

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



Zitting 2003-2004

4 november 2003

## HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

### COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de implementatie van beter bestuurlijk beleid in het beleidsdomein Mobiliteit

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de proefprojecten voor leerlingenvervoer

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de bruggen over het Albertkanaal

Vraag om uitleg van de heer Johan De Roo tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over openbare verlichting als een onderdeel van de openbare dienstverlening en de gevolgen hiervan voor lokale besturen

Vraag om uitleg van de heer Johan De Roo tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de financiële gevolgen van de vrijmaking van de elektriciteitsmarkt voor de gemeenten

Vraag om uitleg van de heer Eddy Schuermans tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de uitvoering van de emissiehandelrichtlijn

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de noodzaak van een milieueffectenrapport voor de heraanleg van de Leien en andere Antwerpse infrastructuurprojecten

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de ingebrekestelling van België door Europa wegens het niet naleven van de MER-verplichting voor de werken op de Antwerpse Leien

## Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 4 november 2003

### **VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 14.03 uur.*

### **Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de implementatie van beter bestuurlijk beleid in het beleidsdomein Mobiliteit**

**De voorzitter :** Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwe tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de implementatie van beter bestuurlijk beleid in het beleidsdomein Mobiliteit.

De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe :** Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, voor de zomervakantie zijn het ontwerp van decreet betreffende de regeling van de strategische adviesraden en het kaderdecreet bestuurlijk beleid goedgekeurd. Samen met het nog te behandelen comptabiliteitsdecreet moeten deze decreten leiden tot een ingrijpende reorganisatie van de diensten van de Vlaamse overheid.

Het kaderdecreet beter bestuurlijk beleid voorziet in de oprichting van 13 homogene beleidsdomeinen en van een reeks intern of extern verzelfstandigde agentschappen, de IVA's of EVA's.

Het decreet betreffende de regeling van de strategische adviesraden moet leiden, zoals vermeld in het regeerakkoord, tot een soberder en meer transparant adviesstelsel. Per homogeen beleidsdomein komt er een strategische adviesraad. Voor mobiliteit kan de Mobiliteitsraad van Vlaanderen deze rol vervullen.

Bij de bespreking van het kaderdecreet beter bestuurlijk beleid heeft CD&V voorgesteld om de inwerkingtreding van deze belangrijke decreten te verdagen tot 1 januari 2006. De heer Van den Brande en mevrouw Van Hecke hebben toen duidelijk gesteld dat dit geen verdragingsmanoeuvre is, maar ingegeven is door de onmogelijkheid om de hele operatie op een transparante en goed voorbereide manier door te voeren tegen 1 januari 2004. In het kader van beter bestuurlijk beleid en de zorg om alles goed te organiseren, hebben we gepleit voor uitstel. De regering heeft deze suggestie van de hand gewezen. Minister-president Somers stelde dat de oprichtingsdecreten van de verzelfstandigde agentschappen voor 31 december 2003 worden afgewerkt.

We zijn begin november en de begrotingsbesprekingen komen eraan. Veel tijd rest ons niet. Niet alleen vanuit politieke hoek stellen we vragen, maar ook de ambtenaren willen weten wat de stand van zaken is.

Mijnheer de minister, niet enkel voor de beleidsdomeinen die tot uw bevoegdheid behoren, maar ook voor andere bevoegdheden, willen de ambtenaren graag weten welke overheidsbedrijven al dan niet zullen samengaan in intern of extern verzelfstandigde agentschappen. Tot op vandaag weet men van niets.

Is het homogeen beleidsdomein Mobiliteit – men kan dit sensu stricto of breder bekijken, in het kader van de geïntegreerde benadering van het Mobiliteitsplan Vlaanderen – al vastgesteld ? Wat valt hieronder ?

Per homogeen beleidsdomein kunnen intern en extern verzelfstandigde agentschappen worden opgericht. Welke agentschappen worden opgericht voor het beleidsdomein Mobiliteit ? Welke zullen intern of extern zijn ? Om welke redenen wordt voor een

## Decaluwe

bepaald type gekozen ? Wanneer worden de ontwerpen van decreet ingediend in het parlement ?

Per homogeen beleidsdomein komt er een strategische adviesraad. Wordt de MORA in die zin geactiveerd ?

**De voorzitter** : Minister Bossuyt heeft het woord.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Mevrouw de voorzitter, collega's, artikel 2 van het kaderdecreet bestuurlijk beleid stelt dat de Vlaamse administratie wordt opgebouwd op basis van homogene beleidsdomeinen. De Vlaamse regering zal deze homogene beleidsdomeinen vaststellen.

Een ontwerp van besluit met betrekking tot de organisatie van de Vlaamse administratie wordt opgemaakt door de bijzondere commissarissen, aangesteld in het kader van beter bestuurlijk beleid. Dit besluit wordt eerlang aan de Vlaamse regering voorgelegd.

Binnen het beleidsdomein Mobiliteit worden de volgende agentschappen opgericht als IVA's zonder rechtspersoon : agentschap voor Wegen en Verkeer, agentschap Technische Opdrachten Mobiliteit en agentschap voor Water en Zeewezen. Als publiekrechtelijke EVA's worden opgericht : Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn, Waterwegen en Zeekanaal en De Scheepvaart. Daarnaast worden ook een departement Mobiliteit en een managementondersteunende dienst – Centrum voor Dienstverlening Mobiliteit – opgericht.

In het kaderdecreet staat dat de taken van beleidsuitvoering worden toevertrouwd aan intern of extern verzelfstandigde agentschappen, indien wordt voldaan aan de volgende cumulatieve voorwaarden : een voldoende massa van uitvoeringstaken voor het verzelfstandigde agentschap, de meetbaarheid van de te leveren producten of diensten, de reële mogelijkheid tot aansturing van het verzelfstandigd agentschap op grond van doelmatigheid, prestaties en kwaliteit, en de reële invulbare informatierelatie. Als niet wordt voldaan aan de voorwaarden om de taken van beleidsuitvoering aan een verzelfstandigd agentschap toe te vertrouwen, worden de departementen belast met die taken.

Artikel 10 van het kaderdecreet bepaalt dat 'een intern verzelfstandigd agentschap met rechtspersoonlijkheid slechts wordt opgericht na een voorafgaande afweging van de voor- en nadelen van het

verlenen van rechtspersoonlijkheid en als hieruit blijkt dat een intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid niet dezelfde voordelen kan bieden'.

Artikel 11, paragraaf 3 bepaalt dat 'een extern verzelfstandigd agentschap wordt opgericht na een voorafgaande afweging van de voor- en de nadelen van externe verzelfstandiging en als hieruit blijkt dat een interne verzelfstandiging niet dezelfde voordelen kan bieden. Als voordelen voor externe verzelfstandiging gelden minimaal : de mogelijkheid te voorzien in een verregaande autonomie en onafhankelijkheid van de uitvoering, en het mogelijk maken van een structurele medezeggenschap of een financiële participatie van een andere overheid of andere personen'.

Voor wat de publiekrechtelijke extern verzelfstandigde agentschappen aangaat, vermeldt het kaderdecreet dat het die zijn waarvan de rechtsvorm niet in overeenstemming is met de dwingende bepalingen van het private vennootschaps- of verenigingsrecht.

De voor het beleidsdomein voorgestelde organisatiestructuur en derhalve ook het statuut van de agentschappen, werden binnen het beleidsdomein getoetst aan de hierboven vermelde criteria. Op 8 november 2002 nam de Vlaamse regering een beslissing over het statuut van de agentschappen op basis van het voorstel van de veranderingsmanager Mobiliteit en na screening door de bijzondere commissarissen.

De decreten inzake de publiekrechtelijke extern verzelfstandigde agentschappen Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn, De Scheepvaart en Waterwegen en Zeekanaal werden inmiddels principieel goedgekeurd door de Vlaamse regering, behoudens technisch nazicht bij beslissing van 17 oktober 2003. Het technisch nazicht werd uitgevoerd en medegedeeld aan de Vlaamse regering, waarna voormelde decreten zullen worden voorgelegd aan de Raad van State.

Het is de bedoeling van de Vlaamse regering om alle decretale voorbereidingen, dit wil zeggen tot de definitieve goedkeuring door de Vlaamse regering, af te werken voor het einde van 2003 en om de decretale afhandeling in het Vlaams Parlement te doen voor 13 juni 2004. Gevraagd zal worden om de decretale behandeling van de oprichtingsdecreten te doen in één commissie, met name in de commissie voor Institutionele en Bestuurlijke Hervorming.

**Bossuyt**

Het ontwerpdecreet tot oprichting van de Strategische Adviesraad MORA beoogt de bepalingen te vervangen van hoofdstuk VII 'Mobiliteitsraad van Vlaanderen' zoals werd opgenomen in het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, met dien verstande dat er tegelijkertijd een stroomlijning plaatsvindt in functie van het decreet tot regeling van de strategische adviesraden. Het ontwerpdecreet tot oprichting van de Strategische Adviesraad MORA strekt er derhalve toe om de algemene beginselen vervat in het decreet tot regeling van de strategische adviesraden, voor wat de MORA betreft, in de praktijk om te zetten.

Reeds vandaag was voorzien in de oprichting van een mobiliteitsraad voor Vlaanderen, maar die beschikt niet – zoals wordt vereist door het decreet tot regeling van strategische adviesraden van 18 juli 2003 – over een eigen rechtspersoonlijkheid. Ondertussen wordt de door dit decreet op te richten MORA geconcipeerd als een strategische adviesraad met rechtspersoonlijkheid voor het beleidsdomein Mobiliteit. Om die reden werd gepochteerd voor een oprichtingsdecreet waarbij niettemin wordt gestreefd naar continuïteit van de MORA – zoals werd voorzien in het mobiliteitsdecreet – door de nieuw op te richten MORA die over een eigen rechtspersoonlijkheid zal beschikken en derhalve, als strategische adviesraad, een autonoom bestaan zal kennen.

