Door de jaren heen werden verschillende trajecten getekend voor de ring rond Sint-Niklaas :

- een eerste traject volgens het gewestplan de dato 7 november 1978 – rechtstreekse verbinding tussen de E17 en de N49 ;

- een tweede traject waarbij de bestaande wegen door de woonkernen geoptimaliseerd worden ;

- een derde traject met deels de optimalisatie van de bestaande wegen door de woonkernen en met deels nieuwe wegen omheen de bestaande woonkernen (Kemzeke).

Het eerste traject is niet geselecteerd voor het RSV (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen). Vandaag worden er op dit traject nieuwe bouwvergunningen in de daarvoor geschikte zones toegestaan. Wat indien er alsnog voor dit traject geopteerd wordt, zal dit de vergoedingen voor onteigeningen verhogen ?

Er is geopteerd voor het tweede traject, maar er ontstaan problemen bij de uitwerking van de optimalisatie van de bestaande wegen door de woonkernen.

Graag had ik enige verduidelijking gekregen wat de status van de ring rond Sint-Niklaas betreft.

1. Voor welk traject opteert de minister ?

2. Gezien de problemen bij de uitvoering van het tweede traject, bestaat er een mogelijkheid dat mits herziening van het RSV alsnog voor het eerste traject geopteerd wordt ?

3. Wat is de planning voor de uitvoering van de werken ?

Antwoord

Het eerste traject is inderdaad niet opgenomen is in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV). In het provinciaal ruimtelijk structuurplan (PRS) werd dit nogmaals bekrachtigd. Het ministerieel besluit van 18 februari 2004 dat het PRS goedkeurt, vermeldt dat potentiële maasdoorsnijdingen in het hoofd- en primair wegennet te vermijden zijn. Verkeer dat van de E17 naar de N49 wil, Client het hoofdwegennet te volgen.

Gelet op de dwingende ruimtelijke kaders van het RSV en het PRS rest momenteel enkel de mogelijkheid voor de tweede optie. In het kader hiervan zal de provincie binnenkort een leefbaarheidsstudie-streefbeeldstudie opstarten voor de provincieweg N403. Deze studie zal, binnen de bestaande ruimtelijke kaders, de herinrichting van de weg met het oog op een leefbare en verkeersveilige woonomgeving bestuderen.

Indien een verkeersveilige en verkeersleefbare herinrichting onmogelijk blijkt, dienen de bestaande ruimtelijke kaders in vraag te worden gesteld.

Vraag nr. 422
van 2 maart 2005
van de heer RUDI DAEMS

Drinkwaterfactuur – BTW op belasting

Velen ontvangen dezer dagen de factuur "nieuwe stijl" van hun drinkwatermaatschappij. Daarbij stellen mensen ook vast dat de aanrekening voor januari 2005 gebeurt met een eenheidsprijs die niet is opgesplitst tussen milieubijdrage en kostprijs van het drinkwater.

Klanten die de achtergronden niet kennen, zullen op basis van die vermelding besluiten dat de prijs van het drinkwater met de helft gestegen is. Correcte informatie is hier dus wenselijk.

1. Wetende dat de Raad van State elke heffing ter dekking van de kosten van de waterzuivering kwalificeert als belasting, lijkt het niet logisch dat de overheid hierop 6 % BTW aanrekent.

   Gaat de minister ervan uit dat hier BTW wordt geheven op een belasting ?

2. Wat onderneemt de minister om deze aberratie weg te werken en het te veel betaalde BTW-geld aan de klanten terug te betalen ?

Antwoord

1. Het decreet d.d. 24 december 2004 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2005, reorganiseerde het Vlaamse waterlandschap grondig. Kort samengevat komt deze hervorming op het volgende neer.

De exploitanten van de openbare waterdistributienetwerken werden belast met de sanering van het door hen geleverde water. Zij kunnen door middel van een overeenkomst af te sluiten met de NV Aquafin, aan hun bovengemeentelijke verplichting voldoen. Aquafin factureert de kosten voor de uitbouw van de bovengemeentelijke sanering aan de exploitanten van een openbaar waterdistributienetwerk.

