men voor een gelijke prijs veel meer hernieuwbare energie kan produceren. Het spreekt vanzelf dat ik dat ook al heb signaleerd aan de federale overheid. Die is van plan om het systeem van groenestroomcertificaten, dat van belang is – denken we maar aan de offshore die eraan komt – te hervormen, bijvoorbeeld in functie van één variabele, namelijk de energieprijz zelf, die ook fluctueert in de tijd. Ook wij werken aan die

mogelijkheid. De federale overheid probeert daar iets aan te doen, maar u hebt gelijk om dat even te signaleren.

Mijnheer Reekmans, het klopt. De CREG heeft de verschillende stijgingen in het verleden toegelaten. Wanneer de Vlaamse Regulator van de Elektriciteits- en Gasmarkt (VREG) bevoegd zal zijn om het tarief onder de loep te nemen, dan zullen we een aantal aspecten van het tarief – ik denk aan de communicatiebudgetten – kritisch bekijken. Ik weet dat het vele kleintjes zijn, maar samen maken ze een groot. Als we een inspanning vragen op elk vlak, dan zien we veel mogelijkheden.

Mevrouw De Knop, ik ben verbaasd, of misschien toch niet, dat Open Vld vindt dat het blokkeren van prijzen naast de kwestie is. Vertel dat maar eens aan een consument, die zijn energiefactuur ziet stijgen, of aan een kmo die moeite heeft om de factuur te blijven betalen. Betekent dat dat we ondertussen het probleem niet moeten aanpakken aan de wortel? Neen, zeer zeker niet. U weet dat we evolueren naar een nieuw systeem voor de groenestroomcertificaten. We moeten daar niet mee beginnen, zoals u ons oproept, we zijn daar al enkele maanden hard mee bezig. Het is niet zomaar een systeem dat je in een-twee-drie uitdenkt en op papier zet. Dat zult u ook beseffen.

We doen de twee tegelijk. We gaan het systeem hervormen. Ik ben blij dat de federale overheid ervoor zorgt dat energie voor bedrijven en consumenten in afwachting van dat werk betaalbaar blijft. Het is goed dat we een Federale Regering hebben met volheid van bevoegdheden, die ze ook grijpt. Dat is positief. *(Opmerkingen van mevrouw Irina De Knop)*

Mijnheer Bothuyne, u zegt dat we moeten opletten dat het tarief niet stijgt in 2014 en dat die stijging niet achteruit wordt geschoven. Dat zal wel. Anderzijds hebben de distributienetbeheerders een tijd geleden een tussentijdse aanpassing gevraagd, waardoor ze de stijging vooruit hebben geschoven. Dat is niet de best mogelijke manier voor consumenten en bedrijven.

Bovendien hebben we tussen nu en 2014 de kans om de impact op dat tarief weer te beperken. We weten dat er een erfenis is, en die loopt nog enkele jaren door. We kunnen zorgen dat de impact op het tarief wordt beperkt. We hebben dat al gedaan voor de zonnepanelen, maar we kunnen nog veel verder gaan en dat zijn we ook aan het doen. Die werkzaamheden evolueren goed. Als de Federale Regering op haar manier en binnen haar bevoegdheden doet wat ze kan, en als wij ons deel doen, dan zal de consument er alleen wel bij kunnen varen.

De heer Robrecht Bothuyne: Minister, we moeten snel tot de kern van de zaak komen. Dat is in de eerste plaats ons eigen werk. Ons eigen groen en sociaal energiebeleid is te duur in vergelijking met de resultaten. We moeten dus snel werk maken van de hervorming. Zo kunnen we nu al impact hebben op een verlaagd nettatarief ten bate van consument, gezin en bedrijf. We hebben dus veel werk op de plank.

De voorzitter: Mevrouw De Knop, het reglement is duidelijk en ik wijk daar niet van af. U moet achteraf maar discussiëren met de minister in de commissie. Het reglement ter zake is duidelijk en ik wijk daar niet van af. *(Opmerkingen van mevrouw Irina De Knop)*

Het incident is gesloten.

■

ACTUELE VRAAG van de heer Bart Martens tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over de gevolgen van een recent arrest van de Raad van State voor ontwikkelingsplannen in verstedelijkte gebieden in de nabijheid van autosnelwegen en mogelijke milderende maatregelen op het vlak van luchtkwaliteit en omgevingslawaaï

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Op 6 januari 2012 velde de Raad van State een arrest waarmee ze de plannen voor een woonwijk in Kontich nabij de E19 vernietigde omdat uit het milieueffectrapport zou blijken dat het onmogelijk was op die afstand van de autostrade de milieukwaliteitsnormen op het vlak van lucht en geluid te respecteren. In het milieueffectrapport stond dat er milderende maatregelen moesten worden genomen, zoals de bouw van een geluidsmuur, die niet terug te vinden waren in de stedenbouwkundige voorschriften.

De gevolgen van dat arrest zouden wel eens verstrekkend kunnen zijn als we sommige kranten mogen geloven. In de Gazet van Antwerpen zeiden actiegroepen dat het vanaf nu onmogelijk wordt om nog woningen of scholen in te planten in een straal van 300 of zelfs 500 meter van autosnelwegen, want het is onmogelijk de milieukwaliteitsnormen die daarop van toepassing zijn, te respecteren. Als dat zo zou zijn, dan kunnen de gevolgen inderdaad heel vergaand zijn, te meer omdat we in sommige verstedelijkte gebieden plannen zien voor nieuwe scholen en woonwijken binnen een afstand van 300 meter rond autosnelwegen.

Uiteraard moeten we hier een dubbele bekommernis hebben. Enerzijds willen we dat overal in woonwijken en scholen de luchtkwaliteits- en geluidsnormen worden gerespecteerd. Anderzijds willen we de behoefte aan nieuwe woningen en schoolgebouwen die er in de steden leeft, invullen in de stedelijke gebieden zelf en niet in de schaarse open ruimte die Vlaanderen nog rijk is. Daarom wou ik van u weten, minister, wat de gevolgen zijn van dat arrest. Kunnen we mits milderende maatregelen, bijvoorbeeld geluidsmuren of -buffers en snelheidsverlagingen, er toch nog voor zorgen dat wonen, werken en schoolgaan in de nabijheid van snelwegennetwerken in de toekomst nog mogelijk is?

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Mijnheer Martens, ik hoop dat u zich niet alleen baseert op de kranten maar dat u het arrest ook gelezen hebt. Dat zou u al veel wijzer maken en zelfs een antwoord op uw vragen bieden.

In dit geval gaat het om een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP). Dat is een bevoegdheid van Ruimtelijk Ordening en Wonen, u verwijst daarnaar in uw vraag. U stelt de vraag aan mij en ik zal ze beantwoorden. Als er een milieueffectenrapportage (MER) wordt opgemaakt en er wordt gewezen op milderende maatregelen, dan moeten die worden overgenomen in het GRUP. Als men dat niet doet, moet men dat grondig motiveren. Hier is dat niet grondig gemotiveerd, daarom is het GRUP vernietigd. We moeten een oplossing vinden op het planningsniveau en de plannende overheid bevoegd voor de stedenbouw en de ruimtelijke ordening.

De heer Bart Martens: Ik dank u voor uw antwoord, minister. Ik heb inderdaad het arrest gelezen. Het MER stelt milderende maatregelen voor en die zitten niet in de planning. Dat is een probleem.

In de beslissing van de Vlaamse Regering rond dat GRUP staat dat er een aparte inrichtingsnota zou moeten worden opgemaakt voor de geluidsbuffer. Het wordt met andere woorden doorgeschoven naar het projectniveau. De Raad van State pikt dat niet. Het moet als een stedenbouwkundig voorschrift worden opgelegd in uw ruimtelijk bestemmingsplan. Misschien valt er iets voor te zeggen, minister, om in de toekomst ook werk te maken van omgevingsplannen. U hebt samen met de minister bevoegd voor de ruimtelijke ordening werk gemaakt van de omgevingsvergunning; u hebt de stedenbouwkundige en de milieuvergunning samengevoegd. Misschien moeten we in de toekomst de ruimtelijke bestemmingsplannen en inrichtingsplannen in een omgevingsplan integreren, zoals in Nederland gebeurt, zodat de milderende maatregelen zoals geluidsbuffers onmiddellijk op het planningsniveau kunnen worden uitgetekend.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, ik ben wel tevreden met de uitspraak van de Raad van State. Het is wel degelijk duidelijk dat de Raad van State zegt dat het GRUP totaal niet werd nageleefd wat betreft het plan-MER.

Ik ben dus zeer gelukkig met die uitspraak. Daarmee blijkt nu weer dat de druk op de open ruimte in Vlaanderen zeer groot is, zeker in de buurt van Antwerpen. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) is een grote mislukking. Dat blijkt nu weer uit deze discussie.

De voorzitter: De heer Vandaele heeft het woord.

De heer Wilfried Vandaele: Ik begrijp dat het hier om een gedeelde verantwoordelijkheid gaat van de ministers van Ruimtelijke Ordening en van Leefmilieu. We hebben al gemerkt dat ze in bepaalde dossiers heel goed kunnen samenwerken. Straks hebben we er nog zo eentje. Ik neem aan dat het ook hier kan. Ik begrijp dat er behoefte is aan sectorale richtlijnen, misschien vanuit Leefmilieu, en dat er een evaluatie in het vooruitzicht wordt gesteld. Ik maak me sterk dat de ministers hier samen uitkomen.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Dirk Peeters: Minister, de Raad van State geeft volgens mij blijk van voortschrijdend inzicht als volksgezondheid een aspect wordt om vergunningen en ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP) al dan niet goed te keuren, in dit geval zelfs af te keuren. De problematiek van de luchtkwaliteit speelt natuurlijk niet alleen in Kontich aan de E19, die speelt vooral en hoofdzakelijk in de Antwerpse agglomeratie. In het voorbije weekend hebben verschillende meerderheidspartijen – alle drie zelfs: CD&V, sp.a en de N-VA – uitspraken gedaan over de overkapping van de ring in functie van de luchtkwaliteit.

Mijn vraag aan de Vlaamse Regering is nu of daar ook voortschrijdend inzicht is. Wat zult u ondernemen om de luchtkwaliteit in de Antwerpse agglomeratie veilig te stellen, want daar wonen natuurlijk de meeste mensen?

Minister Joke Schauvliege: Mijnheer Martens, vanuit het oogpunt van het milieu hebben we heel uitdrukkelijk in de milieu-effectenrapportage (MER) die voorafgaat aan de planning en het opmaken van het ruimtelijk plan, aangeduid waar een aantal knelpunten zitten. Het is aan de plannende overheid om met die knelpunten aan de slag te gaan. Dat zegt de Raad van State inderdaad.

Dit is niet nieuw. Het is geen baanbrekende uitspraak. Het is altijd zo geweest dat de MER moet worden vertaald in de gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen (GRUP's). De Raad van State stelt dat dit in deze kwestie onvoldoende is gemotiveerd.

Ik denk dat we niet iets nieuws, zoals een omgevingsplan, moeten uitvinden. Zoals het nu in elkaar zit, is het goed. Op het vlak van de milieu-effecten moet er voorafgaand aan de planning een heel duidelijk document worden opgemaakt dat heel grondig wordt voorbereid. Het is dan natuurlijk aan degenen die de ruimtelijke plannen opmaken, om rekening te houden met wat in de MER staat. Ik meen dat de Raad van State bij dezen heel duidelijk aangeeft en aantoonst dat het belangrijk is om rekening te houden met de MER. Het is aan de plannende overheid, en dit is een bevoegdheid van Ruimtelijke Ordening en Stedenbouw, om daarmee aan de slag te gaan.

De heer Bart Martens: Minister, ik denk dat dit arrest vooral leert dat we MER's serieus moeten nemen en dat de aanbevelingen die erin staan, moeten doorwerken naar het niveau waar de plannen worden vastgelegd. Dat gebeurt niet altijd. We hebben hier in deze plenaire vergadering al verhalen gehoord over vernietigde GRUP's waarin de aanbevelingen van de watertoets niet werden opgenomen, maar werden doorgeschoven naar het projectniveau. De Raad van State heeft toen op basis van eenzelfde argumentatie beslist om de plannen te schorsen of te vernietigen.

Ik meen dat het een les moet zijn voor de hele Vlaamse Regering en voor alle plannende overheden in Vlaanderen dat MER's en plan-MER's au sérieux genomen moeten worden en dat ze geen vodjes papier zijn die ergens kunnen worden geklasseerd, maar dat de aanbevelingen die erin staan, effectief moeten doorwerken in de plannen. (*Applaus bij Groen*)

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

ACTUELE VRAAG van de heer Wilfried Vandaele tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over de communicatie en informatie in verband met de zwemwaterkwaliteit aan de kust en in zwemvijvers

De voorzitter: De heer Vandaele heeft het woord.

De heer Wilfried Vandaele: Voorzitter, minister, de Vlaamse overheid, met name de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) en het agentschap Zorg en Gezondheid, onderzoeken constant de kwaliteit van het zwemwater in Vlaanderen, evengoed aan de kust als dat van de binnenwateren waarin kan worden gezwommen.

In 2006 kwam er een nieuwe Europese Zwemwaterrichtlijn. Die voert twee nieuwe parameters in en gaat ook werken met een kwaliteitsberekening over een periode van vier jaar in plaats van één jaar. Er zijn nog andere factoren naast de bacteriologie die meespelen, bijvoorbeeld het beheer, de oorzaken van vervuiling en de aanpak ervan. Er zijn dus meerdere criteria om de kwaliteit af te wegen.

Volgens de richtlijn moet dit geïmplementeerd worden in 2014, maar Vlaanderen heeft beslist om dit al in 2011 te doen. We kennen de resultaten van 2010, nog volgens de vorige richtlijn. Die resultaten waren goed. Ze werden onlangs gepubliceerd door het Europees Milieuagentschap en we halen overal de imperatieve normen, en op heel veel plaatsen halen we ook de streefnormen. Voor 2011 hebt u onlangs ook gerapporteerd, volgens de nieuwe richtlijn dan, maar die cijfers kennen we nog niet.

Wat me vooral interesseert, is welke impact de nieuwe manier van rapporteren heeft op ons Vlaamse rapport en op de communicatieplannen die u ongetwijfeld hebt. U weet dat evengoed de kustburgemeesters als de uitbaters van zwemvijvers in het binnenland eigenlijk wachten op informatie en eventueel ook op instructies. Ze bereiden het nieuwe seizoen immers nu ongeveer voor.

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Voorzitter, mijnheer Vandaele, het is goed dat u op deze grijze en natte winterdag al nadenkt over de kwaliteit van het zwemwater. Het klopt dat wij in dezen eigenlijk vooruitstrevend zijn en dat we de richtlijn al veel vroeger toepassen dan eigenlijk zou moeten. Ik ben blij dat u daar de nadruk op legt.

Het klopt dat we voor 2011 in de rapportage al rekening hebben gehouden met de nieuwe richtlijn. Vroeger moesten we gewoon de kwaliteit van het zwemwater opgeven aan Europa. Nu moeten wij in het geval dat de waterkwaliteit niet in orde zou zijn, direct ook al een aantal beheersmaatregelen in het rapport opnemen waarmee we aantonen hoe we in de toekomst wel zullen voldoen aan de richtlijn.

Ik heb goed nieuws: de resultaten zijn goed. Geen enkele zwemwaterkwaliteit, noch aan de kust, noch in het binnenland, voldoet niet aan de richtlijn. Het is nergens slecht, dus moeten we geen bijkomende beheersmaatregelen nemen. Uiteraard kan het nog altijd beter. We nemen dus wel maatregelen, maar aangezien de waterkwaliteit goed is, moeten we die niet extra rapporteren aan Europa.

Uiteraard hebben we een plan voor de communicatie. Het is de bedoeling dat ik, samen met de diensten van minister Vandeurzen, drie informatievergaderingen houd in het voorjaar. Die

vergaderingen zijn allemaal al gepland. Er komt ook een specifieke informatiecampagne voor hoofdredders, zodat ze weten hoe dat gerapporteerd wordt. Er komen ook nieuwe borden waarop aan de burger duidelijk wordt aangegeven wat de zwemwaterkwaliteit is.

Mijnheer Vandaele, u ziet dat wij dus ook al voorbereid zijn op de mooie, zonnige maanden die eraan komen, zodat we in Vlaanderen bij mooi weer kunnen genieten van een goede zwemwaterkwaliteit die op een goede manier wordt gerapporteerd en waar alle betrokken besturen en de redders goed over geïnformeerd zijn.

De heer Wilfried Vandaele: Minister, ik dank u voor uw antwoord. Het is inderdaad een nieuwe manier van rapporteren. De kwaliteitsberekening wordt nu gedaan op vier jaar in plaats van op één jaar. Er worden ook andere parameters gehanteerd.

Het gezondheidsaspect is belangrijk. Het is belangrijk dat we mensen kunnen waarschuwen wanneer er besmettingsgevaar is en er gezondheidsrisico's zijn.

Ik heb me laten vertellen dat het wel degelijk de bedoeling is om kort op de bal te spelen, om niet alleen die metingen zeer geregeld te doen – zoals in het verleden gebeurde –, maar ook om de informatiestroom gaande te houden en de gemeenten en uitbaters wekelijks te blijven informeren. Kunt u bevestigen dat dat inderdaad de bedoeling blijft?

De voorzitter: Mevrouw Rombouts heeft het woord.

Mevrouw Tinne Rombouts: Ik wil kort aansluiten, specifiek bij de vraag over communicatie. De metingen gebeuren goed en frequent. De communicatie daarover verloopt meestal vlot. Ook de samenwerking met de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) verloopt goed, althans volgens mijn ervaring.

Ik las op de website dat, op het moment dat er mindere of eventueel zelfs slechte kwaliteit zou worden vastgesteld, men in eerste instantie een tweede staalname doet en vervolgens eventueel maatregelen neemt. Het lijkt mij echter belangrijk dat men, als men afwijkende resultaten vaststelt – ook al is de afwijking klein en wil men voor de zekerheid een tweede staal nemen – dan al nauw contact houdt met de uitbater of de lokale overheid, zodat zij al ingelicht zijn op het moment dat er echt iets zou zijn.

Minister Joke Schauvliege: Collega's, ik kan u geruststellen: het is zeker de bedoeling dat we kort op de bal blijven spelen en dat we extra controles uitvoeren wanneer er zich problemen voordoen, bijvoorbeeld bij extreme droogte gedurende een lange periode. Dat is ook de bedoeling van de informatiecampagnes en de specifieke informatievergaderingen voor uitbaters en lokale besturen. We zullen hen informeren hoe we die communicatie doen. In het verleden is dat heel goed gebeurd. Ik denk dat we toonaangevend zijn vanuit de VMM, maar ook samen met de diensten van minister Vandeuren, omdat het natuurlijk ook een aspect van volksgezondheid is.