**De voorzitter** : De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, maar het lijkt me nogal vreemd om alles in één commissie te bespreken. Uiteindelijk zal het over afzonderlijke decreten gaan. De bespreking van de ontwerpen van decreet over Zeekanaal, De Scheepvaart en De Lijn met de oprichting van extern verzelfstandigde agentschappen zou toch in deze commissie moeten plaatsvinden en niet in de commissie voor Institutionele en Bestuurlijke Hervorming. Het gaat toch niet op om alles op één hoop te gooien. Wellicht zullen op hetzelfde ogenblik ook andere commissies vergaderen. Het kan toch niet dat wij in deze commissie vragen stellen terwijl in een andere commissie wordt vergaderd over de structuur van De Lijn. Ik pleit ervoor om dergelijke thema's in de bevoegde commissie te behandelen. Kan dit probleem worden aangekaart bij het Bureau ?

**De voorzitter** : Minister Bossuyt heeft het woord.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Mijnheer Decaluwe, vanzelfsprekend zal het parlement beslissen over de behandeling in de commissie. Ik heb enkel een voorstel gedaan. Het zou ook voor mij makkelijker zijn om de besprekingen in deze commissie te voeren, maar het is de bedoeling van de regering om een eenheid te creëren op de diverse domeinen, ook die die onder de bevoegdheid van andere ministers vallen. Het parlement zal zich uitspreken over de vraag van de regering om de behandeling in één commissie te doen. Wij zijn klaar. Ik begrijp uw vraag naar uitstel, maar het is belangrijk om zo snel mogelijk voort te werken.

**De voorzitter** : Mijnheer Decaluwe, uw vraag kan best worden overgemaakt aan het Bureau. Ik stel dan ook voor dat de heer De Roo, eerste ondervoorzitter en thans ook aanwezig, deze vraag nooteert.

Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de proefprojecten voor leerlingenvervoer**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Caluwé tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de proefprojecten voor leerlingenvervoer.

De heer Caluwé heeft het woord.

**De heer Ludwig Caluwé** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, leerlingen die geen les volgen in een school die toevallig wordt bediend door De Lijn, worden geconfronteerd met erg hoge uitgaven voor leerlingenvervoer. Bedragen van meer dan 300 euro zijn geen uitzondering. Deze problematiek kwam de voorbije jaren reeds meermaals aan bod in deze commissie.

Om tegemoet te komen aan een terechte vraag, werd op de begroting 2003 een krediet van 5 miljoen euro ingeschreven voor de proefprojecten. Tijdens de begrotingscontrole werd dit krediet teruggebracht tot 500.000 euro. Toch werd er naarstig voortgewerkt aan enkele projecten, met name te Kalmthout, Mechelen en Sint-Truiden. Hiervoor

## Caluwé

leek in nog voldoende ruimte op de begroting te zijn voorzien.

Begin juli kwam echter plots het bericht dat de initiatieven die van start zouden gaan op 1 september, geen doorgang konden vinden omdat 'er bij het opzetten van dergelijke projecten onoverkomelijke problemen rijzen inzake compatibiliteit met de bestaande regelgeving over het leerlingenvervoer'.

Mijnheer de minister, kunt u illustreren over welke problemen met de regelgeving het concreet gaat? Waarom werd het reglementair kader niet onderzocht vóór het initiatief werd genomen om met proefprojecten te starten en waarom werden de problemen pas opgeworpen toen de organisatie van een van deze proefprojecten zich reeds in een vergevorderd stadium bevond? Welke initiatieven zult u nu nemen om de prangende problematiek van het dure leerlingenvervoer op te lossen?

**De voorzitter** : Minister Bossuyt heeft het woord.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer Caluwé, de huidige regelgeving bevat geen regels omtrent het organiseren van netoverschrijdend leerlingenvervoer. Wel werd bepaald dat als een overheid gunstmaatregelen neemt ten aanzien van één schoolnet, dezelfde maatregelen voor alle schoolnetten moeten worden genomen, zodat iedereen gelijk zou worden behandeld.

Het aankondigen van een aantal proefprojecten deed evenwel ongerustheid ontstaan in naburige gemeenten, waarbij de concurrentie tussen de scholen werd aangekaart. U was, net als de heer De Roo, een van de vertolkers van die ongerustheid.

Na overleg met de betrokken actoren werd vastgesteld dat een aangepaste regelgeving nodig is om dergelijke projecten mogelijk te maken. Het lijkt noodzakelijk dat de zaak via een convenant met alle betrokken partijen zou worden geregeld. Daarbij dienen een aantal essentiële elementen inzake vrije schoolkeuze, zoals die werden opgenomen in het Schoolpact, te worden gegarandeerd. Ook de concurrentie tussen de schoolnetten en tussen de scholen onderling dient te worden vermeden.

De problemen doken op tijdens het voorbereidend onderzoek en tijdens de voorbereiding, naar aanleiding van een aantal klachten. De bevoegde diensten, met name de actoren van de verschillende on-

derwijsnetten en de gemeente, samengebracht in een stuurgroep onder coördinatie van de provincie, waren toen bezig met het opstellen van de projecten. Naarmate het onderzoek vorderde, bleek er geen gelijkgezindheid te bestaan tussen de verschillende onderwijsnetten. Er rezen onoverkomelijke problemen op het vlak van de compatibiliteit met de bestaande regelgeving over het leerlingenvervoer, omdat in de huidige regelgeving geen rekening wordt gehouden met de mogelijke gemeentegrensoverschrijdende concurrentie tussen de schoolnetten en/of de scholen. Terzake dienen de nodige afspraken te worden gemaakt en de nodige regels te worden vastgelegd.

Vertrekkende vanuit de vaststelling dat de regelgeving moet worden aangepast, is een onderzoek opgestart om na te gaan welke aanpassingen aan de regelgeving moeten worden doorgevoerd om dit in de toekomst mogelijk te maken. Op basis van de gegevens waar ik vandaag over beschik, lijkt een nieuw decreet over leerlingenvervoer noodzakelijk.

Ik wil er tevens op wijzen dat de problematiek van het leerlingenvervoer in sterke mate is gelinkt aan de realisatie van het netmanagement, waarin de bediening van scholen is opgenomen. Het is dus ook noodzakelijk om het toepassingsgebied van het netoverschrijdend leerlingenvervoer duidelijk vast te leggen, alvorens enig project op te starten, zodat er geen overlappings ontstaan.

**De voorzitter** : De heer Caluwé heeft het woord.

**De heer Ludwig Caluwé** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, we gaan helemaal terug naar af. Drie jaar geleden werd deze vraag voor de eerste maal gesteld. De Lijn zorgde toen – terecht – voor een drastische tariefverlaging voor leerlingen van de middelbare scholen. Het zou dan ook niet meer dan rechtvaardig zijn om aan iedereen uit die groep schoolvervoer aan hetzelfde tarief aan te bieden. Drie jaar geleden werd deze kwestie voor het eerst aangekaart. Uw voorganger zei toen reeds dat er een nieuw decreet over het leerlingenvervoer zou moeten komen. U zegt opnieuw hetzelfde. In feite is er de voorbije drie jaar niets gebeurd om het probleem op te lossen. Ik betreur dat ten zeerste.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.



**Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de bruggen over het Albertkanaal**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Malcorps tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de bruggen over het Albertkanaal.

De heer Malcorps heeft het woord.

**De heer Johan Malcorps** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, om het Albertkanaal op te waarderen en te verbreden, moeten enkele bruggen worden verhoogd. De plannen om de Hoogmolenbrug in Schoten te vervangen, leiden echter tot heel wat discussie, temeer omdat op andere bruggen veel verkeer zou worden geweerd. Blijkbaar is het de bedoeling om de bruggen Deurnebaai en IJzerlaan in de toekomst voor te behouden voor fietsers en voetgangers. De brug Sportpaleis zou enkel bestemd zijn voor lokaal verkeer – en dus niet voor vrachtwagens. Op zich zijn dat goede voorstellen, maar ze hebben tot gevolg dat de verkeersdruk op Schoten wordt verhoogd. Alle verkeer vanuit het noorden van Antwerpen door Schoten, zou gebruik moeten maken van de Hoogmolenbrug om de Bisschoppenhoflaan te bereiken.

Uit de voorstudie van mei 2003 zou blijken dat de huidige brug op dezelfde plaats niet kan worden heropgebouwd, vooral omwille van de verkeershinder tijdens de werken. Die zou nochtans kunnen worden opgelost met een tijdelijke oplossing zoals een – in Antwerpen heel populaire – noodbrug. Een ander probleem is dat een beperkt deel van het gemeentepark zou worden ingepalmd. De mogelijkheid om een nieuwe brug te bouwen naast de bestaande brug, aan de kant van de Korte Braamstraat, werd blijkbaar niet onderzocht. Door de grotere hoogte van de brug is een langere oprit nodig. Dit zou echter kunnen worden ondervangen door de oprit in een lus te leggen of door de brug te krommen, zoals de brug aan de Turnhoutsebaan te Wijnegem. Waarom werd niet voor deze meest voor de hand liggende oplossing gekozen ?

Het feit dat de Dienst voor de Scheepvaart, de AWV en Arohm onmiddellijk hun voorkeur uitspreken voor een nieuwe brug ter hoogte van de Kruiningenstraat, dus naast het tracé A102 en het goederenspoor, komt bij veel bewoners verdacht over. Zeker als uitdrukkelijk wordt gesteld dat de nieuwe brug 'geen hypotheek legt op de door Antwerpen nog steeds gewenste regionale parallelweg Bredabaan-Bisschoppenhoflaan'. Door die uit-

spraak wordt een uitdrukkelijk verband gelegd tussen de locatie voor de Hoogmolenbrug en de parallelweg.

Velen zien de locatiekeuze voor de nieuwe brug als een eerste aanzet tot de realisatie van de parallelweg. Dat zou op zijn beurt de eerste stap zijn tot de realisatie op termijn van de A102 Merksem-Wommelgem en zelfs van een goederenspoor in een hoge uitvoering. Hopelijk zijn dit drogbeelden, maar de schrik zit er bij velen in, zeker omdat de nieuwe brug 2 keer 2 rijstroken zou tellen. Niet voor niets wordt gevreesd voor een sluipende besluitvorming.