De exploitanten verhalen de kosten die zij aan Aquafin betalen via de drinkwaterprijs. De drinkwaterprijs is inderdaad gestegen in vergelijking met vorig jaar; daartegenover staat dat voor particulier waterverbruik de heffing volledig werd vervangen door een bijdrage. Wat de gezinnen betreft, blijft enkel voor de zuivere en de gemengde eigenwaterwinners de heffing ook na 2005 bestaan.

De heffing op de waterverontreiniging voor gezinnen werd dus afgeschaft, met dien verstande dat in 2005 nog een overgangsregeling geldt en naast de bijdrage die aangerekend wordt op het verbruik vanaf 01/01/2005 nog een restheffing zal gevestigd worden op het waterverbruik gefactureerd in 2004 maar verbruikt vóór 01/01/2004. Bedrijven die leidingwater afnemen van een exploitant van een openbaar waterdistributienetwerk betalen eveneens een bijdrage. Deze bijdrage wordt in mindering gebracht van de heffing op de waterverontreiniging.

De artikelen 170 en volgende van de Grondwet geven limitatief aan welke overheden een belasting mogen opleggen. De intercommunales – de meeste openbare waterdistributiebedrijven behoren tot deze groep – behoren niet tot de overheden die een belasting of heffing kunnen opleggen. Een belasting is algemeen en onafhankelijk van een eventuele dienst. Zij is het gevolg van een eenzijdige wilsuiting en is zonder verband met enige welbepaalde dienst. De heffing op de waterverontreiniging was een belasting die aan elke natuurlijke of rechtspersoon die op het grondgebied van het Vlaams Gewest water opnam of water loosde, werd opgelegd. Er stond geen individuele tegenprestatie van het Vlaams Gewest tegenover deze belasting. De opbrengst van de heffing werd wel, via het MINA-fonds *(Fonds voor Reventie en Sanering inzake Milieu en Natuur – red.)*, gebruikt voor de – gedeeltelijke – financiering van het bovengemeentelijke waterzuiveringsbeleid.

De wijzigingen aan de heffingsregeling, ingevoerd bij voormeld decreet d.d. 24 december 2004, strekte ertoe deze algemene belasting af te schaffen voor de abonnees van een openbaar waterdistributienetwerk en te vervangen door een bijdrage. Hierdoor wordt tegemoetgekomen aan de bepalingen van de Europese kaderrichtlijn water, zijnde het kostenterugwinningsbeginsel en het "de vervuiler betaalt" beginsel. Bovendien worden tegelijkertijd een aantal hangende problemen aangepakt: de BTW-problematiek van Aquafin NV en de aftrekbaarheid van bijdragen in het kader van de vennootschapsbelasting.

De bijdrage is dan ook geen heffing of belasting. Immers, enkel een bepaalde doelgroep, namelijk diegenen die water afnemen van een openbaar waterdistributienetwerk, betalen voor de sanering van hun afvalwater, dat het resultaat is van het gebruikte leidingwater, een bijdrage in de kosten aan de leverancier van het leidingwater. Er staat dus een dienstverlening tegenover deze bijdrage. De bijdrage wordt opgenomen in de kostprijs van water en maakt er een onlosmakelijk deel van uit. Net als op de levering van water wordt ook op de sanering van water BTW aangerekend. Deze BTW bedraagt 6%.

Teneinde de stijging van de waterfactuur voor de gezinnen te neutraliseren, althans wat betreft het bovengemeentelijke gedeelte, werd het tarief van de bijdrage zodanig bepaald dat het, inclusief BTW, overeenstemt met de geïndexeerde heffing die in 2005 wordt aangerekend.

Ik wens dus te benadrukken dat:

– de overheid geen heffing op de waterverontreiniging meer int, tenzij de restheffing van de gezinnen voor het waterverbruik vóor 1 januari 2004, de heffing voor de gemengde en zuivere eigenwaterwinners-gezinnen, de heffing ten aanzien van bedrijven voor het waterverbruik dat niet afkomstig is van een openbaar waterdistributienetwerk en de heffing voor de bedrijven die lozen in oppervlaktewater;

– de overheid geen BTW aanrekent op de heffing ;

– er wel BTW aangerekend wordt op de bijdrage, die deel uitmaakt van de drinkwa-

terprijs. De bijdrage kan niet gekwalificeerd worden als een belasting of een heffing maar geldt als een betaling voor het leveren van diensten. Hierop is BTW verschuldigd door de eindgebruiker. Voor de gezinnen werd het bijdragetarief zodanig bepaald dat dit niet leidt tot een stijging in vergelijking met de vroegere heffing. Voor bedrijven kan de BTW gerecupereerd worden;

– er wordt een nettobesparing van 15% gerealiseerd.