We zijn daar dus zeer goed in. We zullen dat ook ter plekke uithangen en communiceren. Ook de website wordt geactualiseerd. Het is dus absoluut de bedoeling om echt kort op de bal te blijven spelen en iedereen goed te informeren zodat het zomerplezier niet wordt verbrod door een of andere tegenslag op vlak van de zwemwaterkwaliteit.

Ik herhaal nog eens wat wij in 2011 hebben gerapporteerd, namelijk dat de zwemwaterkwaliteit goed was in Vlaanderen en dat we nergens slecht hebben gescoord. Dat is bijzonder positief.

De heer Wilfried Vandaele: Minister, ik neem aan dat we die resultaten binnenkort ergens zullen kunnen lezen, bijvoorbeeld op de website. Ik ben in ieder geval blij dat u al afspraken hebt gemaakt om informatiesessies te houden met de betrokkenen en de gemeenten. Het is er nu inderdaad het moment voor, want men bereidt nu de communicatie voor. Ik ben blij dat u kort op de bal zult blijven spelen. Wij ondersteunen in elk geval uw inspanningen op dat vlak.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

ACTUELE VRAAG van mevrouw Elisabeth Meuleman tot de heer Pascal Smet, Vlaams minister van Onderwijs, Jeugd, Gelijke Kansen en Brussel, over het afschaffen van de REG-procedure voor scholenbouw vanaf 1 februari 2012

De voorzitter: Mevrouw Meuleman heeft het woord.

Mevrouw Elisabeth Meuleman: Minister, de REG-procedure (rationeel energiegebruik) was een speciale, korte procedure waarmee scholen energiezuinige verbouwingen konden realiseren. Het was een heel succesvolle formule. Zo'n 1040 scholen hebben op die manier investeringen kunnen doen voor renovatie van hun gebouwen.

Mevrouw Schryvers heeft daar half januari een vraag over gesteld in de commissie, omdat er toen al onduidelijkheid was over die procedure en of ze al of niet zou worden behouden. U hebt toen geantwoord dat er nog niet echt een beslissing was genomen. U hebt ook uitgelegd dat de gelden die nu voor het potje van de REG-middelen worden gebruikt, eigenlijk de gelden zijn die apart stonden voor de beschikbaarheidsvergoedingen voor de DBFM-operatie (Design, Build, Finance, Maintain).

Die hele DBFM-operatie heeft zeer lang geduurd. U hebt dat geld ondertussen kunnen gebruiken voor de speciale renovatiewerken, maar nu hebt u dat geld nodig voor DBFM. Enerzijds zei u dus dat er nog niets beslist was, anderzijds zei u dat u het geld nodig had voor DBFM en dat het er niet meer zou zijn voor die REG-procedure.

Onlangs maakte het Agentschap voor Infrastructuur in het Onderwijs (AGION) bekend dat er beslist was dat de REG-procedure vanaf 1 februari zou stoppen. Dat staat officieel op hun website. U wilde dat echter niet bevestigen in de krant. U zei ook daar dat die beslissing nog altijd niet genomen was.

Minister, hoe zit het nu met die REG-middelen? Hoe zit het met die speciale middelen voor energiezuinige renovaties, die toch wel heel nuttig waren en waar veel scholen op rekenden en nog steeds rekenen, gezien het feit dat er nog 300 lopende dossiers zijn?

De voorzitter: Minister Smet heeft het woord.

Minister Pascal Smet: Mevrouw Meuleman, het zou u sieren dat, wanneer zo'n vraag in de commissie wordt gesteld, u op zijn minst aanwezig zou zijn in die commissie. U was niet aanwezig. Ik heb het even nagekeken: u was zelfs afwezig zonder kennisgeving. Anders had u het debat kunnen volgen en was u op zijn minst goed ingelicht. Dan had u ook begrepen vanwaar de vraag kwam. Ik vind dat een parlamentslid onwaardig dat u hier slechte cinema komt opvoeren over iets dat heel uitvoerig is toegelicht in de commissie. Iedereen in de commissie was het eens met wat we gingen doen. Ik heb bovendien gisteren in de krant een artikel gelezen over u, waarin u ook nog eens verkeerde informatie geeft.

Wat is er aan de hand? In 2006 werd 25 miljoen euro gereserveerd om een mentaliteitswijziging tot stand te brengen bij scholen om te investeren in rationeel energieverbruik. Ondertussen heeft die mentaliteitswijziging plaatsgevonden. Er hebben 1775 scholen gebruik van gemaakt. Intussen is dat opgenomen in nieuwe reglementering, waardoor scholen, wanneer ze vernieuwingen of verbouwingen doen, daar rekening mee moeten houden. Ondertussen hebben we beslist dat er verkorte procedures en snelle spoedprocedures zijn waar de scholen nog altijd gebruik van kunnen maken.

Gisteren heb ik formeel beslist dat we de middelen ontkleuren. Die vraag om te ontkleuren, mevrouw Meuleman, komt van de scholen, van de koepels. Ik ga hier in op een vraag die het onderwijsveld stelt om versnippering tegen te gaan. Indien u in de commissie aanwezig was geweest, had u kunnen merken dat heel de commissie het ermee eens was en mij gevraagd

heeft om het te doen. Alleen hadden we het nog niet formeel beslist. Ik ben niet iemand die zegt dat hij dingen beslist heeft, waarna achteraf blijkt dat het niet zo is. Daarom hadden we nog niet geantwoord.

Heel uw verontwaardiging die u in de krant hebt geuit, klopt dus niet en is op niets gebaseerd. Scholen zullen nog middelen blijven krijgen om te investeren in rationeel energiegebruik. Alleen ontkleuren we de middelen en vragen we ze niet meer om een specifieke procedure te volgen, maar om de verkorte procedure of de spoedprocedure te volgen.

Mevrouw Elisabeth Meuleman: Minister, u weet dat er van elke commissievergadering een verslag wordt gemaakt. Dat is een letterlijk verslag, en dus kun je heel goed lezen wie wat heeft gezegd. Ik heb het verslag zeer grondig gelezen, verschillende keren zelfs. Mevrouw Schryvers was vrij snel tevreden met het antwoord dat u gegeven hebt. Ik niet. Ik maakte mij grote zorgen om dat antwoord.

Toen zag ik wat officieel op de website van het overheidsagentschap AGIO is verschenen, nog voor u die formele beslissing hebt genomen. Die hebt u pas gisteren genomen. U geeft daar een uitleg aan: “Omdat er geen nieuwe dossiers meer willen komen, hebben we het toch, hoewel we het niet formeel hebben beslist, op die officiële website van het overheidsagentschap geplaatst.”

Allemaal goed en wel, u mag daaraan die uitleg geven. Ik vind het een heel flauw antwoord. Laat ons niet in die spelletjes vervallen. Mijn voornaamste bezorgdheid is dat de DBFM-middelen die u nu nodig hebt voor de nieuwbouw, voor de beschikbaarheidsvergoeding, niet meer naar renovatie kunnen gaan – ook niet de reguliere middelen. *(Opmerkingen van minister Pascal Smet)*

Toch wel, minister. Ofwel moet u mij dat nog eens uitleggen.

De voorzitter: Mevrouw De Knop heeft het woord.

Mevrouw Irina De Knop: Voorzitter, blijkbaar is het hier de gewoonte dat ministers die lastige vragen krijgen, de parlementsleden een verwijt terugsturen. Dat was daarnet zo bij de vraag die ik stelde, het is nu ook zo bij de vraag van mevrouw Meuleman. Wij hebben natuurlijk heel veel respect voor de regering, het zou dan ook fijn zijn indien u, minister, in ons parlement ook respect zou willen hebben voor de vragen die worden gesteld door de leden. In plaats van telkens opnieuw de bal terug te kaatsen en iemand woorden in de mond te leggen die zij niet heeft gezegd, zou het toch wel heel fijn zijn om gewoon te antwoorden.

Minister, blijkbaar heeft het artikel van mevrouw Meuleman toch iets goeds teweeggebracht: er is duidelijkheid geschapen want u hebt nu een formele beslissing genomen. Voor alle duidelijkheid, minister, ik ben het met u eens. Het lijkt mij niet onaardig dat er een ontkleuring is van de middelen. Minister, ik begrijp daarbij dat de middelen wel behouden blijven. Daardoor moet het mogelijk blijven om duurzame investeringen te doen met het accent op groen, ook in de toekomst.

De voorzitter: De heer Bouckaert heeft het woord.

De heer Boudewijn Bouckaert: Ik stel vast dat de minister minder gezellig is ten opzichte van mevrouw Meuleman dan ten opzichte van mevrouw Deckx, maar dat zal wel aan de temperamenten liggen.

Het is juist dat we dit in de commissie hebben besproken. Ik heb begrip voor de afschaffing van de REG-procedure. Dat was een juiste beslissing: ten eerste omdat het energiebewustzijn is toegenomen, ten tweede omdat op die manier de gewone dossiers sneller vooruit kunnen gaan.

Minister, ik moet toch wel opmerken dat de REG-procedure heel inefficiënt was. Dat wordt ook door een aantal leraren opgemerkt. Je kon er maar aan voldoen indien 80 procent van je investering een directe ecologische impact had. Dat zette scholen er vaak toe aan om

kosteninefficiënte investeringen te doen. Als er bij het isoleren van een dak maar een ecologische impact was van 50 procent, was de school geneigd een minder efficiënte investering te doen: in zonnepanelen. Ik stel voor dat men zich, wanneer dergelijke reguleringen worden gemaakt, toch op een bewustere manier afvraagt wat de mogelijke impact kan zijn en op welke manier men de ‘incentives’ wijzigt van het publiek waarvoor ze bestemd zijn.

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Voorzitter, minister, collega's, ik zal mij niet uitspreken over stijl. Minister, u hebt in dit dossier inhoudelijk gelijk. Het is niet logisch dat een school op een paar maanden tijd voor het plaatsen van zonnepanelen subsidies kan krijgen, maar voor een grondige dakisolatie soms jaren moet wachten. Bijna alle dossiers die vandaag worden ingediend, hebben een REG-component. Het fundamentele probleem, minister, is dat de middelen voor schoolinfrastructuur beperkt zijn. Het is vrij logisch dat u de verkorte procedure voorbehoudt voor het oplossen van acute problemen.

Minister Pascal Smet: Ik heb hier niets meer aan toe te voegen. Mevrouw Meuleman, u kunt vaststellen dat er een kamerbrede consensus is over de genomen maatregel. Deze maatregel is inderdaad gisteren formeel bevestigd. Het klopt dat AGION dat als bewaarmaatregel op een website heeft geplaatst. Als autonoom zelfstandig agentschap mag AGION dat doen. Voor alle duidelijkheid: er zullen in de toekomst nog altijd investeringen kunnen gebeuren via de verkorte procedure of, als het nodig is, via een spoedprocedure. Daarnaast zijn er de reguliere bouw dossiers. Ook dat is mee opgenomen.

De middelen daarvoor worden opgenomen in het budget zoals het bestaat.

Wat stijl betreft, ik heb heel veel respect voor het parlement, maar dan vind ik dat ook de parlementsleden er mogen zijn als we debatten voeren in de commissie. U weet ook dat in het verslag niet altijd alles wordt opgenomen. Bepaalde dingen die worden gezegd en de consensus die je vaststelt, lees je niet altijd in het verslag. Als u daar was, had u dat kunnen vaststellen. Dat vind ik de enige goede methode. Ik neem aan dat ik dat nog mag zeggen, maar voor de rest: even goede vrienden.

Mevrouw Elisabeth Meuleman: Mijn vraag gaat niet over de REG-procedure op zich. Die moet worden hervormd. Het is belangrijk dat er nog altijd mogelijkheden zijn om op een energiezuinige manier te renoveren via een snelle procedure. Hoe we dat precies moeten doen, laat ik aan uw deskundigheid over, minister.

Wat hier gebeurt, is dat de middelen van DBFM nu voor de nieuwbouw van scholen worden gebruikt, waar die vroeger voor renovatie van het verouderde patrimonium werden gebruikt. Dat betekent dat er een pak minder geld is voor renovatie van dat verouderde patrimonium. U zult 100 miljoen euro over dertig jaar gebruiken voor 4 procent van het scholenareaal; de resterende 96 procent van het scholenareaal moet het doen met minder geld dan dat. Er is te weinig geld voor renovatie, door uw peperdure DBFM-verhaal. Dat wil ik hier vandaag aanklagen, minister. *(Applaus bij Groen)*

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

De voorzitter: Dames en heren, we schorsen de vergadering.

- *De vergadering wordt geschorst om 16.41 uur.*
- *De vergadering wordt hervat om 16.54 uur.*

■

ONTWERP VAN DECREET houdende de wijziging van diverse bepalingen van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen betreffende de belasting op de inverkeerstelling op grond van milieukeurmerken
– 1375 (2011-2012) – Nrs. 1 tot en met 6

VOORSTEL VAN RESOLUTIE van de dames Marleen Van den Eynde, Linda Vissers en Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt en de heren Felix Strackx, Pieter Huybrechts en Stefaan Sintobin betreffende de invoering van een schrootpremie
– 1453 (2011-2012) – Nr. 1

Algemene bespreking

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde zijn het ontwerp van decreet houdende de wijziging van diverse bepalingen van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen betreffende de belasting op de inverkeerstelling op grond van milieukeurmerken en het voorstel van resolutie van de dames Marleen Van den Eynde, Linda Vissers en Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt en de heren Felix Strackx, Pieter Huybrechts en Stefaan Sintobin betreffende de invoering van een schrootpremie.

De algemene bespreking is geopend.

De heer Vandaele, verslaggever, heeft het woord.

De heer Wilfried Vandaele: Voorzitter, minister, collega's, ik breng verslag uit over de behandeling van het dossier over de belasting op inverkeerstelling (BIV) in de verenigde commissies Financiën en Leefmilieu, onder de – zoals steeds – deskundige leiding van de heer Van Rompuy. Ik breng dat verslag mee uit namens mijn sympathieke collega, de heer van Rouveroy.

De ministers Schauvliege en Muylers dienden bij het parlement een ontwerp van decreet in en lichtten dat op 13 december 2011 toe. Minister Schauvliege gaf uitleg bij parameters zoals de CO₂, fijn stof en NO_x en de gevolgen ervan voor het klimaat en de volksgezondheid. De nieuwe BIV moet de mensen ertoe aanzetten te kiezen voor een milieuvriendelijker auto. Minister Muylers gaf toelichting bij de formule, en beklemtoonde dat de nieuwe regeling niet de bedoeling heeft om extra belastingen te innen. De operatie moet budgetneutraal zijn.

Er werd advies gevraagd aan de Miniraad, de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV), de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) en de Raad van State. Uit het advies van de Raad van State blijkt dat de gewesten ten volle bevoegd zijn voor auto's die door vennootschappen worden ingeschreven. Een samenwerkingsakkoord met de andere gewesten is enkel nodig voor leasingwagens. Intussen hadden de meerderheidspartijen een amendement ingediend om de nieuwe BIV-regeling pas op 1 maart 2012 in te voeren, in plaats van op 1 januari.

In een eerste reactie, tijdens de bespreking op 13 december, vragen de heren Van Mechelen, van Rouveroy en Keulen een duidelijke communicatie naar de burger. Momenteel, zo zeggen zij, heerst er grote onduidelijkheid. Volgens de heer Van Houthem en mevrouw Van den Eynde komt dat onder meer omdat de nieuwe berekeningsformule al online staat. De heren Van Dijck en Bothuyne wijzen er op dat er wel degelijk staat vermeld dat de parlementaire bespreking nog moet plaatshebben en dat bij de informatie op het web alle voorbehoud wordt gemaakt.

Op 11 en 18 januari 2012 werden hoorzittingen gehouden waarbij het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie van de Vlaamse overheid, het Vlaams Instituut voor Technologisch Onderzoek, professor Van Mierlo van de Vrije Universiteit Brussel, FEBIAC namens de auto-industrie, de Vlaamse Automobilistenvereniging en de Bond Beter Leefmilieu worden gehoord. Een belangrijke opmerking die uit de hoorzittingen naar voren kwam, is dat de Euronorm waar de regering zich op baseerde weliswaar een administratief makkelijk hanteerbare norm is, maar vanuit milieuoogpunt niet de beste norm is. Met name is

het zo dat de werkelijke uitstoot van NO_x door dieselwagens – ook de nieuwe – groter is dan de theoretische uitstoot zoals die in de Euronorm is opgenomen.

Op 31 januari hield de commissie de eindbespreking. De heer Keulen ziet in het voorliggende ontwerp wel degelijk een belastingverhoging, zonder dat het milieu er beter van wordt. Dieselloertuigen worden immers bevoordeeld. Hij pleit voor de ecoscore in plaats van de Euronorm. Ten gevolge van de sociale correctie zullen oudere en dus meer vervuilende auto's langer in omloop blijven, vindt hij. Hij pleit voor een slimme kilometerheffing, zodat niet het bezit van een auto, maar het gebruik ervan wordt belast. De heer Strackx is principieel tegen een BIV, omdat automobilisten al te veel worden belast. Het ontwerp gaat voorbij aan het principe 'de vervuiler betaalt', en bezitters van kleine en middenklassewagens zullen de dupe zijn. Hij stelt voor om een schrootpremie in te voeren om de meest vervuilende auto's van de weg te halen. Een volledige vrijstelling voor elektrische auto's vindt hij niet correct, omdat elektriciteitsproductie ook vervuult.

De heer Vereeck zou liever zien dat het hele systeem van de autofiscaliteit wordt herbekeken, en niet enkel de BIV. Gebruik moet worden belast, en niet bezit, en van een echte vergroening is nu geen sprake. De heer Sanctorum vindt dat de regering een onafgewerkt ontwerp indiende en betreurt dat de amendementen van de meerderheid pas ter zitting worden rondgedeeld. Ook hij pleit ervoor dat de Ecoscore zou worden gebruikt. Hij heeft geen moeite met de budgetneutraliteit, maar voor hem zou het ook geen ramp zijn als een groene belasting extra middelen zou opleveren.

Namens de meerderheidspartijen wordt een amendement ingediend om NO_x in de berekening zwaarder te laten wegen. De basisformule van de Vlaamse Regering wordt wel behouden.

De vertegenwoordigers van de meerderheidspartijen, de heer Martens, mevrouw Smaers en ikzelf, lichten een en ander toe. De BIV brengt geen belastingverhoging met zich mee. Het is het eerste stuk van de puzzel. Ook de andere onderdelen van de autofiscaliteit moeten worden aangepakt. Het amendement houdt de NO_x-uitstoot voor dieselwagens van Euro 2 tot Euro 5 gelijk. Vanaf Euro 6 verwachten we immers een veel lagere uitstoot. Om te vermijden dat de aanpassing van de NO_x-uitstoot tot meer inkomsten zou leiden, past het amendement het gewicht van CO₂ aan. Verder verdedigen we de overgangsmaatregel die ertoe moet leiden dat mensen die zich bij een recente aankoop op het ontwerp van decreet van de Vlaamse Regering hebben gebaseerd, zich na deze verfijning van het systeem door het Vlaams Parlement niet bedrogen moeten voelen.