Een brug aan de Sluizenstraat zou dan weer meer verkeersoverlast betekenen voor de gemeente Wijnegem. Het doorknippen van de Metropoolstraat richting Wijnegem zou voor deze gemeente wel een goede zaak zijn. Wijnegem verkoos een oplossing dicht bij Merksem, maar steunt ook een vervanging van de brug op de bestaande locatie. Ook de gemeente Schoten kiest voor dat laatste alternatief.

Mijnheer de minister, waarom werd de bouw van een nieuwe brug naast de bestaande Hoogmolenbrug niet onderzocht of de vervanging van de brug op dezelfde locatie door middel van noodoplossingen ? Wordt de zaak na de adviezen van de betrokken gemeenteraden opnieuw bekeken ?

Is er al dan niet een verband tussen de bouw van een nieuwe Hoogmolenbrug en de aanleg van de door de stad Antwerpen gevraagde parallelweg tussen de Bredabaan en de Bisschoppenhoflaan ? Wat is overigens het statuut van deze geplande parallelweg ? Maakt deze nu al dan niet deel uit van de projecten van het Masterplan Antwerpen ? Hoe wordt daarover beslist ? Welke inspraak krijgen de mensen van buiten de stad Antwerpen ?

Is er een band met de aanleg van de A102 ? Wat is overigens het statuut van deze omstreden missing link ? Maakt die al dan niet deel uit van het Masterplan ?

**De voorzitter** : Minister Bossuyt heeft het woord.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer Malcorps, uw vraag dient te worden geplaatst in de ruimere context van de verkeersproblematiek in het Antwerpse. De vervanging van de bruggen en de verbreding van het Albertkanaal maken deel uit van het Masterplan Antwerpen, dat verschillende projecten die een impact hebben op de mobiliteit in en rond Antwerpen, op een integrale wijze onderzoekt en coördineert. De studies

**Bossuyt**

over de projecten die deel uitmaken van het Masterplan Antwerpen, worden uitgevoerd door de Studiegroep Antwerpen Mobiel, de SAM, in opdracht van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel, de BAM.

Voor elk deelproject wordt het besluitvormingsproces begeleid door een projectgroep waarvan diverse actoren deel uitmaken. Dat is ook het geval voor het deelproject Albertkanaal, dat de verbreding van het Albertkanaal in het Antwerpse en de herbouw van de bruggen in dit kanaalvak onderzoekt. De betrokken gemeenten – Antwerpen, Schoten en Wijnegem – maken deel uit van de projectgroep.

De vervanging of aanpassing van de bestaande bruggen over het Albertkanaal tussen de sluis van Wijnegem en de Antwerpse haven zijn een gevolg van enerzijds de beslissing om het Albertkanaal uit te bouwen tot een volwaardig duwvaartkanaal, bevaarbaar door schepen met een laadvermogen tot 10.000 ton, en anderzijds de beslissing om de doorvaarthoogte onder bruggen op het Albertkanaal vast te leggen op minimum 9,10 meter. Hiertoe moeten de bruggen over het Albertkanaal niet enkel worden verhoogd, maar ook de doorvaartbreedte ervan dient te worden vergroot. De minimale doorvaartbreedte bedraagt 63 meter, te vermeerderen met een overbreedte indien de brug over een kanaalbocht is gelegen.

U verwijst naar een mogelijke functiewijziging van sommige bruggen over het Albertkanaal : van wegbrug naar fietsbrug of brug voor openbaar vervoer. Op dit ogenblik werden nog geen definitieve beslissingen genomen over eventuele functiewijzigingen van de diverse bruggen. Wel werden voorstellen inzake functiewijzigingen geformuleerd, die op dit ogenblik nog worden beschouwd als denkpatronen om de algemene mobiliteit in de Antwerpse regio te verbeteren.

Wat de herbouw van de Hoogmolenbrug betreft, liggen binnen de projectgroep die het deelproject Albertkanaal begeleidt, thans drie voorstellen van tracé voor. De oplossing voor de bouw van een nieuwe brug naast de bestaande Hoogmolenbrug, werd in de conceptfase wel degelijk onderzocht, maar werd niet als een mogelijke oplossing behouden, omdat de locatie omwille van de hogere – en dus langere – opritten en de verschuiving van de oever van het Albertkanaal naar het noorden – dus een breder kanaal – zou leiden tot onteigeningen van woningen en bedrijven of tot de inname van

een deel van het gemeentepark. Daarnaast zal de nieuwe Hoogmolenbrug in de toekomst van bovenlokaal belang zijn, daar die het vrachtverkeer van de industriezone ten noorden van het Albertkanaal via de Metropoolstraat naar de Bisschophoflaan moet brengen. De aansluiting van de Metropoolstraat op de nieuwe brug op de plaats van de bestaande Hoogmolenbrug zou dan enkel kunnen via nog meer onteigeningen en/of meer verkeersdruk op het centrum van Schoten, wat zeker niet gewenst is. Ook de continuïteit van de bestaande oeververbinding heeft meegespeeld om deze oplossing niet te behouden binnen de projectgroep.

Tot slot kan ik nog mededelen dat er geen directe band is tussen de heraanleg van de Hoogmolenbrug en de geciteerde parallelweg, maar er wordt geen hypotheek gelegd op de eventuele aanleg van een lokale verbindingsweg in het geval hiervoor op gemeentelijk vlak een draagvlak zou ontstaan, in Schoten of het Antwerps district Merksem. Als er een parallelweg zou worden aangelegd, krijgt die het statuut van een lokale weg, aangezien de parallelweg niet werd opgenomen in het provinciaal structuurplan als een nieuw aan te leggen secundaire weg. De gemeenten zullen dus zelf een RUP moeten opmaken indien ze de weg gerealiseerd wensen te zien. De parallelweg maakt geen deel uit van het Masterplan Antwerpen zoals destijds werd goedgekeurd door de Vlaamse regering.

**De voorzitter** : De heer Malcorps heeft het woord.

**De heer Johan Malcorps** : Mijnheer de minister, ik stelde ook nog een vraag over het juiste statuut van de A102 in het Masterplan.

Ik weet dat de gemeenten werden betrokken bij het overleg, maar ondertussen hebben zowel de gemeente Wijnegem als de gemeente Schoten een nieuw standpunt ingenomen. Ze pleiten nu toch voor het onderzoeken van de mogelijkheid tot verandering ter plaatse.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Het statuut van de A102 werd vastgelegd in het Structuurplan Vlaanderen, maar niet in het Masterplan.

Op dit ogenblik loopt de procedure en daar komen wij niet in tussen. Als de projectgroep tot nieuwe conclusies komt, dan zullen we die op tijd vernemen. Mijn antwoord is gebaseerd op de situatie van een tijd geleden.



**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van de heer Johan De Roo tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over openbare verlichting als een onderdeel van de openbare dienstverlening en de gevolgen hiervan voor lokale besturen**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer De Roo tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over openbare verlichting als een onderdeel van de openbare dienstverlening en de gevolgen hiervan voor lokale besturen.

De heer De Roo heeft het woord.

**De heer Johan De Roo** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, op het vlak van de liberalisering van de elektriciteits- en gasmarkt, vormt de publieke dienstverlening een belangrijk kostenverhogend element. Terwijl de Vlaamse steden en gemeenten zich in duizend bochten wringen om de opgelegde herstructurering af te krijgen en de Vlaamse steden en gemeenten al maanden wachten op de compensaties om de te verwachten financiële dijkbreuk in te perken, vulen de federale en gewestelijke overheden aan een sneltreintempo hun publieke dienstverlening in. De dijkbreuk is trouwens heel ernstig. Ik kreeg te horen dat we voor wat de dividenden van onze intercommunale betreft, in 2004 kunnen rekenen op 20 percent van het bedrag van vorig jaar. Eerder was sprake van 36 percent.

Op het voorlopige lijstje van de federale en gewestelijke overheden staan onder meer groene energie, gratis energiecheques, het uitdelen van spaarlampen, de budgetbegeleiding bij wanbetaling, een hoeveelheid gratis elektriciteit en het installeren van een budgetmeter. Dat zijn natuurlijk allemaal heel leuke ideetjes en goede boodschappen. De Vlaamse steden en gemeenten zouden liever hebben dat de kosten voor de openbare verlichting en andere kosten niet langer integraal ten laste vallen van de gemeentebegroting. Als het uitdelen van spaarlampen of de budgetbegeleiding bij wanbetaling openbare dienstverleningen zijn, waarom is de openbare verlichting dat dan niet als onderdeel van het veiligheidsbeleid? Voor het zomerreces heb ik daartoe een voorstel van decreet ingediend. Het werd na amendering goedgekeurd.

Mijnheer de minister, welk begrotingsbudget maakt het Vlaams Gewest vrij voor de gratis hoeveelheid elektriciteit, voor het uitdelen van spaarlampen, voor de gratis energiecheques, en voor de budgetmeters? U schudt van neen, maar als het geld niet uit de Vlaamse begroting komt, wie betaalt de beloofde cadeaus dan wel?

Aan de hand van welke criteria valt een maatregel onder 'openbare dienstverlening'? Is de openbare verlichting volgens u een openbare dienstverlening? Zo ja, waarom moeten de lokale overheden dan zelf het geld ervoor ophoesten?

Kunt u nagaan wat de impact is van het zelf instaan voor de openbare verlichting op de gemeentelijke autonome bedrijven, zoals de zeehavens van Gent en Antwerpen? Ze fungeren immers als distributienetbeheerder binnen het havengebied. Ik heb vernomen dat ondanks de goedkeuring van het decreet vlak voor het zomerreces, de CREG niet aanvaardt dat de openbare verlichting een openbare dienstverlening is. In het amendement van de heer Tobback staat nochtans duidelijk dat de exploitatie van de openbare verlichting als een openbare dienstverlening wordt beschouwd. De havenbedrijven moeten opdraaien voor de volledige kosten. Zelfs de vernieuwing van lantaarnpalen en armaturen binnen het havengebied, zou niet langer worden beschouwd als een openbare dienstverlening.

Er is sprake van een interpretatieprobleem. Volgens mij kan de interpretatie niet ter discussie worden gesteld na de goedkeuring van het decreet. Het is niet aan de Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas om dit niet te aanvaarden. De CREG zal dit moeten aanvaarden, en niet enkel voor de beheerders van het distributienet van het klassieke type, zoals de intercommunales.