2. Gelet op het voorgaande is vraag 2 zonder voorwerp.

Vraag nr. 423
van 2 maart 2005
van de heer MARC VAN DEN ABEELEN

Luchthaven Deurne – Omlegging Krijgsbaan

De krant De Tijd berichtte op 17 februari laatstleden dat de minister de mogelijkheid onderzoekt om de Krijgsbaan in Deurne in een U-bocht rond de startbaan om te leiden, als mogelijk alternatief voor een ondertunneling van de Krijgsbaan. De minister zegt dat de Vlaamse overheid deze alternatieve mogelijkheid gaat bekijken omdat er duidelijke aanwijzingen zouden zijn dat het verleggen van de Krijgsbaan veel goedkoper is dan een ondertunneling ervan.

Het dossier van de luchthaven van Deurne en de ondertunneling van de Krijgsbaan is een dossier dat al jaren aansleept. De vorige Vlaamse Regering heeft de koe bij de horens gevat door te beloven dat de ondertunneling van de Krijgsbaan verzekerd zou worden op voorwaarde dat de privé-sector, vertegenwoordigd door VOKA, de helft van de werken financiert. De Hoge Raad voor Diamant zegde 6,25 miljoen euro toe, en drie privé-consortia wilden 8,05 miljoen euro op tafel leggen. De Vlaamse overheid, het Antwerps Havenbedrijf en de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij (GOM) Antwerpen zouden het overheidsaandeel voor hun rekening nemen.

Voor de luchthaven van Deurne en de Antwerpse economie is het belangrijk dat er zo snel mogelijk een oplossing komt voor de veiligheidsproblemen van de startbaan. Mijn vrees is dan ook dat het wijzigen van de plannen van de ondertunneling van de Krijgsbaan zeer gevaarlijk is voor de timing van dit dossier. Uiterlijk in 2007 moet de luchthaven van Deurne namelijk voldoen aan de nieuwe internationale veiligheidsvoorschriften van ICAO (International Civil Aviation Organization). De minister geeft in hetzelfde krantenbericht ruiterlijk toe dat een omleiding van de Krijgsbaan geen duurzame oplossing is, daar dit niet zal volstaan als in de toekomst de veiligheidsvoorschriften nogmaals zouden worden verstrengd. Het is dan ook te betreuren dat, juist nu het dossier zijn beslag zou kennen, met het afsluiten van de onderhandeling tussen de Participatiemaatschappij (PMV) en een privé-consortium rond VLM-airlines (AIM, Flying Service, de VLM, Bosal en Exmar), alles opnieuw in vraag zou worden gesteld.

1. Waarom gaat de minister uitgerekend nu een mogelijke omleiding van de Krijgsbaan laten onderzoeken, daar deze mogelijkheid in het verleden reeds werd onderzocht en niet in aanmerking werd genomen ?

2. Is de reden voor een onderzoek naar een mogelijk alternatief voor de ondertunneling ingegeven door het feit dat de vertegenwoordigers van de privé-investeerders, zijnde VOKA, hun financieel engagement niet nakomen en dat er dus noodgedwongen moet worden gezocht naar een goedkoper maar minder duurzaam alternatief voor de ondertunneling ?

Antwoord

1. In het verleden werd vanuit een andere invalshoek onderzoek gewijd aan een mogelijke omlegging van de Krijgsbaan achter Fort III.

   Dit is om meerdere redenen geen aanvaardbare oplossing gebleken. Vertrekkend vanuit het regeerakkoord en de ICAO-aanbevelingen wordt nu een alternatief bestudeerd op wegtechnisch, luchtvaarttechnisch en natuurtechnisch vlak.

2. De studie wordt uitgevoerd in voorbereiding van de milieueffectrapportering (MER) voor het PPS-project. In dit MER dient aangetoond dat de mogelijke alternatieven voor dit project onderzocht werden. Ik merk evenwel op dat de kennisgevingsnota voor dit MER nog niet