Uiteindelijk wordt het geamendeerd ontwerp van decreet met zestien stemmen voor en acht stemmen tegen aangenomen. (*Applaus*)

De voorzitter: Mevrouw Taeldeman heeft het woord.

Mevrouw Valerie Taeldeman: Voorzitter, eerst en vooral wil ik de heer Vandaele danken voor zijn uitstekend verslag en voor zijn beknopte samenvatting van de bespreking en de hoorzittingen. Vooraleer ik de standpunten van de CD&V-fractie over de BIV toelicht, wil ik eerst mevrouw Smaers danken. Zij heeft dit ontwerp van decreet in de commissie nauwgezet opgevolgd. Eigenlijk had zij hier moeten staan. Zoals we allen weten, zal mevrouw Smaers een aantal weken niet in ons midden vertoeven en haar tijd in nog aangenamer gezelschap, namelijk dat van haar gezin en haar baby, doorbrengen. Vanuit de plenaire vergadering wensen we haar het allerbeste toe.

In het Vlaams regeerakkoord 2009-2014 staat dat de Vlaamse overheid de inning van de verkeersbelastingen in eigen beheer zal nemen. Het Vlaams regeerakkoord stelt "werk te maken van een vergroening van de autofiscaliteit op basis van de milieuprestaties van de wagen". Het voorliggend ontwerp van decreet is een eerste stap in de vergroening van de verkeersbelastingen. De BIV maakt, met andere woorden, deel uit van een grotere puzzel met betrekking tot de vergroening van de verkeersfiscaliteit.

Om de aankoopbeslissing van de consument te sturen, is een aanpassing van de BIV aangewezen. De huidige BIV is gebaseerd op het vermogen van de motor, uitgedrukt in fiscale pk of kilowatt. Het probleem is dat de huidige BIV onvoldoende tot een gedragssturing leidt. De nieuwe BIV wil een vergroening van ons wagenpark stimuleren.

Gezien de klimaat- en gezondheidsproblematiek is die vergroening noodzakelijk. De aanwezigheid van fijn stof en van NO_x heeft een negatieve impact op de luchtkwaliteit in Vlaanderen en veroorzaakt gezondheidsproblemen. Daarnaast is er ook de klimaatproblematiek. De uitstoot van CO₂ zorgt op langere termijn voor een opwarming van de aarde en voor klimaatverschuivingen met onvoorziene effecten op onze leefomgeving.

Het is tevens een grensoverschrijdende problematiek. Diverse Europese richtlijnen beogen de verbetering van de luchtkwaliteit. Wat de klimaatproblematiek betreft, leggen Europese en internationale initiatieven reductiedoelstellingen vast. Uit studies blijkt dat het verkeer voor 20 procent van de uitstoot van fijn stof verantwoordelijk is. Ook wat de uitstoot van NO_x betreft, blijkt het verkeer de grootste verantwoordelijke.

Voor de nieuwe, vergroende BIV worden twee componenten gehanteerd. De klimaatcomponent heeft betrekking op de CO₂-uitstoot. De luchtcomponent heeft betrekking op de Euronorm. De Vlaamse Regering heeft bij de hervorming van de BIV ook een aantal andere randvoorwaarden voor ogen gehouden.

De Dienst voor Inschrijving van de Voertuigen (DIV) moet beschikken over de gegevens waarmee wordt gewerkt. Om die reden wordt het Europees aanvaard systeem van de Euronorm gehanteerd. Aangezien ook de CO₂-uitstoot van elk wagentype gekend is, wordt deze parameter ook gebruikt.

Een tweede voorwaarde was dat de nieuwe BIV sturend moet zijn inzake milieu en inzake klimaat. Een derde voorwaarde was dat de hervorming geen verdoken belastingsverhoging mag zijn. Het moet een budgetneutrale operatie worden. Een vierde voorwaarde was dat de berekeningswijze geschikt is voor nieuwe maar ook voor tweedehandsvoertuigen. De hervorming mag niet asociaal zijn: burgers die zich geen nieuwe milieuvriendelijke wagen kunnen veroorloven, mogen niet de grote dupe worden van de vergroening.

Door al die randvoorwaarden is de nieuwe BIV een moeilijke, complexe evenwichtsoefening geworden waarbij we ernaar streven om de aankoop van schone nieuwe wagens te stimuleren en de meest vervuilende wagens zo snel mogelijk te vervangen.

In de verenigde commissies Financiën en Leefmilieu werden, zoals de heer Vandaele heeft gezegd, hoorzittingen georganiseerd. De verenigde commissies onder leiding van de heer Van Rompuy, ontvingen het departement Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE), de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO), professor Van Mierlo, FEBIAC, de Vlaamse Automobilistenbond (VAB) en de Bond Beter Leefmilieu (BBL).

De kritiek die te horen was tijdens deze hoorzittingen is bij de parlementsleden niet in dovemansoren gevallen. Uit de hoorzittingen bleek vooral dat de luchtcomponent meer moest doorwegen in de formule. CD&V, sp.a en de N-VA hebben naar aanleiding van de hoorzittingen het voorstel van de Vlaamse Regering geamendeerd zodat de luchtcomponent zwaarder doorweegt in de BIV-berekening. In de oorspronkelijke formule voor de nieuwe BIV-berekening woog vooral de CO₂-component door en werd er in mindere mate rekening gehouden met de NO_x-emissie. De Vlaamse Regering hanteerde de emissiegrenzen zoals vastgelegd in de Euronormen.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: U bent waarschijnlijk al een paar paragrafen verder, mevrouw Taeldeman, maar ik wil inpijken op wat u hebt gezegd, namelijk dat met deze maatregel de meest vervuilende auto's uit het verkeer wil nemen. Hoe gaat u dat doen met deze maatregel? Hoe gaat u de meest vervuilende wagens uit het verkeer nemen?

Mevrouw Valerie Taeldeman: Ik heb daarnet al gezegd dat de nieuwe BIV-formule een eerste aanzet is in de vergroening van de autofiscaliteit. In de commissie en in de hoorzittingen is verschillende keren gezegd dat de nieuwe formule voor de BIV deel uitmaakt van een veel grotere puzzel, waaronder ook de kilometerheffing. U wilt straks waarschijnlijk uw voorstel van schrootpremie lanceren, dat volgens het Vlaams Belang ook een deeltje van de puzzel kan zijn in de verdere vergroening. Ik wil hier in de plenaire vergadering duidelijk maken dat dit voor ons een eerste aanzet is in die vergroening.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Hoe haalt dit puzzelstukje, deze zogenaamde vergroening, de meest vervuilende wagens uit het verkeer? U neemt met deze vergroening geen enkele vervuilende wagen uit het verkeer. Met dit stukje neemt u geen vervuilende wagens uit het verkeer. Dat kunt u toch toegeven?

Mevrouw Valerie Taeldeman: Dat zal ik niet toegeven. U weet goed genoeg dat de BIV een eenmalige belasting is, die wordt maar één keer geheven wanneer de auto in het verkeer wordt gebracht.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Op nieuwe wagens.

Mevrouw Valerie Taeldeman: Op nieuwe wagens, maar er is ook deel voor tweedehandswagens bij. Dat is ook op de hoorzittingen aan bod gekomen. Er wordt ook rekening gehouden met de tweedehandswagens.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Inpikkend op wat mevrouw Taeldeman zegt: de formule die we in de steigers hebben staan voor de nieuwe BIV, werkt ook door naar de tweedehandsmarkt, zij het met een leeftijdscorrectie. Dat betekent dat de formule die nu rekening houdt met de luchtcomponent, dus met de NO_x-uitstoot, de uitstoot van vervuilende stoffen zoals vastgelegd in de euroclassificatie, ertoe zal leiden dat de Euro 0- en Euro 1-wagens, de meest vervuilende wagens, ook op de tweedehandsmarkt duurder zullen worden. Dat wil zeggen dat de meest vervuilende wagens sneller hun restwaarde zullen verliezen en dus sneller van de markt zullen gaan en richting sloopstraat zullen verdwijnen. Wat dat betreft zit er in de formule die nu wordt toegepast, ook een aansporing om de meest vervuilende wagens sneller van de markt te halen. Het gebeurt inderdaad niet via een slooppremie. We hebben ook rekening moeten houden met de beperkte budgettaire ruimte waarbinnen de Vlaamse Regering, en alle regeringen in dit land, moeten werken, maar de formule die nu is neergelegd, zal ook daar invloed op uitoefenen, zij het misschien niet met hetzelfde resultaat als een slooppremie.

De heer Wilfried Vandaele: De schrootpremie is inderdaad een mogelijkheid. Binnen de meerderheid is daar ook even aan gedacht. We gaan er echter van uit dat het feit dat zo'n oude wagen hoe dan ook minder comfortabel is en meer verbruikt, gekoppeld aan de dingen die de heer Martens al heeft opgesomd, niet zal bevorderen dat oude wagens in omloop blijven.

De voorzitter: De heer Strackx heeft het woord.

De heer Felix Strackx: Dat klopt niet. Mijnheer Martens, u zegt dat die oude auto's sneller hun restwaarde zullen verliezen, maar dat is net een argument voor de mensen om die auto's niet weg te doen, om ermee te blijven rijden. Die oude auto's zullen natuurlijk langer op de baan blijven, omdat ze sneller hun restwaarde verliezen. Niemand zal beslissen zijn wagen snel te weg doen als die niets meer waard is. Zo redeneren mensen toch niet.

Mevrouw Valerie Taeldeman: Ik wil nogmaals beklemtonen dat de parlementsleden van de meerderheid toch zijn ingegaan op een aantal opmerkingen die zijn gemaakt tijdens die hoorzittingen. Met een amendement hebben we toch een poging gedaan om vooral die luchtcomponent meer te laten doorwegen in de formule. In de oorspronkelijke formule voor de nieuwe BIV-berekening woog immers vooral de CO₂-component door, en werd in mindere

mate rekening gehouden met de NO_x-emissie. Dat was toch de belangrijkste kritiek die uit de hoorzittingen is gebleken.

Uit de hoorzittingen van de verenigde commissies Financiën en Leefmilieu over het ontwerp van decreet met betrekking tot de hervorming van de BIV is gebleken dat de nieuwe dieselwagens eigenlijk nog meer NO_x uitstoten dan de Euronorm aangeeft. Daarom wil het Vlaams Parlement dat de NO_x-component zwaarder gaat doorwegen. Op die manier wordt de verdere verdieselings van het Vlaamse wagenpark afgeremd. Het Vlaams Parlement heeft er dus voor gezorgd dat de autobelasting vanaf 1 maart 2012 nog een tikje groener zal worden.

Het meerderheidsamendement voorziet ook in een overgangsmaatregel voor mensen die pas een nieuwe wagen hebben gekocht, bijvoorbeeld op het Autosalon, dat in januari heeft plaatsgevonden, en die daarbij rekening hielden met de datum van invoering van de nieuwe BIV, die oorspronkelijk op 1 januari 2012 was vastgelegd. De inwerkingtreding van het aangepaste decreet wordt 1 maart 2012. Tot en met 30 april 2012 wordt de meest voordelige BIV-formule gehanteerd, op basis van de reeds bekendgemaakte formule in het ontwerpdecreet van de Vlaamse Regering, of van de nieuwe formule, op basis van de door het Vlaams Parlement goedgekeurde formule.

De heer Felix Strackx: Mevrouw Taeldeman, wat u zegt, klopt opnieuw niet. U zegt die twee formules voor een overgangsperiode van twee maanden te hebben ingevoerd, omdat er mensen waren die hun wagen hebben gekocht op het Autosalon en die mensen misschien dachten dat de nieuwe BIV al op 1 januari zou zijn ingegaan. Dat is niet waar: het Autosalon was in januari, dus op dat moment wisten ze heel goed dat die nieuwe BIV nog niet van kracht was. Het door u aangehaalde argument klopt dus niet.

De heer Wilfried Vandaele: Mijnheer Strackx, het is natuurlijk zo dat, als men in januari een auto koopt, men die pas een paar maanden later in omloop brengt. Men krijgt die immers niet altijd meteen mee naar huis. Sommige mensen hebben zelfs met opzet gewacht om hun auto in te schrijven, omdat ze dachten dat dit na 1 maart voordeliger zou zijn.

Mevrouw Valerie Taeldeman: Mijnheer Vandaele, ik dank u voor de aanvulling. Zoals de heer Vandaele zegt, is het zo dat, als men in januari of februari van plan is een auto te kopen of een auto koopt, die niet de volgende dag op de oprit staat. Daarom vond de meerderheid het een heel goed idee om gedurende een bepaalde periode twee formules te hanteren voor die mensen die in het begin van het jaar een wagen hebben gekocht.

Geachte leden, tien jaar na het Lambermontakkoord, en dus tien jaar na de regionalisering van de verkeersfiscaliteit, ligt nu een vernieuwd en vergroend BIV-voorstel op tafel. De CD&V-fractie gelooft dat dit een eerste stap kan zijn in de verdere vergroening van onze verkeersfiscaliteit en in de verdere vergroening van ons wagenpark. *(Applaus bij de meerderheid)*

De voorzitter: Spreekt eerst de heer Strackx of mevrouw Van den Eynde? Eerst de man en dan de vrouw. Dat is gewoon een objectieve vaststelling.

Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Dat heeft enkel met inhoud te maken, niet met het geslacht.

De voorzitter: De heer Strackx heeft het woord.

De heer Felix Strackx: Het heeft niets met gender te maken.

Voorzitter, mijnheer en mevrouw de minister, collega's, je moet er maar opkomen: een belasting op de inverkeerstelling. Het speelde zich allemaal af in het voorjaar van 1992. De Federale Regering zat wat krap bij kas – is het ooit anders geweest? – en er werd dus creatief nagedacht over waar er nog iets te belasten viel. Wie met het lumineuze idee op de propfen

kwam, weten we niet. Was het Jean-Luc Dehaene himself, was het misschien Louis Tobback, of was het toenmalig minister van Begroting Mieke Offeciers?

In ieder geval moet er op een bepaald moment iemand hebben gezegd: “Weet je wat, als we nu de automobilisten nog eens verder zouden melken? Oké, ze betalen al een pak btw, verkeersbelasting, taksen en accijnzen, maar een inschrijvingstaksje, dat zal er nog wel bij kunnen. We gaan dat zo doen dat de kleine auto’s weinig, en de grote, krachtige auto’s veel betalen. Wie zich een dikke bak kan permitteren, zal ook wel wat kunnen bijdragen aan de bodemloze staatskas.”

En aldus geschiedde. Het volk morde, maar niet overdreven veel, want de overgrote meerderheid van de verkochte auto’s viel immers in de schaal van 61,5 of 123 euro. De Porschekoper, die 5000 euro BIV moest betalen, heeft nooit op veel medelijden van zijn burens moeten rekenen, in tegenstelling tot de beklagenswaardige vliegtuigzeldbouw, doch dit terzijde.

Als gevolg van die BIV werden nauwelijks nog auto’s met een cilinderinhoud van meer dan 2000 cc aan particulieren verkocht. De fabrikanten pasten zelfs speciaal voor de Belgische markt het vermogen van hun motoren aan, om ze net onder de 115, 136 of 163 pk te houden. Waren we fans van deze BIV? Helemaal niet, maar ze was ten minste transparant en begrijpelijk voor iedereen. In een oogopslag kon je zien in welke schaal je viel en wat het zou kosten. Maar het bleef een ordinaire luxebelasting, die de auto nog meer dan hij al was, tot de favoriete melkkoe van de staat uitverkoos.

Als er dus al iets had moeten gebeuren met deze inschrijvingstaks, dan was het de simpele afschaffing ervan. Helaas, onder het motto ‘wat we zelf doen, doen we beter’, moest en zou deze Vlaamse Regering de BIV omvormen tot een milieubelasting, en wie is er nu tegen een milieubelasting?

Wij zijn altijd voorstanders geweest van het principe ‘de vervuiler betaalt’. Alleen is het in dit geval niet de vervuiler, maar de koper die betaalt, en dat is iets helemaal anders. Mijn vader heeft vorig jaar welgeteld 850 kilometer afgelegd met zijn auto. Mijn schoonvader zelfs nog geen 300 kilometer. De laatste keer dat hij heeft getankt, was in de zomer van 2010. Zelfs als deze mensen zich zouden verplaatsen met een Hummer – quod non, dat is veeleer zo iets als waarmee de voorzitter van Groen bij de koning op bezoek gaat –, dan nog was hun ecologische voetafdruk vele malen kleiner dan wie met zijn Toyota Prius 50.000 kilometer per jaar aflegt. Een inschrijvingstaks verkopen als een milieubelasting is dus je reinste flauwekul.

Deze nieuwe BIV is geen milieubelasting, maar een boete, een boete voor het aankopen van een in de ogen van de Vlaamse Regering foute auto. De regelnevelij en betutteling van de Vlaamse overheid neemt stilaan schrikbarende proporties aan.

Gisteren verordende de Vlaamse Regering hoe u uw huis moet verwarmen en verluchten, vandaag beveelt ze u welke auto u moet kopen, en morgen zal minister Schauvliege met een auto met een snuffelpaal rondrijden om te controleren of u uw open haard niet hebt aangestoken bij mistig weer.

Eveneens onder het motto ‘wat we zelf doen, doen we beter’ werd voor de nieuwe BIV afgestapt van de zeven overzichtelijke schalen. De nieuwe BIV zou individueel per voertuig berekend worden volgens een wetenschappelijke formule! Dus werd een kloon van Albert Einstein aangezocht om een formule op te stellen in vergelijking waarmee $E=mc^2$ een eenvoudig rekensommetje is. Na maanden van discussies in de Vlaamse Regering en twee voorontwerpen werd de formule een eerste keer aangepast en het ontwerp uiteindelijk ingediend. Veel te laat om nog voor 1 januari 2012 te worden goedgekeurd, dus werd de invoering verschoven naar 1 maart.

Ondertussen was met een zekere voortvarendheid wel al de aankondiging en de berekeningsmodule verschenen op de website van de Vlaamse Belastingdienst. Wat was het resultaat van de berekening volgens de formule, die we voor de duidelijkheid van mijn verdere betoog de ‘formule-Muyters’ zullen noemen? We danken de VAB voor het opstellen van de tabellen, want anders hadden we het nooit geweten, maar het resultaat was dat zo goed als alle kleine en middelgrote auto’s meer zouden gaan betalen, maar de diesels minder meer dan de benzinemodellen. De grotere klasse van auto’s zouden meestal minder betalen maar de diesels meer minder dan de benzinemodellen.