Tijdens de parlementaire discussie ging het ook over investeringen voor de exploitatie: anders waren er geen redenen om het amendement te aanvaarden. Ik wilde de totale kost van de openbare verlichting als openbare dienstverlening beschouwen, zodat steden en gemeenten een belangrijke tegemoetkoming krijgen. Dit is vandaag niet het geval.

Als de term exploitatie zo kortzichtig wordt geïnterpreteerd dat zelfs investeringen in palen, armaturen en afschrijvingen niet meetellen, hebben we een groot probleem. Het is niet de VREG, maar de CREG – de federale instelling –, die een andere interpretatie hanteert. Het is niet aan de CREG om hierover te oordelen.

## De Roo

Mijnheer de minister, ik verzoek u om onderrichtingen te geven dat in Vlaanderen de CREG rekening moet houden met het nieuwe decreet, dat duidelijk stelt dat exploitatie in brede zin wordt bekeken, met inbegrip van investeringen en afschrijvingen.

**De voorzitter** : Minister Bossuyt heeft het woord.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Mevrouw de voorzitter, het Vlaams Gewest maakt geen budget vrij voor de openbare dienstverplichtingen die door de heer De Roo worden opgesomd.

De verplichtingen werden vastgelegd in het Elektriciteitsdecreet en de uitvoeringsbesluiten van dit decreet. Zij zijn een correctie op de werking van de vrije markt en beogen een herverdelingseffect tussen de diverse gebruikers van elektriciteit. Hiermee willen we vermijden dat de vrijmaking van de energiemarkt ten koste gaat van sociale en ecologische doelstellingen. Het zijn dus geen financiële tussenkomsten van de overheid.

De openbare dienstverplichtingen werden opgelegd aan de netbeheerders. Het netbeheer is namelijk een monopolie en grotendeels in handen van de lokale overheid. De netbeheerders hebben als taak hun netten tegen gelijke voorwaarden, als een openbare dienst, ter beschikking te stellen van alle gebruikers.

De uitvoering van openbare dienstverplichtingen sluit aan bij hun taak als openbare dienstverlener. De monopoliepositie van de netbeheerders zorgt ervoor dat zij hun kosten, inclusief een billijke winstmarge, aan de eindverbruikers kunnen doorrekenen. Zij lijden dus geen verlies als gevolg van de opgelegde openbare dienstverplichtingen.

De openbare verlichting op de gemeentewegen is van oudsher een openbare dienstverplichting van de gemeenten. Deze verplichting werd niet in de vroegere elektriciteitswetgeving ingeschreven, omdat zij ook niet als een elektriciteitsaangelegenheid werd beschouwd, maar als een aangelegenheid van gemeentelijke veiligheid.

Via intergemeentelijke samenwerking werd de opdracht toevertrouwd aan de intercommunales die ook de elektriciteitsverdeling verzorgden. De kosten van openbare verlichting werden in het verleden aan de gemeenten aangerekend via een vermindering van de uitgekeerde dividenden. Op het

elektriciteitsstarief voor openbare verlichting genoten de gemeenten vroeger een korting.

Het Elektriciteitsdecreet zorgt voor een scheiding tussen netbeheer en levering, waardoor de netbeheerders niet langer instaan voor de verkoop en levering van elektriciteit ; ook niet voor openbare verlichting. Aangezien de netbeheerders geen verkoper van elektriciteit meer zijn, kunnen zij ook niet langer een korting op het elektriciteitsstarief aanbieden.

Door de recente toevoeging door het Vlaams Parlement van een littera j aan artikel 19, punt 1 van het Elektriciteitsdecreet, wordt de exploitatie van openbare verlichting een openbare dienstverplichting van de netbeheerders.

Op 7 november 2003 zal ik aan de Vlaamse regering een ontwerp van besluit voorleggen, waarin het begrip exploitatie van openbare verlichting wordt vastgelegd. Hierdoor worden de gemeenten ontlast van de kosten, ongeveer 5 miljoen euro, verbonden aan de exploitatie van openbare verlichting en wordt de last, via een verhoging van de nettarieven, gelegd bij alle verbruikers die aangesloten zijn op het distributienet.

De doorrekening van de kosten via de nettarieven betekent dat de netbeheerders verzekerd blijven van de gegarandeerde winstmarge. De impact voor de intercommunales en de autonome gemeentebedrijven, die deze verplichting als netbeheerder op zich moeten nemen, is dus nihil.

**De voorzitter** : De heer De Roo heeft het woord.

**De heer Johan De Roo** : Ik heb ook een vraag gesteld over de autonome gemeentebedrijven, zoals het Havenbedrijf Gent en het Havenbedrijf Antwerpen. Zij zijn distributienetbeheerder in het havengebied. Hiervoor moeten in Vlaanderen toch dezelfde regels worden gevolgd ? Als de minister op 7 november onderrichtingen geeft, moeten deze ook gelden in de Vlaamse havengebieden.

**De voorzitter** : Minister Bossuyt heeft het woord.

**Minister Gilbert Bossuyt** : We nemen akte van de vraag van de heer De Roo, want tot op heden was het probleem in die vorm ons onbekend. Het gaat over gemeentewegen. Ik meen dat ook gewestwegen daarvan uitgesloten zijn. Wat ook de interpretatie is, het is een federaal probleem.

**De heer Johan De Roo** : Havenbedrijven, die ook erkend zijn als distributienetbeheerder binnen het

**De Roo**

havengebied, moeten tariefvoorstellen formuleren aan de CREG. Deze voorstellen worden door de CREG – wat haar rol is – zeer kritisch bekeken.

Maar uw interpretatie, die steunt op het decreet – dat stelt dat exploitatie ook investeringen en afschrijvingen impliceert –, wordt door de CREG momenteel niet aanvaard. Dit kan ik niet aanvaarden, want dan worden in de havengebieden de kosten voor de autonome gemeentebedrijven nog zwaarder.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

**Vraag om uitleg van de heer Johan De Roo tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de financiële gevolgen van de vrijmaking van de elektriciteitsmarkt voor de gemeenten**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer De Roo tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de financiële gevolgen van de vrijmaking van de elektriciteitsmarkt voor de gemeenten.

De heer De Roo heeft het woord.

**De heer Johan De Roo** : Mevrouw de voorzitter, collega's, inzake de financiële gevolgen voor de Vlaamse gemeenten en steden, als gevolg van het verlies van dividenden uit de energie-intercommunales, werden reeds diverse voorstellen gedaan. Het blijft wachten op concrete maatregelen. We hebben enkele weken geleden van de minister-president gehoord dat er tegen eind oktober duidelijkheid zou zijn.

Mijnheer de minister, kunt u nagaan hoeveel keer de in 2000 opgerichte federale task force – met als opdracht te onderzoeken op welke wijze de financiële gevolgen van de liberalisering voor de gemeenten kunnen worden gecompenseerd – heeft vergaderd ? Welke voorstellen heeft deze task force uitgewerkt ? Wordt het Vlaams Gewest hierbij betrokken ?

In Wallonië en Brussel, waar de liberalisering en de gevolgen voor de gemeentefinanciën nog veraf zijn, werd reeds gezorgd voor een compensatie via

een retributie voor het gebruik van het openbaar domein. In Vlaanderen komt niets uit de bus.

Minister-president Somers zei enige tijd geleden dat, wanneer er geen oplossing wordt gevonden, de Vlaamse regering de regionalisering van de energiepolitiek zal bepleiten. Mijnheer de minister, kunt u bevestigen dat de Vlaamse regering deze regionalisering zal bepleiten ?

De Vlaamse gemeenten en steden begrijpen niet waarom het Vlaams Gewest, dat het verst gaat inzake de vrijmaking van de energiemarkt, de financiële gevolgen volledig ten laste laat van de gemeentebesturen. Dit is een onaanvaardbare situatie. Waarom duurt het zo lang voor een concreet en constructief voorstel uitgewerkt en bekrachtigd wordt ?

**De voorzitter** : Minister Bossuyt heeft het woord.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Mevrouw de voorzitter, collega's, op de federale ministerraad van 5 april 2000 werd beslist om een task force over de inkomsten van de gemeenten op te richten, om de impact van de vrijmaking van de energiemarkt op de inkomsten van de gemeenten te bestuderen. Deze werkgroep heeft onder meer vergaderd op 12 juli 2000, 26 september 2000, 14 november 2000, enzovoort.

Voor het Vlaams Gewest was tijdens deze vergaderingen een delegatie van 3 personen aanwezig : een vertegenwoordiger van het kabinet van mijn voorganger, de heer Stevaert, een vertegenwoordiger van het kabinet van voormalig minister Sauwens en een vertegenwoordiger van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten.

De task force heeft eerst een inventaris gemaakt van de dividenden die de gemeenten in het verleden ontvingen uit de elektriciteits- en aardgassector. Daarnaast werd een schatting gemaakt van de verwachte daling van de inkomsten van de gemeenten, als gevolg van de vrijmaking van de energiemarkt. Ten slotte werden mogelijkheden uitgewerkt om de dividendenvermindering van de gemeenten op te vangen. De participatie van gemeenten in verkoopsvennootschappen, een redelijke vergoeding voor investeringen in het distributienet, wegenisrechten voor elektrische leidingen die over gemeentelijk domein lopen en de participatie van gemeenten in het transmissienet werden onderzocht.

Tijdens de federale beleidsverklaring van 8 oktober 2002 verklaarde premier Verhofstadt dat trans-

**Bossuyt**

missienetbeheerder Elia aan alle gemeenten een vergoeding zou betalen voor het gebruik van het territorium. Deze vergoeding zou in overleg met de gewesten worden vastgesteld.

De Vlaamse regering was verheugd met dit initiatief, omdat op die manier de daling van de inkomsten van de gemeenten zou worden gecompenseerd. Het engagement van de premier werd op 24 december 2002 vertaald in een aanpassing van de elektriciteitswet via artikel 431 van de programmawet.

Op het Overlegcomité tussen de federale overheid en de gewesten van 29 november 2002 werd beslist om een interkabinettenvergadering te laten plaatsvinden op 18 december 2002. Het Vlaams Gewest was tijdens die vergadering vertegenwoordigd door het kabinet van minister-president Dewael en de kabinetten van de ministers Van Grembergen en Stevaert.

Het kabinet van staatssecretaris Deleuze stelde voor om Elia een vergoeding van 80 miljoen euro te laten betalen. Dit bedrag zou over de gemeenten worden verdeeld op basis van het elektriciteitsverbruik en het aantal inwoners. De vertegenwoordigers van het Vlaams Gewest stelden dat een dergelijk bedrag het inkomstenverlies van de gemeenten slechts in beperkte mate zou dekken.

Op 8 september 2003 werd door de nieuwe federale minister van Energie, mevrouw Moerman, een werkgroep Elia bijeengeroepen. Het Vlaams Gewest was vertegenwoordigd door de kabinetten van minister-president Somers en van de ministers Van Grembergen en Bossuyt. De vertegenwoordigers van het Vlaams Gewest herhaalden dat zij voorstander blijven van een federale regeling voor het probleem van de daling van de inkomsten van de gemeenten. De vertegenwoordigers van het Waals en het Brussels Gewest zeiden dat voor hen een federale regeling niet nodig was.

Tijdens het Overlegcomité van 22 september 2003 werd beslist om artikel 431 van de programmawet uit te voeren en om elk gewest de mogelijkheid te geven om te beslissen tot een gehele of gedeeltelijke vrijstelling van de Elia-vergoeding. De vergoeding zou 4,3 euro per megawattuur bedragen en 170 miljoen euro opleveren voor de Vlaamse gemeenten. Momenteel worden de nodige uitvoeringsbesluiten uitgewerkt. De verwachting is dat het dossier in de loop van de volgende weken kan worden afgerond.

**De voorzitter** : De heer De Roo heeft het woord.

**De heer Johan De Roo** : We leven al sinds oktober 2002 in gespannen verwachting. Men heeft blijkbaar een grenzeloos vertrouwen in de federale eerste minister. Bovendien werd het in de programmawet ingeschreven.

Gedurende maanden was het stil, tot in september – omdat de druk van steden en gemeenten groter was geworden – werd verwezen naar het Overlegcomité, waar alles tegen oktober zou worden opgelost.

Vandaag zijn alle steden en gemeenten, in de meest penibele financiële situatie van de laatste 15 jaar, bezig met het opmaken van begrotingen. Hoe groter de steden en gemeenten, hoe groter de problemen. Dit zal de komende weken duidelijk worden.

Er wordt gewoon gewacht. Men zegt dat minister Moerman de zaak uitwerkt, maar er komt geen enkele onderrichting ter zake. Hoeveel zullen steden en gemeenten mogen inschrijven in de begroting? Niemand weet het. Men tast hierover volledig in het duister.

Mijnheer de minister, u was zelf jarenlang burgemeester. Wij rekenen op de Vlaamse regering om de druk op de federale regering hoog te houden. Anders worden alle steden en gemeenten in financiële moeilijkheden gebracht. Dit is volop bezig en toch worden lasten nog doorgeschoven naar de gemeenten.

Op een bepaald moment zullen steden en gemeenten hun autonomie zelf bepalen en zeggen wat ze wel of niet doen. Stilaan komt dit moment dichtbij.

**Mevrouw Wivina Demeester, voorzitter** : Ik treed nu even uit mijn rol als voorzitter. Zolang er geen duidelijkheid is, moeten gemeenten ertoe aangezet worden om geen begroting in te dienen en te werken met voorlopige twaalfden, om hun personeel te betalen. Niemand kan een ernstige begroting opmaken, omdat de richtlijnen niet bekend zijn. Mijnheer de minister, het is belangrijk dat u dit, als gewezen burgemeester, overbrengt aan de federale overheid.

Minister Bossuyt heeft het woord.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Mevrouw de voorzitter, ik ben gevoelig voor de aangedragen argumenten.

De uitspraak van de premier in deze is niet zonder belang. Ieder rationeel mens wist heel goed wat de gevolgen waren van de liberalisering en dat er re-



**Bossuyt**

kening moest worden gehouden met een inkomstenverlies. Dit is jammer genoeg niet in dezelfde mate vertaald naar het noorden en het zuiden van het land.

Als de premier, voorafgaand aan de liberalisering, verklaart dat de problemen voor de gemeenten zullen worden opgevangen, nemen we daar als deelregering akte van. We hebben aangedrongen op een regeling.

De gemeenten in Vlaanderen zijn voor hun inkomsten afhankelijk van een deel van de energieopbrengsten. Dit is geen normale situatie en dat maakt ons bijzonder kwetsbaar.

De Vlaamse regering moet bijzonder voorzichtig zijn. Wij zijn voor een deel verantwoordelijk voor de prijs van de energie en de situatie van onze bedrijven. Dit zijn elementen die meespelen.

We hebben er sterk op aangedrongen dat de federale regering haar belofte gestand zou doen. We zijn benieuwd naar de gedetailleerde regeling die er uiteindelijk zal komen.

**De voorzitter** : De heer De Roo heeft het woord.

**De heer Johan De Roo** : Mijnheer de minister, u bent in Vlaanderen bevoegd voor energie. We mogen van u verwachten dat er sterk wordt aangedrongen om voor de openbare besturen zo spoedig mogelijk duidelijkheid te scheppen.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Ik wil de polemiek niet aangaan, maar u weet beter dan ik wat de bevoegdheden zijn van de Vlaamse minister van Energie. Het gaat vooral om het rationeel gebruik van energie en het nemen van maatregelen om daartoe te komen.

Geef aan Caesar wat aan Caesar toekomt.

**De heer Johan De Roo** : Premier Verhofstadt heeft gezegd dat de nettolasten die de gemeenten mislopen, zullen worden vergoed.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Ik stel vast dat zowel de premier van de federale regering als de minister-president van de Vlaamse regering gezegd hebben dat ze voor een oplossing zullen zorgen. Ik dring er met u op aan dat deze oplossing in het belang is van de gemeenten, de verbruikers en onze economie.

**De voorzitter** : Met het voluntarisme van beiden hopen we dat er ook iets reëls zal komen en het niet bij voluntarisme blijft.

Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van de heer Eddy Schuermans tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de uitvoering van de emissiehandelrichtlijn**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Schuermans tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de uitvoering van de emissiehandelrichtlijn.

De heer Schuermans heeft het woord.

**De heer Eddy Schuermans** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, vorige maand verscheen in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschap de emissiehandelrichtlijn.

Deze richtlijn moet het mogelijk maken dat de klimaatdoelstellingen mee gerealiseerd worden door middel van de mechanismen van 'clean development', 'joint implementation' en 'emission trade'. In mensentaal betekent dit dat men niet alleen op het eigen grondgebied, maar ook met wereldwijde contacten en handel bepaalde doelstellingen kan bereiken. Het is niet zozeer van belang wáár de klimaatdoelstellingen gehaald worden, maar wel dát ze gehaald worden. Daarom zijn er deze mechanismen, zoals oorspronkelijk ook voorzien in het Kyoto-protocol.

De voorbereiding heeft lang geduurd. Een aantal landen en regio's, zoals Nederland en Wallonië, hebben op de publicatie geanticipeerd, en reeds een aantal akkoorden afgesloten voor de aankoop van rechten in het buitenland. Bij ons is dit niet het geval.

In industriële milieus heeft men ongerust afgewacht wat de evolutie in Vlaanderen zou zijn. Er waren de uitspraken van toenmalig minister Stevaert, die tegen deze technieken was. Het ging voor hem niet op dat we schone lucht kopen in Rusland. Dit is natuurlijk een karikatuur van de richtlijn, maar het is wel met zoveel woorden gezegd. De uitlatingen van de federale minister van Energie hebben de onduidelijkheid alleen maar



## Schuermans

vergroot. In energie-intensieve sectoren, maar ook daarbuiten, is meermaals gezegd dat men sterk afhankelijk is van deze technieken om de zeer strenge Vlaamse doelstellingen te halen.

In februari heeft de Vlaamse regering het Vlaams Klimaatplan goedgekeurd. De realisatie van dit plan is gekoppeld aan de goedkeuring van de vermelde Europese richtlijn. Op basis van het nationaal allocatieplan kan met benchmarkingconvenanten worden gewerkt.

Mijnheer de minister, hoe zal de Vlaamse regering deze richtlijn implementeren? Zijn er reeds contacten of voorakkoorden met het buitenland, om bepaalde rechten te verwerven? Over welke rechten gaat het desgevallend? Hoe staat het met het voorgestelde project 11 van het Klimaatplan, namelijk het opstellen van een beleidsplan flexibele mechanismen? Hoever staat het met project 16 van het Klimaatplan, de studie over de mogelijke inzetbaarheid van verhandelbare emissierechten? Zullen de vooropgestelde data gehaald worden? Wanneer zal het nationaal allocatieplan klaar zijn? Hoe zal het wettelijk kader, nodig voor de uitvoering van de richtlijn, tot stand komen?

**De voorzitter** : De heer Glorieux heeft het woord.

**De heer Eloi Glorieux** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het debat over hoeveel van onze reductiedoelstellingen we in eigen land moeten realiseren, en hoeveel in het buitenland, is al op verschillende niveaus gevoerd. In de Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling, waar alle betrokkenen vertegenwoordigd zijn, was er overeenstemming dat minstens de helft van alle reductiedoelstellingen in eigen land moeten worden gerealiseerd.

Dit debat is achterhaald door de studie van het Fraunhofer-instituut. Hier staat duidelijk in dat ons land perfect in staat is om de Kyoto-doelstellingen te halen, enkel en alleen door het energie-efficiëntiepeil in de verschillende sectoren op hetzelfde niveau te brengen als onze buurlanden. Dit betekent niet dat we verschrikkelijk zwaar moeten besparen. Louter door het niveau van onze buurlanden te bereiken – wat geen concurrentienadeel tot gevolg heeft – halen we de doelstellingen.

Dit heeft ook heel wat voordelen voor onze economie. Als we hier maatregelen nemen, zullen we ook jobs creëren in die sectoren en doen we het ener-

gieverbruik dalen, waardoor we minder energiebronnen uit het buitenland moeten invoeren.