U kent de verdere gebeurtenissen. De burgers begrepen er niets van en mailden naar de minister. De minister was even vergeten dat er ook zoiets als een parlement bestond en antwoordde de burgers dat er aan de formule niets meer zou aan veranderen en dat ze dus met een gerust gemoed op het salon mochten kopen. Helaas...

Het parlement vond dat de kleine diesels te weinig meer betaalden en de grote te veel minder en dat de kleine benzinewagens te veel meer betaalden en de grote te weinig minder en wijzigde de formule toch. Het resultaat van de nieuwe formule, die we voor de duidelijkheid van mijn verdere betoog de ‘formule parlement’ zullen noemen, kunnen we helaas niet beoordelen want we hebben van niemand – hoewel beloofd, mijnheer Martens – nog tabellen gekregen. Maar we mogen ervan uitgaan dat de kleine diesels nu meer meer betalen en de kleine benzinestokers minder meer, de grote diesels minder minder en de grote benzinewagens meer minder.

Verwarrend zegt u? ‘You ain’t seen nothing yet!’ Want door de wijziging van de formule door het parlement zat minister Muyters plots met een huizenhoog imagoprobleem. Hij had immers aan de mailende burgers beloofd dat er niets meer zou gewijzigd worden en dat ze met een gerust gemoed konden kopen op het Autosalon. Afgaan als een gieter, noemen ze dat. Dus werd er een unieke oplossing uitgedokterd om het gezichtsverlies van de minister toch enigszins te beperken. Gedurende twee maanden, van 1 maart tot 30 april zal zowel de formule-Muyters als de formule parlement gebruikt worden, en de koper zal het goedkoopste tarief krijgen. Het beste van twee werelden, of hoe het soms ook een beetje solden kan zijn bij de Vlaamse Belastingdienst!

Ik draai al een tijdje mee in dit parlement, maar ik heb nog nooit meegemaakt dat, als gevolg van de miscommunicatie van een minister, een decreet werd aangepast. Dit is absoluut ongezien en we moeten hier toegeven: wat we zelf verknoeien, verknoeien we beter! (*Applaus*)

De voorzitter: De heer Van Dijck heeft het woord.

De heer Kris Van Dijck: Wilt u die twee voorlaatste zinnen eens herhalen, mijnheer Strackx? (*Opmerkingen*)

Nee, dit is fundamenteel! U zegt dat het parlement het ontwerp van decreet heeft aangepast wegens miscommunicatie van de minister. (*Instemming*)

Neen!

We hebben het niet aangepast wegens miscommunicatie, want als we niets hadden aangepast, dan was alles conform die communicatie geweest. Dit parlement heeft inderdaad de regels aangepast, maar het heeft wel op basis van wat de regering heeft beslist, voor een overgangperiode van drie maanden gezorgd. Het is niet juist dat het parlement een amendement goedgekeurd heeft om de miscommunicatie tegen te gaan, wel integendeel.

De heer Felix Strackx: Ik heb nog nooit meegemaakt dat het parlement een ontwerp van decreet dat werd ingediend door de regering niet goed vond, het aanpast en ondertussen ook nog het oorspronkelijk ingediende ontwerp van decreet gedurende een zekere overgangperiode van toepassing laat zijn. (*Opmerkingen van de heer Kris Van Dijck*)

Ik heb dat nog nooit meegemaakt. Het is uniek in de geschiedenis van dit parlement.

De heer Wilfried Vandaele: Voorzitter, ik zal straks nog terugkomen op een aantal zaken die de heer Strackx heeft gesteld, maar de waarheid heeft ook haar recht en over dit punt wil ik nu al iets zeggen.

Mijnheer Strackx, u stelt dat de overgangsmaatregel enkel en alleen dient om het imago van minister Muyters op te poetsen of recht te houden. Dat klinkt natuurlijk goed, maar dat strookt absoluut niet met de waarheid. Wat dat betreft, weet ik wat ik zeg en het is zeker niet minister Muyters die vragende partij was voor overgangsmaatregelen of wat dan ook, het werd tussen de meerderheidspartijen, in overleg met de ministers en de kabinetten, beslist. Het gebeurde zeker niet op vraag van de minister omdat hij zich zorgen maakte over zijn imago, daar slaat u de bal echt mis.

De heer Felix Strackx: Er kan toch maar één reden zijn om gedurende die twee maanden die twee formules toe te passen? De reden daarvoor was dat minister Muyters of de Vlaamse Regering verkeerd heeft gecommuniceerd door aan de burgers te vertellen wat het zou zijn vanaf 1 maart, dat ze gerust auto's konden kopen tijdens het Autosalon en dat er niets meer aan zou wijzigen.

Het is toch minister Muyters die de mails heeft gestuurd?

De voorzitter: De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé: Het antwoord is daarnet al gegeven, we moeten het niet de hele tijd herhalen. Wat er ook gecommuniceerd zou zijn, iedereen kan lezen wat er in de ontwerpen van decreet staat. In een ontwerp van decreet stond een bepaalde formule. Mensen hebben zich daarop gebaseerd en het is niet meer dan logisch om er rekening mee te houden voor de periode die valt tussen het moment van aankoop en het moment van het betalen van belastingen. We hebben er rekening mee gehouden dat mensen een verwachtingspatroon hadden.

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

De heer Hermes Sanctorum: Voorzitter, collega's, ik vind dit een onwaarschijnlijke discussie. Ik zal dit straks nog wel meer in detail bespreken, maar het klopt wel dat om gezichtsverlies van een minister te vermijden, deze overgangsregeling werd gerealiseerd. Waar is de fout gebeurd? Het was geen beslist beleid, het was een beslissing van de Vlaamse Regering, maar het parlement moest de eigenlijke beslissing nog nemen. Het is dus niet correct dat op een officiële site van de Vlaamse Belastingdienst de formule al wordt vermeld terwijl het parlement nog een beslissing moet nemen. Dat is geen correcte manier van werken.

De heer Kris Van Dijck: Laat het duidelijk zijn, het gaat over de website. In zijn verslag heeft de heer Vandaele er al uitvoerig naar verwezen. Op de website stond heel duidelijk dat het een ontwerp van decreet was, dat erover al beslist was in de regering, maar dat het nog naar het parlement moest en derhalve nog voorbarig was.

Het gebeurt inderdaad nogal vaak, mijnheer Strackx, dat een ontwerp van decreet klakkeloos wordt goedgekeurd. Wij zijn hieraan tegemoetgekomen, niet aan de communicatie van de Vlaamse Regering, maar wel aan het feit dat duizenden Vlamingen zich hebben laten leiden door een ontwerp van decreet.

En daarom is er deze tussentijdse oplossing die tegemoetkomt aan de verwachtingen van burgers.

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: Ik sluit me daarbij aan. Tijdens de discussie in de commissie werd heel duidelijk verwezen naar die disclaimer op de website die het statuut van de berekening heel duidelijk aangaf, teneinde geen enkele verwarring mogelijk te maken.

Ik verkies eerlijk gezegd die aanpak boven een aanpak waarbij mensen – vertrekkend vanuit de idee die de heer Caluwé naar voren bracht, namelijk dat er een verschil zit tussen het moment van aankoop en het inverkeerstellen – gaan grasduinen op allerlei websites en dan een document vinden dat werd goedgekeurd door de regering zonder die disclaimer. Die documenten zijn ter beschikking, zijn openbaar vanaf het moment dat ze hier werden ingediend. Mensen vinden die en bouwen daar een verwachtingspatroon over op.

Collega, u zou ongetwijfeld een ellenlange filippica hebben gegeven indien het parlement geen wijziging had aangebracht. Dan zou u gesproken hebben over een gebrek aan respect en aan de stemmachine die het parlement zou zijn. Ik denk dat de heer Vandaele daarnet heel duidelijk heeft gezegd wat de oorsprong is van de amendementen die zijn voortgekomen uit de hoorzittingen. Ik denk dat de meerderheid met het ontwerp van decreet zoals het hier vandaag voorligt een perfect compromis gevonden heeft tussen rechtszekerheid, verwachtingspatronen van mensen, goed beleid en het ingaan op een aantal opmerkingen die in de hoorzittingen werden geuit.

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer Eric Van Rompuy: Ik sluit mij aan bij de woorden van de heer Van Malderen.

Er werden hoorzittingen gehouden en uit die hoorzittingen bleek heel duidelijk dat men in de commissie een aantal amendementen wou aanbrengen. Het kot zou inderdaad te klein zijn geweest indien de meerderheid na die hoorzittingen zou hebben gedaan alsof ze niets gehoord had en gewoon verder zou hebben gedaan.

Ik dank de oppositie dat ze daar geen punt van heeft gemaakt. Ze had naar de Raad van State kunnen gaan en reflectienota's kunnen indienen. Er is daar goed parlementair werk verricht.

Het is ook een teken van goed bestuur. Op het moment dat de regering een beslissing neemt, moet daar ook over worden gecommuniceerd. De mensen beseffen dat niet altijd. De regering heeft op een vrijdag in oktober, november of december dat ontwerp van decreet goedgekeurd. Het duurt altijd een paar maanden vooraleer dit goedgekeurd en uitgevoerd is. Anders zou u ook de kritiek uiten dat het een week na de goedkeuring door de regering al door het parlement moet worden goedgekeurd. Er is daar dus steeds een tussenperiode. In dit geval betreft het een delicate zaak: de aankoop van een auto, het Autosalon, enzovoort. Ik vind dat er op een heel correcte manier mee is omgegaan. U draait dat helemaal om. Ik begrijp geen snars van uw kritiek. *(Opmerkingen van de heer Joris van Hauthem)*

Indien uw bemerkingen ten gronde zouden zijn geweest, had ik ze kunnen appreciëren. *(Opmerkingen van de heer Jan Penris)*

Ja, mijnheer Penris, dat is een totaal verkeerde aanpak.

Mevrouw Valerie Taelman: Voorzitter, om alle misverstanden uit de wereld te helpen, wil ik citeren wat heel uitdrukkelijk op het Belastingportaal Vlaanderen, de website van de Vlaamse overheid, stond: “De Vlaamse Regering heeft de intentie om in de loop van 2012 een nieuwe regelgeving rond de belasting op de inverkeerstelling in te voeren. Aangezien deze aangekondigde maatregel nog geen definitief goedgekeurde wetgeving betreft, heeft de informatie op deze site louter een informatieve waarde.”

De heer Felix Strackx: Alles heeft natuurlijk te maken met de snelheid waarmee dit ontwerp door het parlement wordt beoordeeld. Als het van de minister afhing, was het vóór 31 december ter stemming gelegd.

Als ik vandaag een nieuwe auto of tweedehandsauto koop en die wordt volgende maand geleverd en ingeschreven, zou ik toch graag weten hoeveel BIV ik moet betalen. Als de auto in mei wordt geleverd, hoeveel BIV moet ik dan betalen? Ik weet het niet. Weet u het? Nee, u kunt het mij ook niet zeggen. Wie weet het wel?

We hebben van de Vlaamse Automobilistenbond (VAB) een aantal simulaties gekregen op basis van de eerste formule, de formule-Muyters – waarvoor dank.

We hebben in de commissie ook een aantal simulaties gevraagd op basis van de tweede formule, de formule parlement. We hebben ze niet gekregen. Omdat een ezel zich geen twee keer aan dezelfde steen stoot, is de berekeningsmodule inderdaad verdwenen van de website van de Vlaamse overheid.

Hoe gaan autoverkopers daar op dit moment mee om? Hoe informeren autoverkopers op dit moment hun klanten? Ik heb er deze voormiddag een aantal opgebeld. Die mensen moeten het antwoord schuldig blijven. Zij weten het niet, en hun klanten zijn wantrouwig. Hun klanten kopen op dit ogenblik niet, omdat ze niet weten hoeveel ze zullen moeten betalen in maart of in mei. Pas als er wat meer klaarheid zal komen, zal het vertrouwen van de mensen misschien terugkomen en de verkoop op gang komen.

De heer Wilfried Vandaele: Nu begrijp ik u helemaal niet meer, mijnheer Strackx. Daarnet maakte u zich kwaad omdat de berekeningstool eerst op de website stond en omdat dat voorbarig was. En nu zegt u dat wie vandaag een auto koopt, niet weet wat hij zal moeten betalen op het moment dat de auto in bedrijf wordt genomen.

Wat wilt u dan? Dat we opnieuw zo'n tool op de website zetten, voor de goedkeuring hier vandaag? Ik denk dat we toch eerst die bespreking moeten houden en het goedkeuren. Ik hoop dat de minister het dan opnieuw openbaar zal maken voor het publiek op de website.

Ik begrijp uw redenering niet. Het is een kringredenering.

De heer Felix Strackx: Ik vraag alleen dat de mensen geïnformeerd zouden worden.

De heer Wilfried Vandaele: Na de goedkeuring vandaag, hoop ik toch?

De heer Felix Strackx: U wilt dat het een aankoopsturende belasting is, maar de mensen weten niet hoeveel ze zullen moeten betalen. Hoe kan het dan nog aankoopsturend zijn?

De heer Wilfried Vandaele: Ze gaan dat weten zodra de goedkeuring hier vandaag is gebeurd. *(Opmerkingen)*

De heer Felix Strackx: Als we daar vandaag over zouden stemmen en het ingang laten hebben in augustus of september, had u alle tijd om daarover op een correcte manier te communiceren. Dan wisten de mensen dat het vanaf bijvoorbeeld 1 september zoveel zou kosten. Maar nu kunt u niet communiceren, want u durft niet. U hebt al een kemel geschoten, dus een tweede keer durft u niet meer.

U moet zich in de plaats stellen van iemand die nu een auto wil verkopen. De verkoop van tweedehandswagens door particulieren is nog altijd een zeer grote markt. Doordat de berekening individueel per auto moet worden gemaakt, is het voor een koper van een particuliere tweedehandswagen bijna ondoenbaar om te weten hoeveel BIV hij zal moeten betalen. Niet nu, maar ook niet in de toekomst. Men is immers volledig afhankelijk van de gegevens die de particuliere verkoper al dan niet te goeder trouw meedeelt. Wie een tweedehandswagen koopt met die nieuwe BIV-formule, kan voor een bijzonder onaangename verrassing komen te staan op het ogenblik dat hij die auto inschrijft.

Collega's, ik heb wat op het internet rondgekeken. Ik heb op allerlei fora heel wat reacties op de nieuwe BIV gelezen. Die meningen liggen allemaal in dezelfde lijn. Ten eerste is de tarifiering compleet ondoorzichtig en onbegrijpelijk en maakt hij rare sprongen. Er schijnt geen enkele systematiek in te zitten. Niemand begrijpt het. Ten tweede is het voor heel wat mensen onbegrijpelijk dat kleine auto's meer zullen betalen dan vroeger, terwijl grotere auto's – zeg maar vanaf 2000 cc en/of 136 pk – heel wat minder zullen betalen dan vroeger. Dat je voor een Opel Corsa of een Ford Fiesta bijna evenveel BIV gaat betalen als voor een grote Mercedes of een BMW, wordt door de bevolking gevoeld als zeer onrechtvaardig. Een veelvoorkomend citaat in dat verband, dat ik op het internet terugvind, is het volgende:

“De gewone werkende man, die met een kleiner budget een wagen koopt, wordt de nek omgedraaid met de nieuwe BIV-tarieven.”

Minister, u hebt ook geluk. Door al die door uzelf gecreëerde verwarring kunnen heel veel mensen het niet meer zo goed volgen. Er zijn er nogal wat die door de benaming ‘groene BIV’ op het verkeerde been worden gezet en denken: “Het komt weer van die groenen.” De groenen hebben nu de boter gegeten. *(Gelach)*

Het is zo. Er zijn er ook veel die de schuld op Di Rupo steken. Ik heb heel veel reacties gelezen. De volgende uitspraak heb ik een beetje opgekuist: “Dat ze die met zijn strikske maar rap buiten smijten. Met de N-VA erbij was het niet waar geweest.” *(Gelach. Applaus van de heer Kris Van Dijck en de heer Johan Deckmyn)*

Echt waar. Minister, omdat de bevolking het recht heeft de waarheid te kennen, dopen wij vandaag de nieuwe BIV om tot ‘Muyters-taks’. Minister, dat de Muyters-taks zal inslaan als een bom, daar mag u zeker van zijn. Collega’s, na mijn uiteenzetting spreekt het voor zich dat wij de Muyters-taks niet zullen goedkeuren. De Muyters-taks is onbegrijpelijk, de Muyters-taks is duur, de Muyters-taks is betuttelend, de Muyters-taks is onrechtvaardig, de Muyters-taks zal zo goed als geen impact hebben op het leefmilieu. Wij hebben een uitstekend alternatief, dat de luchtkwaliteit in Vlaanderen wel zal verbeteren. Het zal zo dadelijk worden toegelicht door mijn collega Marleen Van den Eynde. *(Applaus bij het Vlaams Belang)*

De heer Wilfried Vandaele: Voorzitter, de heer Strackx begon met te zeggen dat hij de BIV wil afschaffen. Dat is misschien een eerbaar voorstel waarvoor argumenten te vinden zijn, denk ik. Maar hij gaat voorbij aan een paar elementen die toch belangrijk zijn.

Er is gezegd dat het een budgetneutrale operatie moet zijn. In tijden van krapte, zoals we vandaag meemaken, zou het niet verstandig zijn om dit nu zomaar af te schaffen. Het is niet het goede moment. Er is ook al vaak gezegd dat dit een eerste stap is in een ruimere aanpak van de autofiscaliteit. Dat kan dus nog allemaal worden herzien. Op een bepaald moment zullen we dat ook moeten herzien of toch minstens moeten evalueren. We weten dat, zeker na de verfijningen die zijn aangebracht door het parlement, vanaf Euronorm 6, waarvan de impact begint in 2015, die inkomsten zullen verlagen omdat we hopen dat de motoren dan effectief veel minder zullen uitstoten. Alles wijst daarop. Dat is een goed moment om het hele systeem nog eens tegen het licht te houden. Vandaag is het niet het goede moment.

Mijnheer Strackx, u zegt dat het voor de consument helderder zou zijn indien wij vandaag zouden beslissen dat we in augustus een nieuwe regeling invoeren. Dat kan wel, maar we willen toch dat de BIV gedragsturend is. Als we, zoals u het zegt, nu zouden beslissen en in augustus de nieuwe regeling invoeren, zullen we een piek krijgen van aankopen van mensen die nu nog snel een auto willen kopen die straks flink duurder wordt. Die auto die flink duurder wordt, zal een milieuvervuilende auto zijn. Daarom is het geen goed idee nu te beslissen en heel veel later in te voeren, want dan zullen we het beoogde milieubehoudende effect tenietdoen, althans voor het eerste jaar.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Voorzitter, collega’s, de voorgeschiedenis van dit dossier is niet het beste en ook niet het fraaiste dat dit huis, dit parlement, aan wetgevend werk heeft tot stand gebracht. Er was het tijdverlies, er waren de mails, en er was de onduidelijkheid ten aanzien van de belastingplichtige. Dat is geen schoolvoorbeeld van hoe dit het best zou verlopen.