We moeten ons toelagen op het bereiken van het grootst mogelijke potentieel voor rationeel energiegebruik in eigen land. Het Fraunhofer-instituut onderzoekt rendabele maatregelen, die economisch doordacht zijn en op korte termijn – doorgaans gaat men in het bedrijfsleven uit van een termijn van 3 jaar – zichzelf terugverdienen. Louter met deze maatregelen kunnen we onze doelstellingen bereiken.

Het zou een gemiste kans zijn om in het buitenland te investeren. Laten we de investeringen in eigen land doen, zodat we naast de CO<sub>2</sub>-reductie ook andere voordelen kunnen houden.

**De voorzitter** : Minister Bossuyt heeft het woord.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Mevrouw de voorzitter, collega's, het REG-decreet dat in voorbereiding is, zal – samen met een wijziging van het milieuvergunningsdecreet – in Vlaanderen de rechtsbasis vormen voor het Europees systeem van verhandelbare emissierechten.

De Raad van State heeft advies uitgebracht over het REG-decreet. Na goedkeuring van het aangepaste REG-decreet zal het aan het Vlaams Parlement worden voorgelegd. Een gezamenlijk uitvoeringsbesluit van het REG-decreet en het milieuvergunningsdecreet zal de allocatie van de emissierechten, de opvolging ervan en de implementatie van de broeikasgasvergunning regelen. Dit besluit wordt momenteel voorbereid door de administratie bevoegd voor leefmilieu en energie. Tevens wordt een Vlaams allocatieplan voorbereid, als input voor het op te stellen nationaal allocatieplan.

Om ervaring op te bouwen over het gebruik van projectgebonden flexibiliteitsmechanismen bij de Vlaamse overheid en bij de bedrijfswereld, wordt een proeffase ontwikkeld. De resultaten van deze proeffase zullen de basis vormen voor de opstart op ruime schaal van een programma van projectgebonden mechanismen, die emissiekredieten zullen opleveren. Binnen het voorziene budget zullen aan de hand van richtsnoeren de best gerangschikte projectvoorstellen worden begeleid door een externe partner, aangeduid door de Vlaamse overheid. De Vlaamse overheid zal beschikken over een recht van voorkoop op een afgesproken hoeveelheid aangeboden emissierechten.

Binnen de bevoegde administraties is het voorbereidend werk afgerond van project 11. De beleids-

**Bossuyt**

visie wordt nu op het niveau van de Vlaamse regering besproken.

Voor project 16 werd de voorbije periode in hoofdzaak gewijd aan informatieverzameling en literatuuronderzoek. Daarbij lag de klemtoon vooral op twee zaken : enerzijds op het verwerven van inzicht in de internationaal-rechtelijke basis voor emissiehandel, namelijk het Klimaatverdrag en het Protocol van Kyoto, en anderzijds op het opvolgen van de Europees-rechtelijke ontwikkelingen, namelijk de onderhandelingen voor de EU-richtlijn inzake emissiehandel in de Europese Unie. In het licht van de voorbereiding van de omzetting van de Europese richtlijn emissiehandel werd ook gepoogd een aantal beleidsontwikkelingen op de federale en gewestelijke bestuursniveaus te volgen, wat moet leiden tot een eerste publicatie begin 2004.

De richtlijn verhandelbare emissierechten stelt dat de lidstaten voor wat betreft de startperiode van het Europees systeem van emissiehandel een nationaal allocatieplan moeten publiceren en dit plan tevens moeten meedelen aan de Commissie, ten laatste op 31 maart 2004. De gewesten implementeren deze richtlijn en bereiden elk een allocatieplan voor. De plannen worden door de Nationale Klimaatcommissie verder behandeld, zodat de federale overheid tegen de deadline een nationaal plan kan publiceren en voorleggen aan de Europese Commissie.

Zoals reeds vermeld, zal enerzijds het REG-decreet of het ontwerp van decreet tot vermindering van de uitstoot van broeikasgassen in het Vlaamse Gewest door het bevorderen van het rationeel energiegebruik, het gebruik van hernieuwbare energiebronnen en de toepassing van flexibiliteitsmechanismen uit het Protocol van Kyoto, en anderzijds een wijziging aan het milieuvergunningendecreet, de richtlijn op Vlaams niveau uitvoeren. Een gezamenlijk uitvoeringsbesluit van beide decreten zal dan de allocatie van emissierechten en de invoering van de broeikasgasvergunning regelen. Een tekst van dit uitvoeringsbesluit is reeds in voorbereiding.

Mijnheer Glorieux, het is vanzelfsprekend dat we enorm veel hoop halen uit het rapport-Fraunhofer. We zullen er alles aan doen om het te steunen. Uit

het rapport blijkt immers dat we mits een aantal inspanningen heel goeie resultaten kunnen halen in Vlaanderen. Het zou jammer zijn als we deze opportuniteit niet met beide handen aannemen.

**De voorzitter** : De heer Schuermans heeft het woord.

**De heer Eddy Schuermans** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, u sprak heel veel in de toekomstige tijd. Heel veel is nog in voorbereiding, ook het REG-decreet. We horen hetzelfde nieuws echter al heel lang. Ik wil u nergens van beschuldigen, maar het REG-decreet blijft nog steeds dode letter. Andere regio's hebben wel geanticipeerd op de richtlijn en zijn reeds op het terrein actief. Het zal een hele klus zijn om tegen maart 2004 klaar te zijn, zoals de richtlijn bepaalt. Hopelijk wordt de deadline gehaald.

Het zal voor onze bedrijven en voor de vestigingen van internationale ondernemingen belangrijk zijn om een goed zicht te krijgen op de zaak. De ongerustheid is terecht, zeker als wordt beweerd dat we alles zeker op het eigen grondgebied kunnen realiseren, wat absolute nonsens is. Ik ben het niet eens met de heer Glorieux. Volgens mij moet absoluut een beroep worden gedaan op de voorstellen van de richtlijn en van het Kyoto-verdrag. Het is niet mogelijk om de ambitieuze doelstellingen te halen via energiebesparingen. Laten we niet naïef zijn en zo snel mogelijk klaarheid scheppen.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Mijnheer Schuermans, het is geen kwestie van naïviteit. Er is ook nog zoiets als de wetenschappelijke waarheid, die we onbevangen tegemoet kijken. Een aantal resultaten zijn op lange termijn goed. We mogen die niet uit het oog verliezen. Ze spelen mee in de voorbereiding van onze werkzaamheden.

U mag bovendien de Vlaamse situatie niet onderschatten. We moeten ernstig werk maken van de zaak. We zullen klaar zijn op het moment dat we klaar moeten zijn.

**De heer Eddy Schuermans** : Ik wens u veel succes.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

**Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de noodzaak van een milieueffectenrapport voor de heraanleg van de Leien en andere Antwerpse infrastructuurprojecten**

**Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de ingebrekestelling van België door Europa wegens het niet naleven van de MER-verplichting voor de werken op de Antwerpse Leien**

**De voorzitter** : Aan de orde zijn de samengevoegde vragen om uitleg van de heer Caluwé tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de noodzaak van een milieueffectenrapport voor de heraanleg van de Leien en andere Antwerpse infrastructuurprojecten, en van de heer Malcorps tot minister Bossuyt, over de ingebrekestelling van België door Europa wegens het niet naleven van de MER-verplichting voor de werken op de Antwerpse Leien.

De heer Caluwé heeft het woord.

**De heer Ludwig Caluwé** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de werken aan de Antwerpse Leien begonnen, na lang protest, uiteindelijk in 2002. Normaal zou dat voor de Antwerpse binnenstad ingrijpende project in de loop van 2005 afgerond moeten zijn. Inmiddels hebben de werkzaamheden vier maanden vertraging opgelopen. Het zou echter heel wat dramatischer zijn als de werken moeten worden stilgelegd, iets waar tot op heden geen rekening mee werd gehouden.

De Europese Commissie heeft Vlaanderen immers formeel in gebreke gesteld in verband met het dossier van de heraanleg van de Leien. EU-commissaris Wallström meent dat er voor de heraanleg van de Antwerpse Leien een milieueffectenrapport opgesteld diende te worden. Dit houdt gelukkig geen onmiddellijke stillegging van de werken in. Vlaanderen krijgt twee maanden tijd om op de Europese bezwaren te reageren. Indien het antwoord niet voldoet, kan dat leiden tot een veroordeling door het Europees Hof van Justitie.

De formele ingebrekestelling volgt op een klacht die werd ingediend door de Antwerpse VZW Straatego, de rechtspersoon van de burgerbeweging stRaten-generaal. De VZW, of eender welke andere belanghebbende, zou nu met de EU-beslissing naar een Belgische rechtbank kunnen trekken om de werken stil te laten leggen. Gelukkig is de

VZW dit voorlopig niet van plan, alleen al omdat de werken moeilijk kunnen worden teruggeschroefd.

Het is op zijn minst betreurenswaardig dat de onvoorzichtigheid van de Vlaamse regering ertoe leidt dat de werkzaamheden in het gedrang kunnen worden gebracht. In antwoord op een vraag tijdens de plenaire vergadering van 22 oktober 2003 verklaarde u dat 'de Europese procedures toch langer duren dan de werken zelf'. U gaat er dus van uit dat daardoor de werken geen vertraging zullen oplopen.

Uw verdediging dat eerdere adviezen en een uitspraak van de Raad van State bevestigden dat de werkzaamheden niet MER-plichtig zijn, waren gebaseerd op de Vlaamse MER-regelgeving, een regelgeving die door de Europese Commissie nog steeds niet conform de Europese richtlijnen werd verklaard. De ingebrekestelling door de Europese Commissie is dan ook gebaseerd op de richtlijn zelf en niet op de Vlaamse criteria. In die zin is een verdediging gebaseerd op de Vlaamse regelgeving ontoereikend.

In juni starten de ingrijpende onderhoudswerkzaamheden aan de Antwerpse ring. Dit project situeert zich voor het grootste gedeelte binnen de bestaande infrastructuur, doch er wordt ook een stuk nieuwe infrastructuur aangelegd. Met name tussen de brug van Merksem en de verkeerswisselaar E19-A12 richting Bergen op Zoom zal een dubbele rijstrook worden aangelegd. Het is maar de vraag of dit als een zogenaamd 'groot werk' moet worden beschouwd, waarvoor volgens de EU-richtlijn een MER nodig is. De verwachte hinder van de werken aan de ring kan nu al moeilijk worden overschat. Enig risico op een procedure vanuit Europa moet tot elke prijs worden vermeden.

Bovendien heeft de Commissie problemen met de criteria die Vlaanderen hanteert in verband met effectenrapporten voor tramprojecten. Volgens Europa betekenen de Vlaamse regels dat in de praktijk voor geen enkel tramproject een impactstudie vereist is. Momenteel wordt bijvoorbeeld gewerkt aan het tramproject in Mortsel. Het zou van start gaan op 15 januari 2004. Ook voor dit project werd het probleem van een eventuele MER-plicht aangekaart.

De heer Malcorps stelde hierover enkele weken geleden een vraag aan minister Van Mechelen. Het is opmerkelijk dat de minister zijn antwoord over de eventuele MER-plicht van de werken louter ba-

## Caluwé

seerde op de Vlaamse regelgeving. Omdat het niet over een verlenging van tramlijnen langer dan 10 kilometer gaat, stelde hij dat geen MER nodig is. De ingebrekestelling van de Europese Commissie inzake de Leien, werpt echter een bijzonder licht op het antwoord van minister Van Mechelen. De Europese procedures komen toch niet plots uit de lucht gevallen? Ik vraag me dan ook af of de diensten toen nog niet op de hoogte waren van de vragen die de Europese Commissie zich stelde over de bepaling in de Vlaamse regelgeving dat pas sprake kan zijn van een MER-plicht als een tramlijn langer is dan 10 kilometer.

Mijnheer de minister, we moeten toch een beetje oppassen met Europa. We hebben immers al een en ander meegemaakt. Denken we maar aan het Deurganckdok. De stillegging van die werken leeft heel sterk binnen onze commissie. Ik ga ervan uit dat de minister en zijn medewerkers zich terdege bewust zijn van de problemen. Aan het parlement antwoorden dat de ingebrekestelling van de Europese Commissie niet zo erg is omdat het nog vele jaren duurt eer de procedure afgerond is en de Leien tegen de tijd van een uitspraak al lang afgevoerd zullen zijn, getuigt van weinig realiteitszin. *(Opmerkingen van minister Gilbert Bossuyt)*

Europa is niet ver : Europa ligt op 400 meter van ons. Ik herhaal dat we moeten opletten.

**Minister Gilbert Bossuyt :** Mijnheer Caluwé, ik heb meegewerkt aan textiel- en andere plannen en weet daardoor heel goed wat zo'n Europese ingebrekestelling inhoudt. Maakt u zich maar niet ongerust.

**De heer Ludwig Caluwé :** Mijnheer de minister, het zou gepast zijn om een wat meer diplomatieke en vriendelijker toon aan te slaan bij degenen die een finale uitspraak moeten doen in deze zaak. Ik raad u aan om daar toch op te letten.

Uw tegenargumenten waren gebaseerd op de Vlaamse regelgeving in verband met de MER-plicht van infrastructuurprojecten. Gelden deze tegenargumenten eveneens voor de Europese regelgeving terzake? Die werden eerder aan de Commissie overgemaakt per brief, en uit de ingebrekestelling blijkt dat deze argumenten ontoereikend zijn. Kunt u in uw antwoord aan de Europese Commissie andere tegenargumenten opwerpen? Of wacht u een juridische procedure af om op die manier ondertussen de werkzaamheden af te ron-

den? Wat kunnen de gevolgen zijn van een eventuele negatieve afloop van een Europese juridische procedure?

Kunt en wilt u alsnog een MER laten opmaken voor de heraanleg van de Leien, indien dat noodzakelijk blijkt om een veroordeling te voorkomen?

Ondertussen wordt gewerkt aan een plan-MER voor alle werken die betrekking hebben op het Masterplan Antwerpen. Vóór de besluiten van die strategische MER er zijn, blijkt uit de documenten dat reeds werd beslist welke werken project-MER-plichtig zijn en welke niet. Natuurlijk kan nog worden gecorrigeerd, maar volgens mij wordt de kar voor het paard gespannen. Uit een plan-MER moet immers worden afgeleid welke werken grote milieugevolgen hebben en welke niet. Nu wordt dit op voorhand bepaald, nog vóór de besluiten van de strategische MER bekend zijn. Over de sluiting van de ring, de verbreding van het Albertkanaal en de optimalisatie van de Singel, zou een project-MER moeten worden opgesteld, maar voor de andere niet.

Europa stelt niet dat voor een verlenging van een tramlijn absoluut een project-MER moet worden opgesteld, maar wel dat prima facie moet worden onderzocht of er grote milieueffecten kunnen zijn in plaats van op voorhand te besluiten dat een project-MER niet hoeft. Het grote probleem is dat een aantal van de werken van het Masterplan die worden bestudeerd in de strategische MER, reeds worden uitgevoerd. De Leien maken deel uit van het Masterplan en van de strategische MER, maar worden reeds uitgevoerd. Hetzelfde probleem stelt zich voor de verlenging van de tramlijnen. Ook die zullen starten vóór er een besluit is genomen in de strategische MER.

De onderhoudswerkzaamheden aan de ring maken geen deel uit van de strategische MER. Ik beweer niet dat ze absoluut MER-plichtig zijn, maar ik vraag of werd onderzocht of ze MER-plichtig zouden kunnen zijn en dus grote milieueffecten zouden kunnen hebben. Het bezwaar van de Europese Commissie over de Leien was precies dat niet werd onderzocht of ze MER-plichtig zijn, maar dat wel snel werd geconcludeerd dat ze dat niet zouden zijn.

Ook door te snel te stellen dat tramlijnen van minder dan 10 kilometer niet moeten worden onderzocht, wordt een fout gemaakt. Er had moeten worden bekeken of er geen grondig onderzoek nodig was. Vreest u niet dat bij de werken voor de verlenging van de tramlijn richting Mortsels, die van



## Caluwé

start gaan op 15 januari 2004, een belanghebbende die zich baseert op de ingebrekestelling van de Europese Commissie, naar een Belgische rechtbank zal stappen om de werken te laten stilleggen ? Daardoor zou de reeds onnoemelijke verkeerschaos, die nog zal groeien als de werken van start gaan, nog drastischer worden. Enige voorzichtigheid is geboden.

Een grondiger afweging dringt zich op. Ik pleit dus nogmaals om ofwel de grote onderhoudswerken uit te stellen, ofwel de andere grote werken. Als alles tegelijkertijd plaatsvindt, wordt de chaos bijzonder groot.

**De voorzitter :** De heer Malcorps heeft het woord.

**De heer Johan Malcorps :** Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, als ik de heer Caluwé zo bezig hoor, krijg ik de indruk dat hij hoopt dat de chaos losbarst in Antwerpen en hij daardoor via een omweg toch gelijk krijgt. Ik hoop dat helemaal niet. Ik distantieer mij bijgevolg van de toon van zijn betoeg. Toch wil ook ik een aantal vragen stellen.

België heeft nu twee maanden tijd om het dossier over de MER bij Europa te verdedigen. Lukt dat niet, dan dreigt een procedure voor het Europees Hof. Allicht kan de Vlaamse regering het hele Minder-Hinderplan aan Europa voorleggen, of de hele reeks hoorzittingen die voorafgingen aan de heraanleg van de Leien en de wijze waarop bijzonder nauwkeurig zorg werd gedragen voor de platanen.

Mijnheer de minister, waarom werd er geen MER uitgevoerd ? Op een actuele vraag van de heer Voorhamme hebt u geantwoord dat de MER-cel van onze administratie, een extern advocatenkantoor en ook onze eigen Raad van State van oordeel waren dat de werken niet MER-plichtig waren. Dé beslissende factor is natuurlijk hoe Europa over een en ander denkt. Wij kunnen hier om het even wie consulteren, het is Europa dat beslist. Uit de aanmaning van Europa blijkt dat het niet eens is met de wijze waarop de MER-plicht voor infrastructuurwerken in Vlaanderen werd omgezet.

Ik neem aan dat de bevoegde instanties op de hoogte waren van deze uitspraak van het Hof. Een toetsing vooraf bij Europa was misschien toch geen overbodige luxe geweest. Ervan uitgaan dat Europa een vrijstelling van MER wel zou aanvaarden, was misschien wel vragen om problemen, temeer

daar er in feite tijd zat was voor de opmaak van een MER, als we nagaan hoe lang de inspraak en discussies duurden die aan de beslissing tot heraanleg van de Leien voorafgingen. Als op tijd een MER-procedure werd opgestart, zou die dus geen vertraging hebben opgeleverd. Nu duikt dit risico wel weer op, meer zelfs, we zijn nu afhankelijk van de goede wil van de klagers om de werken niet stil te laten leggen. Als iemand met de nieuwe uitspraak van Europa naar de Belgische rechter stapt, zal die misschien niet anders kunnen dan Europa te volgen.

Wat als we Europa niet kunnen overtuigen ? Ik hoop natuurlijk dat het dossier sterk genoeg zal zijn. Minister Van Mechelen heeft beloofd om een dossier op te stellen over het tramproject te Mortsel en ik weet dat hij daaraan de nodige zorg zal besteden. Als we Europa niet kunnen overtuigen, wat zijn dan de gevolgen voor de werken op de Leien die bezig zijn en voor alle andere geplande werken, de heraanleg van de ring en de werken in het licht van het Masterplan ?

U gaat ervan uit dat op het moment dat alle procedurediscussies achter de rug zijn, de werken aan de Leien al lang afgerond zullen zijn. Geldt dat ook voor de tweede fase van de heraanleg van de Leien ?

Wat zijn de gevolgen van dit meningsverschil met Europa over de interpretatie van de MER-plicht voor andere werken in de toekomst, bijvoorbeeld in het licht van het Masterplan voor de Antwerpse mobiliteit ? Nu wordt wel werk gemaakt van een omstandige plan-MER, maar eenmaal er project-MER's nodig zijn, kan dezelfde discussie opnieuw beginnen. Hoe moeten we de zaken ten gronde aanpakken om dit soort discussies met Europa te vermijden ?