Ondertussen hebben we de debatten gehad in de commissie. Er zijn aanpassingen doorgevoerd door middel van amendementen. Open Vld gaat niet akkoord met de voorgestelde BIV-regeling. Het aanvankelijke voordeel voor diesel ten opzichte van benzine wordt omgedraaid. Het resultaat is nu over het algemeen een voordeel voor de benzinewagens ten nadele van de diesels.

Ten opzichte van het huidige systeem worden de kleinere gezinswagens nog steeds duurder. Bij de duurdere klasse van wagens is het effect nog steeds omgekeerd en zijn er meer dalers dan stijgers. Ten opzichte van het huidige systeem is de conclusie nog steeds dat de kleine wagens duurder worden en de duurdere wagens soms heel opmerkelijk goedkoper, vanuit het oogpunt van inschrijvingstaks dan.

Onze kritiek dat deze belasting asociaal is, blijft ondanks de amendementen overeind. Voor een maximaal voordeel koop je nu best een grote benzinewagen. Bij de vorige nieuwe formule was het nog een grote dieselwagen. Omdat er veel meer kleine wagens dan dure wagens worden verkocht, en de middenklasse ongeveer in balans blijft, verwachten wij dat deze nieuwe BIV-regeling zal uitdraaien op een belastingverhoging.

De kritiek dat niet alle milieucomponenten zijn meegenomen, collega's, blijft eveneens overeind, aangezien ook de nieuwe formule nog steeds enkel op de CO₂-uitstoot en de Euronorm is gebaseerd. Voor die laatste is er weliswaar een correctie voor uitstoot van fijn stof en NOx. Andere milieufactoren, die wel in de ecoscore zijn verwerkt, komen nog steeds niet of onvoldoende aan bod. Daarom stemt Open Vld dus tegen deze nieuwe BIV-regeling.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Voorzitter, ministers, collega's, het ontwerp van decreet dat vandaag ter stemming voorligt, is een heel belangrijke mijlpaal in de fiscaliteit inzake wagens en verkeer in ons land. Uiteindelijk is het maar één stukje van de puzzel, dat hebben we ook in de commissie gezegd. Het moet worden gezien naast de jaarlijkse verkeersbelasting en de federale accijnzenpolitiek. Voor ons is het toch heel belangrijk dat die aankoopbelasting eindelijk eens wordt aangepast en vergroend, en dat we zo gebruikmaken van de bevoegdheden die we tien jaar geleden door het Lambermontakkoord hebben gekregen. Het zijn niet meer de fiscale pk's die de belastinggrondslag voor die aankoop vormen, maar wel de uitstoot die uit de uitlaat van de wagens komt, zal bepalend zijn voor de belasting die je bij aankoop bent verschuldigd. Dat is een goede zaak.

Ik heb de heer Keulen daarstraks horen zeggen dat het onrechtvaardig is, omdat de grote bakken het meeste zullen winnen. Dat is een gevolg van de keuze die is gemaakt door de Vlaamse Regering. Het is geen afgunsttaks meer, het is een taks op de milieu-impact van een nieuwe wagen. Op die grote bakken, Mercedessen, BMW's en noem maar op, betaal je sowieso al meer belastingen. De 21 procent btw die van toepassing is op de aankoop van een nieuwe grote wagen, betekent een veel grotere belastingsinkomst dan de 21 procent btw op een kleine wagen. Wij hebben er uitdrukkelijk voor gekozen om nu de milieu-impact van een wagen als belastinggrondslag voor de inverkeerstelling te nemen, eerder dan de fiscale pk's.

Ik hoop dat de constructeurs, mijnheer Strackx, zich opnieuw aanpassen. U zegt dat ze destijds voor de wagens op de Belgische markt iets onder de cilinderinhoud van de verschillende vermogenscategorieën zijn gedoken. Laat ons hopen dat ze versneld met die Euro 6 op de proppen komen of dus met wagens die conform onze formule, die ook rekening houdt met de CO₂-uitstoot, minder aankoopbelastingen met zich meebrengen. Ik hoop dat met het in werking treden van de formule die we vandaag stemmen, opnieuw het gedrag van de constructeurs zich zal aanpassen, samen met het gedrag van de consument.

Ik denk ook dat de formule die de regering in het ontwerp van decreet had opgenomen zeer verdienstelijk was. Men hield rekening met de CO₂-uitstoot. Die kent men, want die is geattesteerd en gehomologeerd. Men hield ook rekening met de Euroclassificatie, die een beeld geeft van de polluenten die wagens in de lucht brengen. Men had spijtig genoeg één zaak over het hoofd gezien: de normuitstoot die in de Euroklassen vastligt, kan gigantisch veel verschillen van de werkelijke uitstoot. Dat was met name voor de parameter 'stikstofoxide' van dieselwagens het geval. Zo stelt men vast dat voor Euro 2-wagens de werkelijke uitstoot stabiel is gebleven over de verschillende klassen heen, terwijl de normuitstoot voor Euro 3, 4 en 5 gevoelig naar beneden tuimelde.

Het Vlaams Parlement heeft dan goed parlementair werk afgeleverd: wij hadden oor voor de kritiek die in de hoorzittingen is verwoord. Die kritiek kwam van de milieuverenigingen, de kennisinstellingen, de academische wereld – van professor van Mierlo van de VUB – en de automobilistenvereniging. Wij hielden rekening met de reële uitstoot in plaats van met de papieren uitstoot, en daarom hebben wij een amendement ingediend. Ik dank de collega's, waaronder de hier afwezige collega Smaers, voor de constructieve houding waarmee dat amendement tot stand is kunnen komen.

Waarom is het zo belangrijk dat wij rekening houden met de reële uitstoot van stikstofoxide? Wij halen onze luchtkwaliteitsnormen op het vlak van stikstofoxide niet. Wij hebben op dat vlak uitstel aan Europa gevraagd, en minister Schauvliege weet dat maar al te goed. Wij moeten alles uit de kast halen om die te halen. Onze cijfers zijn hoger dan wat Europa ons via de National Emission Ceilings Directive oplegt. Wij stellen vast dat in Vlaanderen dieselwagens goed zijn voor 40 procent van de stikstofoxide-uitstoot. Als wij er dus in slagen om het wagenpark te vergroenen door minder dieselwagens en meer wagens op benzine, lpg, aardgas, elektriciteit en hybride energie op de weg te krijgen, dan kunnen wij de luchtkwaliteitsnormen wél halen. Zo kunnen wij van deze belasting een cruciaal instrument van ons milieubeleid maken.

De NO_x-uitstootnorm is zo aangepast dat het geheel budgetneutraal blijft. Het is zeer moeilijk op voorhand in te schatten hoe de consument zal reageren. Wij gaan ervan uit dat de formule die wij straks zullen goedkeuren, niet zal leiden tot een explosie van belastinginkomsten. Dat zou ook onverstandig zijn, want als de aankoopbelasting te duur wordt, wordt de turn-over naar een meer milieuvriendelijk wagenpark een halt toegeroepen. Mensen zullen dan de aankoop van een nieuwe wagen uitstellen, en dat willen wij uitdrukkelijk niet. Wij wensen dat de vervangingsratio toeneemt, en zeker niet afneemt. Wij hebben dus de referentiewaarden voor CO₂ en andere dermate aangepast dat volgens onze berekeningen het geheel budgetneutraal zal blijven en geen rem wordt gezet op de vervangingsratio van het bestaande wagenpark.

Het amendement zal er dus voor zorgen dat de vergroening die in het ontwerp van decreet van de Vlaamse Regering vermeld stond, zich ook in werkelijkheid zal manifesteren en dat de juiste prikkels aan de consumenten worden gegeven. De formule in het regeringsvoorstel betekende dat voor vergelijkbare categorieën van wagens, dieselwagens goedkoper werden dan benzinewagens.

Dit gaf de consument de verkeerde idee dat hij met de aankoop van een dieselwagen de beste zaak voor het leefmilieu deed. Met de huidige formule maken we duidelijk dat mensen die zich een modale stadswagen willen aanschaffen er beter aan doen te kiezen voor een wagen met een motor op benzine, lpg of aardgas of voor een hybride wagen. Op elektrische versies wordt zelfs helemaal geen aankoopbelasting geheven.

Dit betekent niet dat dieselmotoren over heel de lijn taboe worden. Mensen die, om welke reden dan ook, heel lange afstanden afleggen, kunnen nog altijd hun voordeel halen uit de aanschaf van een zeer zuinige dieselwagen. De CO₂-uitstoot zal dan doorwegen. Mensen met een normaal wagengebruik in een stadsomgeving zullen hun voordeel uit de vernieuwde formule halen. De dieselwagens worden iets duurder en de benzinewagens worden iets goedkoper. Op die manier geven we de consument het juiste signaal.

De formule werkt ook in op de tweedehandsmarkt. De heer Strackx heeft al gesteld dat de mensen langer met de restwagens zullen blijven bollen. Jonge chauffeurs die nu een eerste wagen aankopen, kiezen altijd voor een tweedehandswagen uit de Euro O- of Euro 1-klassen. Ze kopen de meest vervuilende wagens, die zijn partijgenote, mevrouw Van den Eynde, net door middel van de slooppremie van de weg wil halen.

Door de Euronorm in de formule van de BIV op te nemen, zullen de Euro O- en Euro 1-wagens duurder worden. Die jonge mensen zullen goedkoper af zijn met een schonere

tweedehandswagen. Dat een oudere mens die slechts een paar honderden kilometers per jaar aflegt nog wat langer met zijn wagen uit de klasse Euro 0 of Euro 1 blijft rijden, zal voor het milieu het verschil niet maken. De student die redelijk veel rondrijdt en die zijn eerste tweedehandswagen wil kopen, heeft er in het licht van deze formule alle belang bij de Euro 0- en Euro 1-wagens te laten staan en een wagen uit de klasse Euro 2 of nog beter te kopen. Dit zal in onze ogen wel degelijk een positieve impact op het milieu hebben.

De heer Felix Strackx: We moeten ons ervan bewust blijven dat de tweedehandsautomarkt een vrije markt is. Die markt wordt door vraag en aanbod bepaald. Jonge mensen kopen oude auto's omdat die auto's het goedkoopst zijn en ze een zeer beperkt budget hebben. Indien we daar een hoge BIV op zouden heffen, zou de prijs van die auto's gewoon dalen: er zal immers minder vraag naar zijn. Aangezien de prijs van die auto's op de tweedehandsmarkt zou dalen, zou dit voor het totaalplaatje geen enkele zin hebben. Als we de aankoopprijs van die auto's en de BIV optellen, maakt dat totaal geen verschil.

De heer Bart Martens: We hebben het principe van de budgetneutraliteit niet enkel op het geheel van de hervorming toegepast. We hebben het ook op de markt van de nieuwe wagens en op de markt van de tweedehandswagens toegepast. Op die tweedehandsmarkt zullen de wagens van de Euro 0- en de Euro 1-klasse relatief duurder worden. De wagens van de klasse Euro 2 zullen dan goedkoper worden. Er zal een verschil ontstaan. De wagens van de Euro 0- en Euro 1-klassen zullen sneller naar de sloper gaan. De wagens van de klasse Euro 2 zullen goedkoper worden voor de gemiddelde student die zijn eerste wagen wil kopen. Volgens mij hebben we met betrekking tot de tweedehandsmarkt wel degelijk rekening gehouden met de milieukarakteristieken.

Volgens mij zullen we het geheel van dit ontwerp van decreet goed moeten evalueren. We zullen moeten nagaan of de vergroening van het aankoopgedrag effectief plaatsvindt en wat de impact op de belastinginkomsten is. We moeten ook weten welke effecten dit alles op de tweedehandsmarkt heeft. Ik pleit in elk geval voor een grondige evaluatie van het aankoopgedrag met betrekking tot nieuwe wagens en tweedehandswagens ten gevolge van dit ontwerp van decreet.

Mijn laatste punt heeft betrekking op de overgangsregeling. Daar is al heel wat over gezegd. Met deze overgangsmaatregelen doet de consument die recent een wagen heeft gekocht of die nu nog een wagen wil kopen de beste zaak. We stellen steeds het beste van twee werelden voorop. Voor de wagens die in de periode tussen 1 maart 2012 en 1 mei 2012, de twee maanden na de inwerkingtreding van het ontwerp van decreet, worden ingeschreven, wordt automatisch de goedkoopste berekeningsformule gebruikt. Dat kan de formule zijn die Vlaamse Regering heeft voorgesteld en waarmee niet de Vlaamse Regering maar wel autoverkopers op het Autosalon 2012 hebben geleurd. We zullen telkens de goedkoopste formule hanteren.

Dat is degene die de regering had voorgesteld en waar niet de regering maar wel veel verkopers op het Autosalon mee aan het leuren waren. Telkens wordt de goedkoopste formule gehanteerd. Als de formule van het parlement goedkoper is, dan geldt de formule van het parlement. Als de formule van de regering goedkoper is, waar ook autoverkopers op het Autosalon mee hebben uitgekapt, dan zal die goedkopere formule gelden. De consument kan nooit bedot zijn en is nooit op het verkeerde been gezet. Dit is een perfecte overgangsmaatregel.

Elke aanpassing van een belasting- of subsidiebeleid van een overheid brengt eenzelfde problematiek van overgangsmaatregelen mee, kijk maar naar de zonnepanelen of de aanpassing van de renovatiepremie. Ik denk dat er nog nooit zo'n goede overgangsmaatregel is genomen dan degene die vandaag wordt voorgesteld. De consument zal hier nooit de dupe van zijn. Hij zal altijd de goedkoopste belasting doorgerekend krijgen die denkbaar was.

De heer Felix Strackx: Mijnheer Martens, ik heb er problemen mee dat u zegt dat die verkopers al aan het leuren waren met die nieuwe BIV. Dat is niet leuren, die mensen probeerden gewoon hun klanten te informeren. Wat hadden ze anders moeten zeggen?

De heer Bart Martens: Ik geef toe dat er in een overgangsfase tussen twee regimes altijd onduidelijkheid is. Zolang het nieuwe regime niet in werking was, kon men niet weten of het voorstel van de regering het zou overleven. Er was heel wat kritiek omdat het parlement niet zou mogen amenderen. We hebben dat toch gedaan. Nu levert dat opnieuw kritiek op. Ik vraag me af wanneer we wel goed kunnen doen. Ik denk dat we ons werk perfect gedaan hebben en dat we er in de overgangsmaatregel die is getroffen, voor zorgen dat de consument nooit de dupe zal zijn van de onzekerheid die er tijdens de overgang van het oude naar het nieuwe regime is geweest.

Ten slotte wil ik pleiten voor een aangepaste calculator op de website van de Vlaamse Belastingdienst. We hebben inderdaad gezien dat de oude calculator er is afgehaald. Dat is niet meer dan logisch, iedereen wist dat die achterhaald was. Het was ook moeilijk om vooraleer de zaak hier gestemd is, al een nieuwe calculator online te zetten. Dat zal nu spoedig wel kunnen gebeuren. Wat ons betreft, zal dat ook spoedig moeten gebeuren. Dan zullen autoverkopers, consumenten enzovoort zich er zeer snel van kunnen vergewissen welke BIV moet worden neergeteld bij de aankoop van een wagen. Wat ons betreft moet die nieuwe formule snel online gaan. Er moet gewoon een vakje bijkomen, namelijk voor de datum van inverkeerstelling. Op basis van die datum zal het systeem perfect kunnen berekenen of men nog onder de overgangsmaatregel valt of niet. De consument moet dat zelf niet uitzoeken, automatisch zal voor hem de goedkoopste BIV tijdens die overgangsperiode berekend worden. Laat ons vanaf nu klare wijn schenken, en de juiste, nieuwe en definitieve formule online zetten.

Ik hoop ook dat de Vlaamse Regering vrij snel met de andere gewesten aan de tafel gaat zitten om voor het resterende deel van onze nieuwmarkt, met name de leasewagens, ook een vergroende BIV in werking te laten treden. Het Lambermontakkoord zegt dat de gewesten bevoegd zouden worden voor de aankoopbelasting bij nieuw wagens maar maakte een uitzondering voor de leasewagens. Daarvan kan de BIV enkel worden aangepast na een samenwerkingsakkoord tussen de verschillende gewesten. Ik hoop dat de Vlaamse beslissing tot voorbeeld kan strekken voor de andere gewesten en dat men de andere gewesten kan overtuigen van de goede aanpak en de goede formule die in Vlaanderen van toepassing zal zijn zodat we ook voor de leasemarkt snel eenzelfde regeling kunnen treffen.

Conclusie: wat hier voorligt, is goed parlementair werk. We hebben van de gelegenheid die Lambermont ons tien jaar geleden bood, eindelijk gebruik gemaakt om die aankoopbelasting te vergroenen in het belang van het maatschappelijke welzijn en zonder dat de consument daar de dupe van hoeft te worden. *(Applaus bij de meerderheid en bij Groen)*

De heer Wilfried Vandaele: Voorzitter, collega's, met het ontwerp van decreet dat hier voorligt, zetten we na jaren van plannenmakerij en discussie, een eerste belangrijke stap om de autofiscaliteit te vergroenen.

De moeizame voortgang in dit dossier toont aan dat dit geen evidente oefening is. Er is maar één letter verschil tussen BIV en BHV. Precies daarom verdienen de ministers Muyters en Schauvliege eigenlijk een pluim in dit dossier. Zij zijn geslaagd waar hun voorgangers faalden. Uit een bepaalde hoek kregen we te horen dat deze aanpassing niet volstaat en dat de verdieseling niet zal worden opgelost. Volgens ons zal de aangepaste BIV wel degelijk een belangrijke signaalfunctie hebben en mensen ertoe aanzetten meer op de milieucriteria te letten bij de keuze van hun auto.

Het is belangrijk dat ter zake meteen het juiste spoor zou worden gekozen. In de toekomst wil de regering immers ook werk maken van een vergroening van de jaarlijkse verkeersbelasting, en van de invoering van – wie weet – een wegenvignet, een kilometerheffing. Het goede

spoor kiezen: dat is, denk ik, wat nu ook gebeurt. De heer Martens zei het al: als Vlaanderen dat doet, geeft het een goed voorbeeld aan de federale overheid, die met haar beleid qua accijnzen en heffingen ook een substantiële bijdrage kan leveren aan een milieuvriendelijker verkeer. In het ontwerp dat hier voorlegt, houdt de nieuwe BIV rekening met een aantal milieuparameters. Die zijn al genoemd. Om te beginnen is er de CO₂-uitstoot, die weliswaar geen onmiddellijke gezondheidssimpact heeft. Die impact is toch belangrijk in een dichtbevolkt land als Vlaanderen. CO₂ levert echter wel een bijdrage tot de opwarming van de aarde. Wél een onmiddellijk gezondheidseffect heeft de uitstoot van NO_x en fijn stof. Het verkeer is de belangrijkste bron van NO_x-uitstoot. Zowel wat fijn stof als wat NO_x betreft, moet een tandje bij worden gestoken, willen we de Europese luchtkwaliteitsnormen halen. Dan gaat het niet over het bij steken van een melktandje, maar van een flinke slagrand.

Tijdens de hoorzittingen werd bevestigd wat sommigen onder ons al vreesden: voor dieselwagens met als norm Euro 3, Euro 4 en – de huidige generatie – Euro 5 ligt de NO_x-uitstoot in realiteit veel hoger dan de theoretische uitstootwaarden van de Europees vastgelegde homologatiecyclus, de fameuze New European Driving Cycle. De regering wilde aanvankelijk de internationaal vastgelegde Euronorm hanteren, met het oog op de duidelijkheid en de transparantie, maar het parlement heeft via een amendement het voorstel gedaan om de NO_x-uitstoot voor de dieselwagens van Euronorm 2 tot en met 5 gelijk te houden. Het gevolg daarvan is dat de BIV voor de meeste dieselwagens hoger zal zijn, maar tegelijkertijd kon de BIV van benzine-wagens door een andere weging van CO₂ enigszins worden verlaagd. Als meerderheid wilden we immers dat de operatie alleszins budgetneutraal zou zijn.

Het ontwerp van decreet bevat ook een aantal sociale maatregelen. Om de markt van de tweedehandswagens niet te verstoren, werd ervoor gekozen om voor tweedehandswagens een leeftijdscorrectie in te bouwen. Daarbij neemt de BIV jaar na jaar gradueel af. Mijnheer Keulen, het is inderdaad moeilijk te begrijpen dat sommige grote, dure auto's nu plots een lagere BIV zullen krijgen. Op het eerste gezicht lijkt dat vreemd, maar als men precies die milieucomponent laat wegen, kan het nu eenmaal zo zijn dat een dure wagen milieuvriendelijker is en dus een lagere BIV zal krijgen. Het is niet gemakkelijk uit te leggen, maar ik denk dat we dat wel kunnen uitleggen aan de mensen.

Naast het aspect van het milieu is er het aspect van de budgetneutraliteit. Voor de N-VA is dat buitengewoon belangrijk. Wat we zeker hebben willen vermijden, is dat het invoeren van deze nieuwe regelgeving een algemene belastingverhoging zou zijn. Aan de andere kant willen we de inkomsten in tijden van budgettaire krapte vanzelfsprekend ook niet zien verminderen.

Ik besluit. Aanvankelijk hoorden we vanuit wetenschappelijke hoek en vanuit consumentenhoek scherpe kritiek op het voorstel van de regering. Het parlement heeft daar rekening mee gehouden. De aanbevelingen uit de hoorzittingen hebben geleid tot een verfijning. De bevoegde ministers en hun kabinetten hebben ons als parlement alle ruimte gegeven. Dat mag toch ook worden gezegd. Meer zelfs, zonder hun technische ondersteuning, hun berekeningen, modellen en prognoses had het parlement die aanpassing ook niet kunnen doen.

We leggen hier een evenwichtig en gedragen ontwerp van decreet voor aan het parlement. Dat moet het startschot geven voor een verdere vergroening van de autofiscaliteit.

Wat die Muyters-taks betreft, mijnheer Strackx, u bent gewoon jaloers. U bent jaloers omdat er geen Strackx-taks bestaat. Mijnheer Strackx, als er straks een Muyters-taks komt, dan vind ik dat geen belediging voor de minister. Het is iets om trots op te zijn, want dit is een goede zaak.

Het is wat vreemd dat de collega's van Open Vld aankondigen dat ze hiertegen zullen stemmen, terwijl Open Vld – ik geef toe, mijnheer Keulen, een beetje tot onze verbazing – in

de commissie een amendement indiende dat letterlijk, zelfs qua lettertype, hetzelfde was als het amendement dat door de meerderheid werd ingediend. Er was een woord verschil, maar dat zal het wel niet maken. Het zal een gunstige wind geweest zijn, dat komt al eens voor. Maar het is wat vreemd om hiertegen te stemmen.

De heer Marino Keulen: Politiek is soms een spel, mijnheer Vandaele, en de glimlach op uw wangen verraadt dat ook. Wij hebben altijd gezegd dat we een regeling willen die is gebaseerd op de ecoscore. Ons amendement was er een in tweede orde, waarbij we er terecht van zijn uitgegaan dat jullie daar niet wilden van weten. We hebben er enkele aanpassingen aan gedaan. Het feit dat we tot het bittere einde achter de ecoscore hebben gestaan, wordt bewezen door het feit dat we het amendement van Groen voluit hebben ondersteund. Dat hebben we trouwens uitgelegd tijdens de commissiebesprekingen.

De heer Wilfried Vandaele: De ecoscore is een systeem dat zeker goed kan zijn, maar toch ook gebreken vertoont. We weten dat de ecoscore niet voor alle auto's werd berekend. Met de correctie aan de Euronorm denken we dat we vrij dicht in de buurt komen van de ecoscore.

U zegt dat ik lach. Wel, ik lach groen in dit dossier. *(Applaus bij de meerderheid en Groen)*

De voorzitter: De heer Vereeck heeft het woord.

De heer Lode Vereeck: Collega's, mijn fractie kan zich ook niet vinden in dit ontwerp van decreet omdat we de voorstellen willen inpassen in een algeheel plan autofiscaliteit. Ik hoor hier zeggen dat de invoering van de groene BIV budgetneutraal zal gebeuren, en dat er nog een groene verkeersbelasting aankomt, een kilometerheffing en een wegenvignet. Voor ik mijn goedkeuring hecht aan om het even welke verandering in de verkeersfiscaliteit ook, zou ik een totaalplan willen zien van waar de Vlaamse Regering wil landen.

Ik word daarin gesterkt door de adviezen van zowel de SERV als de MORA, die ook naar een breder plan autofiscaliteit vragen. Elke forfaitaire belasting, de BIV maar ook de verkeersbelasting, leidt tot meer gebruik. Er zijn verkeerskundige studies die dat bevestigen. Door meer kilometers te rijden, kan men de kilometerprijs drukken, dat is vanzelfsprekend. We moeten niet het bezit, maar het gebruik belasten.

Zolang we het hele plan niet zien, vrees ik dat de invoering van deze nieuwe BIV zal leiden tot een belastingverhoging. Wat dat betreft, hebben we nog maar weinig berekeningen of simulaties gezien. Ik zou willen weten hoe dit past in de algemene aanpassing van de autofiscaliteit. Daarom zal mijn fractie dit ontwerp van decreet niet goedkeuren.

De heer Hermes Sanctorum: Mijnheer Van Rompuy, als u klaar bent met uw grapjes, kan ik misschien van start gaan.

Goed! *(Opmerkingen van de heer Eric Van Rompuy)*

Dan zullen we zeker tot aan uw pensioen moeten wachten?

Het vergroenen en vervlaamsen van de BIV bleek een ware 'Via Dolorosa' te zijn voor deze Vlaamse Regering. Minister Muyters werd beschimpt en bespuugd en uiteindelijk bijna terechtgesteld door een motie van wantrouwen van de oppositie. Intussen bleef minister Schauvliege, die politiek toch minstens even verantwoordelijk was, toekijken op de lijdensweg van haar collega. Minister, u hebt het dossier alleen gedragen, maar het was een gezamenlijke verantwoordelijkheid.

Het voorstel van de Vlaamse Regering tot vergroening van de BIV, was eigenlijk geen vergroening. De parlementsleden van de meerderheid hebben dat daarnet eigenlijk bevestigd. Zij beseften dit zeer goed en zeer vroeg in de procedure. Vanuit alle kanten van de samenleving kwam er fundamentele kritiek. Vervuilende dieselwagens werden nog maar eens bevoordeeld. Dat is bijna niet te geloven als we bedenken dat Vlaanderen steeds kritiek heeft geuit op de federale overheid die dieselwagens promootte terwijl wij daar niets aan konden doen omdat het onze bevoegdheid niet was. Het werd dan onze bevoegdheid en wat deden

we? We stimuleerden dieselwagens! We maakten dezelfde kapitale fout. Vervolgens dacht de Vlaamse Regering de negatieve reacties uit het middenveld te smoren met enkele luttele aanpassingen, maar dat veranderde weinig tot niets.

Intussen heeft het voorstel de toets van het parlement ondergaan. het voorstel dat nu ter stemming voorligt, is onvolmaakt. Nog steeds wordt uitgegaan van de theoretische uitstoot van CO₂. we hebben de discussie over stikstofdioxide en fijn stof. De theoretische CO₂-uitstoot blijkt niet overeen te komen met de werkelijke uitstoot. De hele levenscyclus van de brandstof en wagen wordt in rekening gebracht en de zware dieselwagens zijn nog altijd voordelig ten opzichte van hun benzineversie. Dat heeft te maken met de zeer progressieve grafiek die voortvloeit uit het feit dat we met een heel hoge exponent werken in die formule. Bovendien wordt in grote klassen van uitstoot gewerkt – via de euronormen, professor Van Mierlo had daar ook heel wat kritiek op – terwijl enkele voorlopers het veel beter doen dan de euronorm, maar er geen voordeel bij krijgen. Wij zijn voorstander van een verbeterde, meer verfijnde ecoscore die rekening houdt met de echte milieu-impact.

Het is al een paar keer vernoemd: de overgangsregeling was gewoonweg hilarisch. Daar bestaat geen ander woord voor. Eerst het oude systeem, dan het systeem van de Vlaamse Regering of van het parlement, afhankelijk van de kosten, en uiteindelijk werd het het systeem van het parlement. Als duidelijke belasting kan dit tellen.

Collega's, ik ben zeer kritisch op dit moment. Ik kan dit voorstel op twee manieren benaderen: wat het had moeten zijn of wat het had kunnen worden. Wat het zou moeten zijn, heb ik al toegelicht. Maar ik zal de oefening eens maken vanuit het tweede vertrekpunt. Ik moet toegeven, het parlement heeft heel wat kunnen veranderen. Oorspronkelijk moest men bij toenemende Euronorm bij dieselwagens steeds minder betalen, hoewel de werkelijke uitstoot van stikstofdioxiden helemaal niet verbeterde. Het werd al aangehaald, stikstofdioxiden zijn cruciaal voor de luchtkwaliteit. Het is net zo moeilijk om die normen te halen in Vlaanderen. Ze worden dan ook nog eens voornamelijk uitgestoten door verkeer, in het bijzonder door dieselwagens.

In de door het parlement aangepaste versie wordt de luchtcomponent echter vanaf Euronorm 3 nagenoeg constant gehouden. Dat heeft te maken met het feit dat vanaf Euronorm 2 het gedeelte stikstofdioxide in de luchtcomponent constant wordt gehouden overeenkomstig de werkelijke uitstoot, zoals VITO heeft aangehaald tijdens de hoorzittingen.

En bovendien is het verschil tussen diesel en benzine per Euronorm voldoende groot om sturend te kunnen werken en om benzinewagens te bevoordelen ten opzichte van dieselwagens, binnen eenzelfde categorie natuurlijk.

Collega's, dieselwagens worden in het voorstel dat voorligt niet meer gestimuleerd en dat was uiteindelijk de belangrijkste betrachting van een groene verkeersbelasting. Met dit dossier, met dit voorstel, hebben we als parlement laten zien hoe het moet. Niet een minister dicteert decreten, ook niet de minister-president, en ook niet de regering; het is altijd het parlement dat het laatste woord heeft en uiteindelijk het beleid bepaalt. Het parlement is de eerste macht.

En, beste collega's van de meerderheid, dit smaakt naar meer. Laat uw tanden zien aan uw ministers – lichtjes verwijzend naar de vossenjacht, minister Schauvliege –, zorg ervoor dat slechte voorstellen worden teruggedroefd, dat beslissingen worden aangepast en bijgewerkt! En als een minister hiervoor door het stof moet kruipen, wel het zij zo! Goed bestuur gaat nog altijd voor op ministeriële ego's. *(Applaus bij Groen)*

De heer Kris Van Dijck: Mijnheer Sanctorum, in de volheid van uw betrachting om ons te overtuigen, wil ik toch even de woorden van de heer Vandaele in herinnering brengen. Dit is inderdaad een staaltje van wisselwerking. Indien wij vanuit het parlement alleen de wijziging hadden moeten doen en niet hadden kunnen steunen op de kennis en de knowhow die werd opgebouwd in de kabinetten en in de administraties, dan hadden we het ook niet gekund. Dit

is geen zaak van het parlement dat zijn tanden laat zien aan de regering of omgekeerd, maar van samen een decreet maken in verschillende stappen. Ik heb eerlijk gezegd niemand door het stof zien kruipen. (*Applaus bij N-VA en sp.a*)

De heer Eric Van Rompuy: Mijnheer Sanctorum, ik vond dat een heel positieve toespraak. Gaat u dan voor het ontwerp van decreet stemmen? U geeft het eigenlijk acht op tien en u zegt dat het parlement het laatste woord krijgt.

De heer Hermes Sanctorum: Laat ons zeggen vijf op tien.

De heer Eric Van Rompuy: Ik was verrast. Ik had verwacht dat u een filippica zou houden tegen dit ontwerp van decreet, maar u gaat nu toch voor stemmen als parlamentslid van de oppositie? (*Applaus bij de meerderheid*)

U krijgt kamerbreed applaus voor uw toespraak!

De heer Hermes Sanctorum: Was dat applaus voor mijn toespraak?

De heer Eric Van Rompuy: Een parlamentslid dat ook zegt dat het goed is wanneer het goed is, stemt toch voor? Als u niet voor stemt, doet u aan partijpolitiek omdat u in de oppositie zit. (*Gelach. Applaus bij de meerderheid*)

De heer Hermes Sanctorum: Ik heb daarnet duidelijk gesteld dat dit ontwerp van decreet onvolmaakt is. Het hangt er eigenlijk vanaf van welk punt we beginnen. Als u het bekijkt vanuit het vertrekpunt van wat het eigenlijk had moeten zijn, dan is het onvoldoende. Het is onvoldoende verfijnd en onvoldoende sturend. Het is onvoldoende.

Het was de taak van de Vlaamse Regering, van deze beide ministers, om een goed ontwerp van decreet in te dienen, maar het allereerste ontwerp van decreet was abominabel. Het was een abominabel ontwerp dat heel zwaar moest worden gecorrigeerd. Er zijn adviezen van de adviesraden geweest, van SERV, van de Minaraad, van de MORA. Er is algemene kritiek geweest, zowel van de milieuorganisaties als van de mobiliteitsorganisaties. Het hele spectrum in de maatschappij was tegen, net door het feit dat dieselwagens werden gepromoot. Het ontwerp was abominabel.

Gelukkig waren er parlamentsleden vanuit de oppositie, maar ook vanuit de meerderheid die hoorzittingen vroegen en die de experts aan het woord hebben gehoord. Die experts hadden de uitleg eigenlijk ook moeten kunnen geven aan de ministers, maar dat is blijkbaar niet gebeurd, ofwel is de boodschap niet goed doorgedrongen.

In elk geval heeft dit parlement uiteindelijk laten zien wie de baas is en is er een aanvaardbaar voorstel van resolutie uit de bus gekomen. Dat betekent nog niet, collega's, dat het een goede groene belasting is.

Ik zal kort zeggen hoe wij zullen stemmen. Mijn collega's zullen tegenstemmen – zoals we ook in de commissie hebben gedaan – en ik zal mij symbolisch onthouden. (*Applaus bij CD&V en N-VA*)

Met dank aan de sterke parlamentsleden van de meerderheid.

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: Het is goed dat we de heer Sanctorum uit zijn lijden verlossen. Indien hij nog een paar minuten was doorgedaan, had hij zelf waarschijnlijk niet meer begrepen wat hij allemaal aan het vertellen was.

Mijnheer Sanctorum, u zegt dat het voorliggende voorstel slecht is, maar dat we vooral verder moeten doen op die manier. Ik denk dat u dan slechte intenties hebt naar de Vlaamse bevolking toe. Verder zegt u dat het voorstel blijkbaar zo slecht is dat u zich zult onthouden. Twee minuten later vindt u het weer goed, maar zegt u dat uw fractie zal tegenstemmen. Ik snap het niet goed meer.

De heer Hermes Sanctorum: Ik wil het nog wel eens uitleggen, als u daar nood aan hebt. *(Gelach)*

De heer Bart Van Malderen: Nee, laat dat, alstublieft.

Ik denk dat iedere aanpassing die we hebben gedaan, nuttig was. We hebben daarnet uitgelegd waarom. Het is niet zo dat heel dit ontwerp van decreet werd aangepast. Er is eigenlijk maar één parameter aangepast. Dat was belangrijk. We steunen die aanpassing. U moet niet vertellen dat er van iets abominabels plots iets gemaakt is dat – tja, ik weet eigenlijk niet wat u ervan vindt. *(Opmerkingen van de heer Hermes Sanctorum)*

Toch wel.

De heer Hermes Sanctorum: Die sprekers van de hoorzittingen waren vernietigend over de BIV die voorlag vanuit de Vlaamse Regering en de aanpassingen die gebeurd zijn vanuit het parlement.

Nogmaals, het is zeker niet perfect. We komen echter van zodanig ver dat het inderdaad aanvaardbaar geworden is. *(Opmerkingen van de heer Van Malderen)*

Er is een grote stap gezet.

Nogmaals dank aan de leden van de meerderheid in dit parlement.

De heer Boudewijn Bouckaert: Ik vind het eigenlijk nogal degoutant hoe de leden van de meerderheid een oppositielid dat heel eerlijk spreekt en wat uit de band springt van de verhouding oppositie-meerderheid, dat durft zeggen dat een slecht ontwerp uiteindelijk door de medewerking van oppositie en meerderheid verbeterd is, maar daarom nog niet goed is, dat dus de eerlijkheid heeft niet alles tot op de grond af te branden – wat de meerderheid meestal met de voorstellen van de oppositie doet –, dat ook een individuele mening heeft en niet per se hetzelfde stemgedrag als de fractie, daarvoor afbranden.

Ik vind dat getuigen van een zeer onparlementaire mentaliteit. *(Applaus bij de oppositie)*

De heer Bart Martens: Voorzitter, ik zal de heer Sanctorum niet afbranden. Ik zal zelfs een poging doen om hem alsnog te overtuigen met zijn fractie voor te stemmen.

Mijnheer Sanctorum, u zegt dat het al serieus verbeterd is, maar dat het nog beter kan door met een verbeterde ecoscore te werken. Tja, dan kunnen we natuurlijk nog lang wachten. We hebben van professor Van Mierlo gehoord dat die ecoscore min of meer in hetzelfde bedje ziek is dan die Euroclassificatie die ook moet verlaten op gehomologeerde uitstootwaarden van wagens zoals die blijken uit praktijktesten die door de Europese Unie zijn genormeerd. De beperking die er in de ecoscore zit, is dezelfde dan diegene die in de Euroclassificatie zat en in de formule die in het ontwerp van decreet stond.

Wij hebben de reality check gedaan door de Euroclassificatie, de NO_x-parameters, anders te bepalen en dichter te laten aansluiten bij de praktijk. Wat dat betreft, hebben we de correctie doorgevoerd die ook in de ecoscore zou moeten worden doorgevoerd, maar op korte termijn niet door te voeren is.

Slotom: het beste is de vijand van het goede. Als we moeten wachten op de ideale formule van een verbeterde ecoscore zijn we nog voor jaren vertrokken. Het systeem moet namelijk ook van toepassing zijn op alle bestaande wagens die worden doorverkocht op de tweedehandsmarkt. Voor heel veel van die wagens zou dat betekenen dat er nieuwe waarden moeten worden berekend, dat nieuwe studies moeten worden opgestart enzovoort.

Ik stel voor om het eens te zijn en straks het groene knopje in te drukken wanneer u moet stemmen. Met de kennis die we voorhanden hebben, is dit systeem het beste wat we eruit konden halen. Wachten op een ideale ecoscore zou ons enkel nog jaren extra onderzoekswerk opleveren en zou intussen niets doen aan de vergroening van de aankoopbelasting.

De heer Hermes Sanctorum: Mijnheer Martens, dank u voor uw constructieve bijdrage. Van alle reacties die ik vanuit de meerderheid op mijn betoog heb gekregen, is dit naar mijn bescheiden mening de meest waardevolle.

Het is wel zo, collega, dat de Vlaamse overheid die opdracht al enkele jaren geleden aan VITO en de VUB heeft gegeven om zo'n ecoscore op te stellen. Het grote studiewerk is dus eigenlijk gebeurd. De ecoscore zoals die vandaag bestaat, houdt inderdaad ook nog rekening met de theoretische uitstoot, maar houdt wel rekening met de hele brandstofcyclus. Professor Van Mierlo heeft gezegd dat vandaag ook per wagen geweten is wat de totale milieu-impact is volgens de levenscyclus. Die gegevens bestaan, alleen maakte hij de bedenking of dat veel zou corrigeren op de ecoscore.

Het grote studiewerk is in elk geval gebeurd. Alleen moet er nog een correctie gebeuren op die theoretische uitstoot, zodat de ecoscore over de werkelijke uitstoot gaat. Als je vandaag die opdracht aan VITO en de VUB geeft, zal dat werk uiteraard morgen nog niet geleverd zijn. Het zal misschien over een paar weken, hoogstens een paar maanden zijn. Maar dan zouden we ten minste een echte, waardevolle groene BIV hebben, en niet dit resultaat van knip- en plakwerk vanuit het parlement – dat moet u ook toegeven. *(Applaus bij Groen)*

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Voorzitter, collega's, dank u om ons voorstel van resolutie alsnog aan dit ontwerp van decreet te koppelen.

Collega's, verschillende onder u hebben al laten horen waarom ze voor- of tegenstander zijn van een wijziging van de BIV. Mijn collega Strackx heeft daarstraks ons standpunt al zeer creatief toegelicht. Voor het Vlaams Belang is het duidelijk dat dit stukje van de puzzel van de BIV helemaal geen initiatief is om vervuilende wagens uit het verkeer te nemen. Daarom hebben wij een eigen initiatief uitgewerkt dat volgens ons wel een belangrijk stuk in heel jullie puzzel kan zijn.

De hoorzittingen hebben duidelijk aangetoond dat zij geen verdragingsmanoeuvre waren, mijnheer Bothuyne, maar dat hoorzittingen noodzakelijk zijn om de meerderheid tot andere inzichten te brengen. Verschillende sprekers hebben de meerderheid duidelijk gewezen op de grote tekortkomingen in dit ontwerp van decreet. Dat werd duidelijk nadat de meerderheid op het ontwerp van decreet een amendement indiende tot wijziging van de formule, dé basis van het decreet.

Collega's, wij hebben tijdens de hoorzittingen van op zijn minst twee van de zes sprekers belangrijke aanbevelingen gehoord om initiatieven te nemen die daadwerkelijk een belangrijke impact zullen hebben op de kwaliteit van ons leefmilieu, wat volgens ons niet kan worden gezegd van het voorliggende ontwerp van decreet, aangezien dit ontwerp van decreet slechts op lange termijn mogelijk sturend kan zijn. Bovendien mogen we niet vergeten dat de BIV slechts een eenmalige belasting is, dus enkel van toepassing wanneer een auto van eigenaar verandert. En dus blijven onze kinderen met de oude karren rijden.

Zowel FEBIAC als VAB heeft tijdens de hoorzittingen duidelijk kenbaar gemaakt dat de invoering van een schrootpremie, een verwijderingspremie, een recyclagepremie of hoe je zo'n ding ook wilt noemen – in ieder geval de invoering van een premie – de burgers daadwerkelijk wakker kunt schudden over de impact van hun wagen op de milieukwaliteit. Een premie kan diezelfde burgers over de streep trekken om zich alsnog van hun oude en milieuvervuilende wagen te ontdoen. Die maatregel, die premie, kan onmiddellijk de meest vervuilende wagens van de weg nemen. Zo'n maatregel, collega's, is echt wel noodzakelijk.

Ik wil u enkele belangrijke cijfers meegeven. Het Belgische autopark telt ongeveer 5 miljoen voertuigen. 11 procent dateert van voor 1994. 24 procent van het Belgische wagenpark dateert van tussen 1994 en 2000. Dit betekent dat ons land ongeveer 1 miljoen oude en

vervuilende wagens heeft, die voor 65 procent verantwoordelijk zijn voor het fijn stof en de slechte luchtkwaliteit in Vlaanderen. Dat kan tellen.

Collega's, dit is de problematiek die we moeten aanpakken, en niet een hervorming van de BIV, die louter een verschuiving van het belastingsstelsel zal betekenen tussen de verschillende automerken. Dit is ook de vraag vanuit Europa: we moeten iets doen aan die slechte luchtkwaliteit. Dat doe je niet met de BIV te hervormen, minister, maar met maatregelen om de oude vervuilende wagens van de weg te nemen. Ik zie geen enkel initiatief vanuit de regering of de meerderheid om dit probleem daadwerkelijk aan te pakken.

Minister Joke Schauvliege: Mevrouw Van den Eynde, als ik u goed heb begrepen, dan pleit u voor de schrootpremie. Wij hebben daarover al van gedachten gewisseld in de commissie.

Ik heb een vraag voor u. Als u ziet dat men in Nederland en Duitsland, waar men de schrootpremie heeft ingevoerd, van dat systeem afstapt omdat het veel te duur is en absoluut geen sturend effect heeft, waarom wilt u dan in Vlaanderen de schrootpremie, die overal wordt afgeschaft, invoeren?

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, ik wil u vragen om enkele minuten geduld te hebben. Ik kom erop terug in het hoofdstukje over de premies die in verschillende landen worden ingevoerd.

Mevrouw Valerie Taeldeman: Mevrouw Van den Eynde, wilt u dan intussen ook eens nadenken over de volgende vraag? U hebt het over 1 miljoen wagens die met de schrootpremie zouden kunnen worden vervangen. Ik heb nog niet het bedrag gehoord dat u als premie zou geven. Op het internet vond ik dat u een schrootpremie van 2000 euro voorstelt. Als ik dan reken, vraag ik mij af waar dat geld vandaan moet komen. *(Opmerkingen van de heer Jan Penris)*

De voorzitter: Mevrouw Taeldeman, men vraagt u hoeveel dat is.

Mevrouw Valerie Taeldeman: Minister Muyters zal daarop antwoorden.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mevrouw Taeldeman, ik zal zo dadelijk op uw vraag antwoorden. U zult ook even geduld moeten hebben.

Minister, Europa heeft het ook gezien. Er wacht Vlaanderen een boete van 700.000 euro omdat Vlaanderen de norm inzake fijn stof niet haalt. Dat kan ook niet, collega's, als je de vervuiliingsbron, onder meer die 60 procent vervuilende wagens, niet wegneemt. De Vlaamse Regering had die 700.000 euro die we als boete zullen moeten betalen beter in positieve initiatieven gestoken, zoals het uitwerken van een schrootpremie.

De schrootpremie werd in andere landen met succes ingevoerd. Ik heb op geen enkel moment zelf gezegd hoeveel die premie moet bedragen. Ik wil wel enkele voorbeelden geven. In Duitsland werd een premie van 2500 euro gegeven bij de aankoop van een nieuwe wagen als voldaan was aan een aantal voorwaarden. Het programma liep een half jaar, maar was zeer succesvol, want er werden op zes maanden tijd maar liefst 1,2 miljoen nieuwe wagens aangekocht. Dat betekent dat er meteen 1,2 miljoen oude vervuilende wagens uit het verkeer werden genomen. Ook Nederland werkte met een slooppremie, weliswaar met categorieën – iedereen beslist zelf op welke manier die schrootpremie wordt ingevoerd. Daar liep het programma één jaar en had het als resultaat dat er 81.000 nieuwe wagens werden aangekocht. En in het Verenigd Koninkrijk kregen burgers een premie van 1000 pond van de overheid als zij hun wagen tot schroot lieten verwerken. Daar werden 300.000 oude wagens vervangen.

Collega's, dit alles toont aan dat een schrootpremie een efficiënte maatregel is die personen ertoe aanzet om snel hun vervuilde oude wagen te vervangen door een milieuvriendelijkere wagen. Cruciaal daarbij is dat de premie hoog genoeg is om te stimuleren, en dat er een gevoel van schaarste wordt gecreëerd door de maatregel te beperken in de tijd. Voor Vlaanderen kan men die maatregel zelfs cruciaal noemen, wil men de vooropgestelde normen

aangaande fijn stof en CO₂-uitstoot halen. Bovendien kan deze premie de economie aanzwengelen in economisch moeilijke tijden.

Daarnaast kan door deze maatregel daadwerkelijk bij Europa worden aangetoond dat het u menens is, minister, en dat er effectief iets gebeurt om de hoeveelheid fijn stof te reduceren. Als we willen, mijnheer Martens, dat oude vervuilende wagens niet langer via onze havens worden geëxporteerd naar ontwikkelingslanden maar vernietigd worden, zodat ze nergens ter wereld nog milieuschade kunnen aanbrengen, is het belangrijk dat u dit voorstel van resolutie steunt. Het enige dat wij in dit voorstel van resolutie vragen, collega's, is dat de minister een ecologisch gestuurde schrootpremie uitwerkt, meer niet, zodat eigenaars van een vervuilende wagen gestimuleerd worden om zich een schone wagen aan te schaffen, waardoor de meest vervuilende wagens effectief uit het circuit genomen worden.

Collega's, ik heb me de moeite getroost om het verslag erop na te lezen van de vorige keer toen wij ons voorstel van resolutie over de schrootpremie hebben ingediend. Ik geef even een weergave van de bespreking.

Mijnheer Bothuyne, u verwees naar de ecopremie op federaal niveau en noemde die een succes. België kreeg een ecopremie en dat was een belangrijke incentive. Maar vandaag moeten we wel alles in het werk stellen om de gevolgen van die ecopremie, zijnde de verdieseling van het wagenpark, tegen te gaan met dit ontwerp van decreet – heel succesvol dus.

Mevrouw Vogels, met alle respect, maar de maatregel van Groen om te gaan naar één wagen per gezin, is totaal geen haalbare kaart en ook niet ons standpunt.

Mijnheer Vandaele, u wou vanuit de N-VA eerst inzetten op de vergroening van de autofiscaliteit. U hebt vandaag gekregen wat u wou. Er staat u dus niets meer in de weg om ons voorstel van resolutie goed te keuren.

Mevrouw De Vroe, u ging vanuit Open Vld de N-VA achterna en vroeg ook een vergroening van de autofiscaliteit. U hebt ook gekregen wat u wou, u kunt ook meegaan in ons voorstel.

De heer Robrecht Bothuyne: Mevrouw Van den Eynde, u hebt die schrootpremie inderdaad al heel vaak ter sprake gebracht in de commissie. Het siert u dat u blijft hameren op dezelfde nagel. Toch vind ik het ook jammer dat u niet wat verder kijkt.

U citeerde mij daarnet, maar gedeeltelijk. Wij hebben uw voorstel van resolutie over de schrootpremie toen niet goedgekeurd onder andere omwille van de federale impulsmaatregel van de ecopremie, die een succes was, als we zien hoe de consument daarmee is omgegaan. Maar ook is er het feit dat alle andere landen ervan af zijn gestapt. De evaluaties in Duitsland bijvoorbeeld hebben heel negatieve aspecten op economisch vlak aangetoond. De kostprijs van de maatregel is absurd hoog in vergelijking met het eventuele milieueffect. Dat was onze argumentatie toen en dat blijft ze vandaag.

De heer Wilfried Vandaele: Mevrouw Van den Eynde, u hebt daarnet geluisterd toen ik een eerste keer reageerde op uw voorstel voor een schootpremie. Er zitten zeker elementen in die het overwegen waard zijn, maar het is, zoals mevrouw Taeldeman al zei, op dit moment gewoon onbetaalbaar. We hebben gezegd dat het budgetneutraal moet zijn. Door het opwaarderen van die NOx kwam er wat ruimte. Dan hebben we de CO₂-weging wat verlaagd, om te zorgen dat er geen belastingverhoging zou zijn. Die marge was lang niet voldoende om een schrootpremie voor honderdduizenden auto's te betalen. Uw voorstel verdient wellicht nog wat nadere overweging, want de minister verwijst ook naar het buitenland, dus misschien zitten er addertjes onder het gras. Maar zelfs als het interessant kan zijn, is het vandaag onbetaalbaar.

De heer Lode Vereeck: Dat was ook mijn vraag. Mevrouw Van den Eynde, hoe wilt u dat betalen? U zou het kunnen betalen met behulp van de BIV. Dan gaat u aan de ene kant belasten en geeft u dat geld aan de andere kant weer uit aan een schrootpremie. Sluit u aan bij

ons voorstel: weg met die BIV, alleen nog maar de variabele fiscaliteit, het gebruik en niet het bezit belasten. Dan bespaart u meteen op twee administraties, om de BIV te innen en de schrootpremie te geven.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Collega's, ik merk dat de betaalbaarheid een grote hinderpaal is. Ik heb hier nooit gezegd hoeveel geld er voor de schrootpremie moet worden opzijgezet. Ik heb evenmin gezegd hoeveel wagens er uit het verkeer moeten worden genomen. Ik heb enkel gezegd dat er op dit ogenblik 1 miljoen vervuilende wagens rondrijden. Ik laat dat aan de minister over. Het zou goed zijn om eerst te kijken naar de meest vervuilende wagens: die van de Euro 0- en Euro 1-norm. Ik weet niet hoeveel geld de Vlaamse Regering zou willen spenderen. Maar ik stel wel vast dat minister Muylers vandaag 700.000 euro nodig heeft, en ik weet niet of hij dat geld wel in zijn begroting heeft opzijgezet. Dat geld heeft hij nodig, want dat is de boete die hij aan Europa moet betalen omdat wij de normen inzake fijn stof overschrijden. Wij hadden dat geld zeer goed kunnen gebruiken om een goed initiatief te nemen, maar inmiddels is het wel te laat. Ik sla steeds op dezelfde nagel, maar wie niet wil horen, zal voelen.

Collega's, de minister zelf moet dit concretiseren. Ik hoor hier zeggen dat het voorstel wagens de crisis niet haalbaar is. Wel, uitgerekend omdat het crisis is, moeten wij dit doen. Wij kunnen momenteel twee vliegen in één klap slaan. Toen wij dit voorstel van resolutie in de commissie bespraken, zaten wij inderdaad nog niet in een economische recessie. Vandaag is dat wel het geval. Deze maatregel kan de autoindustrie een duw in de rug geven. Dat zal voor meer jobs en meer verkochte wagens zorgen, wat zal leiden tot meer belastinginkomsten. Het is dus een goed voorstel dat de minister moet concretiseren. Minister, doe eens wat moeite en maak er werk van. *(Applaus bij het Vlaams Belang)*

De heer Wilfried Vandaele: Voorzitter, minister, collega's, rekenen is zeker mijn sterkste kant niet, maar als ik me niet vergis, is de BIV goed voor 135 of 138 miljoen euro. Met 1000 euro schrootpremie per auto kan men dus niet veel oude wagens van de baan halen.

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.

De door de commissie aangenomen tekst wordt als basis voor de bespreking genomen. (Zie *Parl. St. Vl. Parl. 2011-12, nr. 1375/6*)

– *De artikelen 1 tot en met 10 worden zonder opmerkingen aangenomen.*

De artikelsgewijze bespreking is gesloten.

We zullen straks de hoofdelijke stemmingen over het ontwerp van decreet en het voorstel van resolutie houden.

■

VOORSTEL VAN DECREET van de heren Dirk de Kort, Patrick Janssens, Kris Van Dijck, Koen Van den Heuvel, Steve D'Hulster, Jan Peumans en Eric Van Rompuy houdende wijziging van het decreet van 8 mei 2009 houdende machtiging tot oprichting van het privaatrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap NV Vlaamse Havens en houdende wijziging van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens
– 1268 (2011-2012) – Nrs. 1 en 2

Algemene bespreking

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is het voorstel van decreet van de heren Dirk de Kort, Patrick Janssens, Kris Van Dijck, Koen Van den Heuvel, Steve D'Hulster, Jan Peumans en Eric Van Rompuy houdende wijziging van het decreet van 8 mei 2009 houdende machtiging tot oprichting van het privaatrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap NV Vlaamse Havens en houdende wijziging van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens.

De algemene bespreking is geopend.

De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Voorzitter, collega's, dit is een klein reparatiedecreet. In mei 2009 wilden wij het Havendecreet wijzigen, teneinde te kunnen overgaan tot de oprichting van de NV Vlaamse Havens. Dat gebeurde ook, maar in dat decreet werd verwezen naar artikel 8 van het Waarborgdecreet, en dat was fout. In het voorliggende voorstel van decreet wordt verwezen naar artikel 6, en zo hoort het.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Voorzitter, collega's, zoals gezegd in de commissie zullen wij dit reparatiedecreet goedkeuren, maar niet met enthousiasme. Want wij zijn als decreetgever niet goed bezig wanneer wij onze fundamentele decreten voortdurend moeten repareren. Morgen wordt in de commissie alweer een voorstel tot aanpassing van het Havendecreet besproken. Het zal uiteraard om een verbetering gaan en wij zullen ook dat goedkeuren, maar ik blijf ervoor pleiten om ons decreetgevend werk eindelijk eens ernstig te nemen.

Ik verwijs in dit verband naar de Napoleontische wetgever. Sommige mensen lachen daarmee. De Napoleontische wetgever heeft destijds wetgeving geschreven die honderden jaren overeind kon blijven. Die wetten steken taalkundig en juridisch-technisch zo goed in elkaar dat de mensen daar later nog naar opkeken.

Voorzitter, ook wij moeten als Vlamingen en als Vlaams Parlement die ambitie hebben. Ik roep u op om alle decreetgevers, wat wij allen zijn, de boodschap mee te geven dat ze bij het afscheiden van decreetgevende stukken minstens de moeite moeten doen dat met de zorgvuldigheid te doen die de Napoleontische wetgever destijds had.

Ik heb alle sympathie voor dit decreet. Ik blijf herhalen dat elke verbetering een verbetering is. Ik had liever gezien dat we niet meer tot dergelijke reparaties moeten overgaan. Dit gebeurt, spijtig genoeg, ook nog veel met betrekking tot andere beleidsdomeinen. Ik lanceer dan ook een warme oproep. Wie een decreet maakt, zou dat voor de eeuwigheid moeten doen. *(Applaus bij het Vlaams Belang)*

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 voorstel van decreet. (Zie *Parl. St.* VI. Parl. 2011-12, nr. 1268/1)

– *De artikelen 1 en 2 worden zonder opmerkingen aangenomen.*

De artikelsgewijze bespreking is gesloten.

We zullen straks de hoofdelijke stemming over het voorstel van decreet houden.

■

**REGLEMENTSAANPASSINGEN. Verslag namens de Commissie voor Reglement en Samenwerking uitgebracht door de heer Joris Van Hauthem
– 7-A (2011-2012) – Nrs. 1 en 2**

Algemene bespreking

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde zijn de reglementsaanpassingen.

De algemene bespreking is geopend.

De heer Van Hauthem heeft het woord.

De heer Joris Van Hauthem: Voorzitter, het is natuurlijk een onmogelijke taak hier een samenvatting te brengen van alle besprekingen die we over de aanpassingen aan het reglement hebben gevoerd. Toch wil ik er een paar woorden over kwijt.

We zijn, eerst in een werkgroep en later in de Commissie voor Reglement en Samenwerking, ongeveer een jaar bezig geweest. We hebben het reglement herzien en gescreend. Het was de bedoeling effectief tot een juridisch-technische screening van het reglement over te gaan. Dit heeft geleid tot het stuk dat iedereen ondertussen heeft ontvangen.

Dit stuk bestaat uit twee gedeelten. Het ene gedeelte is inhoudelijk van aard. Het andere gedeelte slaat op ons onderzoek of een aantal bepalingen niet achterhaald zijn, geen anomalieën bevat of niet langer aan hogere rechtsnormen voldoet. De hogere rechtsnormen zijn ondertussen namelijk ook veranderd. Daarnaast zijn ook een groot aantal inhoudelijke wijzigingen doorgevoerd. Die wijzigingen zijn daarom niet van politieke aard. Voor een lijst van de inhoudelijke wijzigingen verwijs ik naar de pagina's 4, 5 en 6 van het verslag.

Bij dit verslag is een vergelijkende tabel gevoegd. Dit lijkt me nuttig en nodig voor de Vlaamse volksvertegenwoordigers. Als we deze aanpassingen straks goedkeuren, betekent dit niet dat we morgen al over een gedrukte versie van de nieuwe tekst beschikken. Ik zou de Vlaamse volksvertegenwoordigers dan ook aanraden dit verslag ter hand te nemen. Uit de vergelijkende tabel blijkt wat vanaf morgen allemaal precies zal zijn gewijzigd.

Ik zou van deze gelegenheid gebruik willen maken om de diensten van het Vlaams Parlement te danken voor hun aanzet tot deze aanpassingen van het reglement en voor de wijze waarop ze dit hebben gedaan. Dit is grotendeels een titantenwerk gebleken.

Het aangepast reglement is niet perfect. Geen enkel reglement van een parlementaire assemblee is ooit perfect. Geen enkel reglement kan voor de volle 100 procent een pasklaar antwoord bieden op elke mogelijke politieke situatie in een commissie of tijdens een plenaire vergadering. Die illusie moeten we niet koesteren. We beschikken nu echter wel over een gemoderniseerd reglement. Een reglement van een parlement is niet statisch. Dat is een perpetuum mobile dat altijd zal moeten worden aangepast.

Na de indiening van het verslag heeft de voorzitter zelf nog een aantal amendementen ingediend. Die amendementen zijn van zuiver technische aard. Wij hebben daar geen probleem mee.

Tot slot wil ik nogmaals de diensten danken voor het geleverd werk. (*Applaus bij het Vlaams Belang, CD&V en de N-VA*)

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Voorzitter, dit is inderdaad een titanenwerk geweest. Zoals de heer Van Hauthem terecht heeft verklaard, beschikken we nu over een gemoderniseerd reglement. Wat hij ook terecht heeft verklaard, is dat dit reglement niet perfect is.

Ik wil aangeven dat ik op korte termijn een voorstel zal doen aan de Commissie voor Reglement en Samenwerking om de ontvankelijkheidsbeoordeling van de actuele vragen door de voorzitter af te schaffen. Na wat we deze middag hebben meegemaakt, denk ik dat dat helemaal terecht zou zijn.

De voorzitter: Op het inhoudelijke debat ga ik niet in. Mijnheer Watteeuw, onder mijn voorzitterschap werden zeven langdurige vergaderingen gehouden. Ik wil trouwens alle leden die van het begin tot het einde deze vergaderingen hebben bijgewoond, daar heel oprecht voor bedanken. Wij hebben een evaluatie gedaan van alle controlemiddelen. Dat is allemaal verwerkt. U mag zoveel indienen als u wilt, dat is uw goed recht. Daarvoor hebben wij een democratie. Ik denk wel dat er genoeg mogelijkheden zijn geweest om suggesties te doen voor aanpassingen aan het reglement.

De heer Bouckaert heeft het woord.

De heer Boudewijn Bouckaert: Voorzitter, ik had in de vergadering van het Uitgebreid Bureau met de commissievoorzitters een voorstel gedaan voor een reglementswijziging, in die zin dat wanneer over eenzelfde onderwerp verschillende vragen om uitleg worden gesteld, waardoor je bijna rituele herhalingen krijgt van vragen en de commissiewerkzaamheden artificieel worden verlengd, de leden de toestemming te geven van een synthese te maken van hun vraag, maar dat toch de volledige tekst zou worden opgenomen in het verslag. Dat voorstel heb ik gedaan, maar ik zie dat het niet is opgenomen. Ik vind dat jammer, want het was een zinvol voorstel dat door mijn commissie gedragen werd en ook door andere commissievoorzitters werd gesteund. Om die reden zal ik me onthouden bij de stemming over deze reglementswijziging.

De voorzitter: De heer Tommelein heeft het woord.

De heer Bart Tommelein: Voorzitter, ik heb daar in het verleden ook al opmerkingen over gemaakt. Ik heb het deze week en de week ervoor al een paar keer gezegd dat ik het moeilijk blijf hebben met de manier waarop soms eenzijdig vragen worden geweigerd in dit parlement. Ik kan u zeggen dat dit in andere parlementen in ons land niet het geval is. Als een parlamentslid dwaze en onnozele vragen wilt stellen, wel dan is dat zijn verantwoordelijkheid. Ik vind het eenzijdig beslissen om vragen niet toe te laten, ondemocratisch. Ik vraag dat men zich daarover toch nog eens over zou beraden.

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 de reglements-aanpassingen.

De door de commissie gewijzigde bepalingen worden als basis voor de bespreking genomen. *(Zie Parl. St. Vl. Parl. 2011-12, nr. 7-A/1 en 7-A/1-Erratum)*

Er zijn amendementen op de artikelen 2 en 3. *(Zie Parl. St. Vl. Parl. 2011-12, nr. 7-A/2)*

De stemmingen over de amendementen en over de artikelen worden aangehouden.

– *De artikelen 6, 7 en 8 worden zonder opmerkingen aangenomen.*

Er is een amendement op artikel 9. *(Zie Parl. St. Vl. Parl. 2011-12, nr. 7-A/2)*

De stemmingen over het amendement en over het artikel worden aangehouden.

- *De artikelen 10, 11, 11bis, 12, 13, 15, 16, 17, 18 en 20 worden zonder opmerkingen aangenomen.*

Er is een amendement op artikel 21. (Zie *Parl. St. Vl. Parl. 2011-12, nr. 7-A/2*)

De stemmingen over het amendement en over het artikel worden aangehouden.

- *Artikel 22 wordt zonder opmerkingen aangenomen.*

Dames en heren, met betrekking tot artikel 22bis heb ik nog het volgende voorstel. Wat de vervanging van de functie van secretaris van de commissies door die van tweede ondervoorzitter betreft, heeft de Commissie voor Reglement en Samenwerking verduidelijkt dat bij de inwerkingtreding van de reglementsaanpassingen de huidige secretarissen van de commissies van rechtswege tweede ondervoorzitter worden en dat zij in die nieuwe functie dus niet opnieuw moeten worden bevestigd. Ik stel voor dat dat ook geldt voor de huidige ondervoorzitters, die dan eerste ondervoorzitter worden. Is het parlement het hiermee eens? (*Instemming*)

Er is ook nog een amendement op artikel 22bis. (Zie *Parl. St. Vl. Parl. 2011-12, nr. 7-A/2*)

De stemmingen over het amendement en over het artikel worden aangehouden.

Er is een amendement op artikel 23. (Zie *Parl. St. Vl. Parl. 2011-12, nr. 7-A/2*)

De stemmingen over het amendement en over het artikel worden aangehouden.

- *De artikelen 24 en 25 worden zonder opmerkingen aangenomen.*

Er is een amendement op artikel 26. (Zie *Parl. St. Vl. Parl. 2011-12, nr. 7-A/2*)

De stemmingen over het amendement en over het artikel worden aangehouden.

- *De artikelen 28, 28bis, 28ter, 28quater, 29, 30, 31, 32 en 33 worden zonder opmerkingen aangenomen.*

Er is een amendement op artikel 34. (Zie *Parl. St. Vl. Parl. 2011-12, nr. 7-A/2*)

De stemmingen over het amendement en over het artikel worden aangehouden.

- *De artikelen 36, 37 en 38 worden zonder opmerkingen aangenomen.*

Er is een amendement op artikel 39. (Zie *Parl. St. Vl. Parl. 2011-12, nr. 7-A/2*)

De stemmingen over het amendement en over het artikel worden aangehouden.

- *De artikelen 40, 41, 42, 42bis, 43, 44, 45, 46, 46bis, 47, 48, 50, 52, 53, 54, 55, en 55bis worden zonder opmerkingen aangenomen.*

Er is een amendement op artikel 55ter. (Zie *Parl. St. Vl. Parl. 2011-12, nr. 7-A/2*)

De stemmingen over het amendement en over het artikel worden aangehouden.

- *De artikelen 56, 57, 58 en 59 worden zonder opmerkingen aangenomen.*

Er zijn amendementen op de artikelen 60 en 61. (Zie *Parl. St. Vl. Parl. 2011-12, nr. 7-A/2*)

De stemmingen over de amendementen en over de artikelen worden aangehouden.

- *De artikelen 62 en 63 worden zonder opmerkingen aangenomen.*
- *Artikel 64, in de door de commissie gewijzigde bepalingen vernummerd tot artikel 65bis, wordt zonder opmerkingen aangenomen.*

Er is een amendement op artikel 65. (Zie *Parl. St. Vl. Parl. 2011-12, nr. 7-A/2*)

De stemmingen over het amendement en over het artikel worden aangehouden.

- *De artikelen 66, 67, 68 en 68bis worden zonder opmerkingen aangenomen.*

Er zijn amendementen op de artikelen 69 en 70. (Zie *Parl. St. Vl. Parl.* 2011-12, nr. 7-A/2)

De stemmingen over de amendementen en over de artikelen worden aangehouden.

- *De artikelen 71, 72, 73, 74, 75, 75bis, 76, 77, 77bis, 78, 79 en 81 worden zonder opmerkingen aangenomen.*

Er is een amendement op artikel 82. (Zie *Parl. St. Vl. Parl.* 2011-12, nr. 7-A/2)

De stemmingen over het amendement en over het artikel worden aangehouden.

- *De artikelen 83, 83bis en 83ter worden zonder opmerkingen aangenomen.*

Er is een amendement op artikel 83quater. (Zie *Parl. St. Vl. Parl.* 2011-12, nr. 7-A/2)

De stemmingen over het amendement en over het artikel worden aangehouden.

- *De artikelen 84, 84bis, 84ter en 85 worden zonder opmerkingen aangenomen.*

Er is een amendement op artikel 86. (Zie *Parl. St. Vl. Parl.* 2011-12, nr. 7-A/2)

De stemmingen over het amendement en over het artikel worden aangehouden.

- *De artikelen 87, 87bis, 87ter, 88 en 89 worden zonder opmerkingen aangenomen.*

Er is een amendement op artikel 91. (Zie *Parl. St. Vl. Parl.* 2011-12, nr. 7-A/2)

De stemmingen over het amendement en over het artikel worden aangehouden.

- *De artikelen 92 en 93 worden zonder opmerkingen aangenomen.*

Er is een amendement op artikel 95. (Zie *Parl. St. Vl. Parl.* 2011-12, nr. 7-A/2)

De stemmingen over het amendement en over het artikel worden aangehouden.

- *De artikelen 96, 96bis, 97 en 98 worden zonder opmerkingen aangenomen.*

Er is een amendement op artikel 101. (Zie *Parl. St. Vl. Parl.* 2011-12, nr. 7-A/2)

De stemmingen over het amendement en over het artikel worden aangehouden.

- *Artikel 102 wordt zonder opmerkingen aangenomen.*

De artikelsgewijze bespreking is gesloten.

We zullen straks de hoofdelijke stemming over de reglementsaanpassingen houden.

■

ONTWERP VAN DECREET houdende de wijziging van diverse bepalingen van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen betreffende de belasting op de inverkeerstelling op grond van milieukenmerken
– 1375 (2011-2012) – Nrs. 1 tot en met 6

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de hoofdelijke stemming over het ontwerp van decreet.

Stemming nr. 1

Ziehier het resultaat:

100 leden hebben aan de stemming deelgenomen;

62 leden hebben ja geantwoord;

36 leden hebben neen geantwoord;

2 leden hebben zich onthouden.

Dientengevolge neemt het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet aan. Het zal aan de Vlaamse Regering ter bekrachtiging worden overgezonden.

De heer Sanctorum heeft al toegelicht waarom hij zich hierover heeft onthouden.

De heer Tommelein heeft het woord.

De heer Bart Tommelein: Voorzitter, ik heb voor deze en de volgende stemmingen een stemafsprake met mevrouw Smaers.

■

VOORSTEL VAN DECREET van de heren Dirk de Kort, Patrick Janssens, Kris Van Dijck, Koen Van den Heuvel, Steve D'Hulster, Jan Peumans en Eric Van Rompuy houdende wijziging van het decreet van 8 mei 2009 houdende machtiging tot oprichting van het privaatrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap NV Vlaamse Havens en houdende wijziging van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens

– 1268 (2011-2012) – Nrs. 1 en 2

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de hoofdelijke stemming over het voorstel van decreet.

Stemming nr. 2

Ziehier het resultaat:

99 leden hebben aan de stemming deelgenomen;
99 leden hebben ja geantwoord.

Dientengevolge neemt het Vlaams Parlement het voorstel van decreet aan. Het zal aan de Vlaamse Regering ter bekrachtiging worden overgezonden.

■

VOORSTEL VAN RESOLUTIE van de dames Marleen Van den Eynde, Linda Vissers en Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt en de heren Felix Strackx, Pieter Huybrechts en Stefaan Sintobin betreffende de invoering van een schrootpremie

– 1453 (2011-2012) – Nr. 1

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de hoofdelijke stemming over het voorstel van resolutie.

Stemming nr. 3

Ziehier het resultaat:

106 leden hebben aan de stemming deelgenomen;
15 leden hebben ja geantwoord;
70 leden hebben neen geantwoord;
21 leden hebben zich onthouden.

Dientengevolge neemt het Vlaams Parlement het voorstel van resolutie niet aan.

■

REGLEMENTSAANPASSINGEN. Verslag namens de Commissie voor Reglement en Samenwerking uitgebracht door de heer Joris Van Hauthem

– 7-A (2011-2012) – Nrs. 1 en 2

Aangehouden stemmingen

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde zijn de aangehouden stemmingen over de amendementen op de artikelen 2, 3, 9, 21, 22bis, 23, 26, 34, 39, 55ter, 60, 61, 65, 69, 70, 82, 83quater, 86, 91, 95 en 101 en over de artikelen 2, 3, 9, 21, 22bis, 23, 26, 34, 39, 55ter, 60, 61, 65, 69, 70, 82, 83quater, 86, 91, 95 en 101 van de reglementsaanpassingen.

Ik stel voor dat we ons in één stemming uitspreken over alle amendementen. Is het parlement het hiermee eens? (*Instemming*)

Begin van de stemming.

Stemming nr. 4

Ziehier het resultaat:

104 leden hebben aan de stemming deelgenomen;
84 leden hebben ja geantwoord;
20 leden hebben zich onthouden.

De amendementen zijn aangenomen.

Dan spreken we ons nu uit over alle aldus geamendeerde artikelen.

Begin van de stemming.

Stemming nr. 5

Ziehier het resultaat:

102 leden hebben aan de stemming deelgenomen;
85 leden hebben ja geantwoord;
17 leden hebben zich onthouden.

De artikelen zijn aangenomen.

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de hoofdelijke stemming over de reglementsaanpassingen.

Ik stel voor om aan het Algemeen Secretariaat de opdracht te geven, na de aanneming van de reglementsaanpassingen, het geheel van het reglement te hernummeren en bij die gelegenheid nog twee louter taalkundige aanpassingen door te voeren, met name in formuleringen zoals “de bepalingen van artikel” de woorden “de bepalingen van” waar mogelijk weg te laten en in reeksen het woord “tot” te vervangen door de woorden “tot en met”.

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

Begin van de stemming.

Stemming nr. 6

Ziehier het resultaat:

104 leden hebben aan de stemming deelgenomen;
85 leden hebben ja geantwoord;
19 leden hebben zich onthouden.

Dientengevolge neemt het Vlaams Parlement de reglementsaanpassingen aan.

■

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

De voorzitter: Dames en heren, hiermee zijn we aan het einde gekomen van onze werkzaamheden voor vandaag.

We komen opnieuw bijeen op woensdag 29 februari 2012 om 14 uur.

Geen bezwaar? (*Instemming*)

De vergadering is gesloten.

– *De vergadering wordt gesloten om 19.04 uur.*

■

Voorlopige Versie