**De voorzitter :** De vergadering is geschorst.

– *De vergadering wordt geschorst om 15.33 uur.*

– *De vergadering wordt hervat om 15.39 uur.*

Minister Bossuyt heeft het woord.

**Minister Gilbert Bossuyt :** Mevrouw de voorzitter, een omstandige vraag verdient natuurlijk een omstandig antwoord.

Mijnheer Caluwé, op 22 oktober had ik absoluut niet de intentie om de ingebrekestelling van de Europese Commissie te minimaliseren. Ik heb ge-



## Bossuyt

tracht om met mijn antwoord de ingebrekestelling juist te plaatsen. Er bestaat immers een nogal groot onevenwicht tussen de ingebrekestelling en de fase waarin de werken zich bevinden. Het departement Leefmilieu en Infrastructuur is momenteel bezig om een antwoord op de ingebrekestelling voor te bereiden. Het is in ieder geval te vroeg om elementen van het antwoord of de strategie dienaangaande te presenteren. Juristen en technici uit alle betrokken administraties bestuderen de stellingen van de Commissie.

Ik wil toch nog even de procedure situeren. Eerst is er een administratief vooronderzoek. Dit is achter de rug. Daarop volgt eventueel een ingebrekestelling. Dit is de situatie waarin we ons nu bevinden.

Laat ons niet vergeten dat het gaat om een opmerking van de administratie. We hebben de tijd om onze stellingen naar voren te brengen. Als de repliek op de ingebrekestelling de Commissie niet kan overtuigen, volgt er een met redenen omkleed advies. Daarna volgt eventueel een dagvaarding voor het Hof van Justitie. Ten slotte velst het Hof een arrest waarin de lidstaat wordt veroordeeld of vrijgesproken. Het is dus een heel omslachtige procedure.

Ik wil erop wijzen dat in de actuele fase – de beantwoording van de ingebrekestelling – de formele discussie begint. Het is dus mogelijk alle argumenten opnieuw op tafel te leggen, ook die die reeds informeel werden bezorgd aan de Commissie. Want men vergeet dikwijls dat er ook een informele procedure is geweest.

De Commissie heeft geen definitief standpunt vertolkt en nodigt ons in feite uit om eventueel niet gekende informatie of niet begrepen zienswijzen opnieuw voor te leggen. De ingebrekestelling op zich heeft dan ook nog geen gevolgen. Volgens de huidige gang van zaken zou een dergelijk arrest niet vroeger dan binnen 3 jaar volgen. De veroordeelde lidstaat moet het arrest uitvoeren.

De eerder geschetste procedure kan dan door de Commissie herhaald worden, indien zij van oordeel is dat het arrest niet of niet in voldoende mate werd uitgevoerd door de lidstaat. Wanneer het opnieuw tot een dagvaarding komt, kan de Commissie aan het Hof vragen om een dwangsom of een boete op te leggen. Het Hof oordeelt dan of dit gerechtvaardigd is. Een dergelijke tweede procedure zal wederom minstens drie jaar duren. In totaal

kan de procedure dus tot 6 jaar duren, indien alle geschetste fases moeten worden doorlopen.

Volgens de ons bekende informatie heeft de Commissie zelden de inbreukprocedures, inzake een klacht over de toepassing van de MER-richtlijn, tot een procedure voor het Hof van Justitie laten komen. Meestal wordt een vergelijk gevonden. Het getuigt van realiteitszin om uitgevoerde of in uitvoering zijnde projecten niet plots stil te leggen en af te voeren.

De verdere stellingname van het Vlaams Gewest zal gebaseerd zijn op het verloop van de procedure. Hierop kan momenteel niet verder ingegaan worden.

Het structureel onderhoud van de ring rond Antwerpen voorziet enkel in de opbraak en de heraanleg van de verhardingen, onderliggende funderingen en een reeks wegaanhorigheden, zoals afwatering en veiligheidsstootbanden. De aanleg van een bijkomende rijstrook is slechts voorzien over een beperkte lengte en heeft geenszins de bedoeling om de verkeersintensiteit te verhogen. De omvang van dit onderdeel is beperkt en wordt afgewerkt binnen de huidige wegzate.

Onderhoudswerken aan wegen, binnen de bestaande wegzate, vallen in principe niet onder de MER-plicht. Zij zijn niet te beschouwen als aanleg van wegen, noch als ingrijpende wijzigingen. De aanleg van een bijkomende rijstrook over een beperkte afstand, die niet buiten de bestaande wegzate gaat, is als project op zich – overeenkomstig de vigerende regelgeving – ook niet MER-plichtig.

Vandaag zijn de impact en de eventueel te nemen maatregelen bij dergelijke projecten goed gekend. Er is geen extra verontreiniging of hinder te verwachten, integendeel. Door deze werken wordt de doorstroming verbeterd, wordt de veiligheid groter en is er voor het geluidsdrumniveau en de luchtverontreiniging een verbetering te verwachten.

Er is geen extra ruimtebeslag en de kwetsbaarheid van het milieu in het projectgebied is moeilijk als 'hoog' te beschouwen. De bewoners ondervinden, gezien de afstand, geen extra hinder. Wellicht zelfs minder, gelet op de verkeersafname tijdens de periode van de werken. Ook na de afronding van de werken is een afname van het verkeer in de Antwerpse regio realistisch, als gevolg van een aantal geplande minder-hindermaatregelen.

Er zal voor de geplande onderhoudswerken aan de ring rond Antwerpen geen MER-rapport opge-

## Bossuyt

maakt worden, tenzij de administratie Ruimtelijke Ordening hierover anders beslist in het kader van een bouwvergunningaanvraag. Formeel zal een bouwaanvraag in elk geval zonder MER-rapport ingeleid worden.

Voorafgaand aan de onderhoudswerken zal het bewijs geleverd worden dat geen aanzienlijke niet vooraf gekende en niet door het projectconcept gemitigeerde milieueffecten te verwachten zijn. Het vrijwillig opmaken van een formeel MER-rapport voor projecten die eigenlijk niet MER-plichtig zijn, kan een precedent vormen voor andere projecten van de administratie Wegen en Verkeer, en zo de uitvoering van het investeringsprogramma van het Vlaams Gewest in het gedrang brengen. Dit kan ik niet toestaan, aangezien verschillende projecten van groot belang zijn voor een betere verkeersveiligheid en leefbaarheid op onze wegen.

De ingebrekestelling stipt aan dat de kilometerlengte voor tramlijnen – die volgens de vigerende regelgeving beslissend is om de MER-plicht te bepalen – niet aanvaardbaar is, aangezien aldus de facto alle tramlijnprojecten ontsnappen aan de milieueffectenbeoordeling. Ik weet niet of deze stelling van de Commissie in casu steekhoudend is. Dit moet verder onderzocht worden. Een lengte van 10 kilometer werd op 10 maart 1998 in onze MER-regelgeving ingeschreven als criterium voor de MER-plicht van een tramlijn. De Commissie is hiervan op de hoogte.

De Vlaamse regering heeft destijds de Vlaamse MER-regelgeving, volledig conform de toen geldende richtlijn, gewijzigd en aangevuld. Dit was noodzakelijk om te voldoen aan het arrest van het Hof van Justitie van 2 mei 1996. De Commissie was met de wijziging van 10 maart 1998 volledig tevreden en heeft de inbreukzaak toen geklasseerd. Het is dus pas vijf jaar na de notificatie van dit besluit dat de Commissie vragen stelt over de gehanteerde parameters voor tramprojecten. Voor de Leien gaat het enkel om de heraanleg. Dit is toch een groot verschil met de aanleg van 10 kilometer nieuwe tramlijnen.

Gelijksoortige juridische disputen zullen in de toekomst wellicht minder frequent voorkomen. Dit blijkt uit de nieuwe werkwijze, zoals vervat in het decreet van 18 december 2002 betreffende de milieueffecten- en de veiligheidsrapportage. Naast een lijst van automatisch MER-plichtige projecten of categorieën van projecten, komt er ook een lijst van projecten die geval per geval gescreend moe-

ten worden in functie van de vraag of er aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn. De initiatiefnemer van een project moet een ontheffing vragen als hij van oordeel is dat het antwoord op die vraag negatief is.

Uiteraard zijn de drempels in dat geval iets lager dan in de vigerende regelgeving. Dit is een meer complexe werkwijze, maar de screening is een eerste administratieve beslissing die de kwestie van de MER-plicht in een vroeg stadium op een transparante wijze wil aanpakken. Voor toekomstige projecten zal het nieuwe systeem van milieueffectenbeoordeling het Vlaams Gewest in staat stellen om op juridisch correcte wijze een MER-rapport op te stellen voor projecten die aanzienlijke milieueffecten kunnen teweegbrengen.

Een eerste inzicht ter zake kan voor de Antwerpse regio geleverd worden door het lopende plan-MER voor het Masterplan Antwerpen. De nieuwe methodiek kan een verbetering inhouden, maar elke discussie is daarmee niet te vermijden, omdat bij elke beslissing het element beoordeling aanwezig blijft.

Tot slot wil ik opnieuw opmerken dat vragen over de omzetting van de Europese MER-richtlijnen dienen te worden gesteld aan minister Sannen, die hiervoor verantwoordelijk is. Het antwoord op de ingebrekestelling zal formeel gegeven worden door de minister van Leefmilieu.

Mijnheer Malcorps, de administratie Wegen en Verkeer is een bouwheer, zoals er in Vlaanderen vele andere bouwheren zijn. Voor de projecten van deze administratie is meestal een bouwvergunning noodzakelijk.

Het is de administratie Ruimtelijke Ordening die beslist of een bouwvergunning al dan niet afgeleverd kan worden, rekening houdend met de geldende wetgeving inzake ruimtelijke ordening en milieu. Als een bouwvergunning wordt afgeleverd door de administratie Ruimtelijke Ordening is impliciet aan alle vereisten voldaan.

Ik kan begrijpen dat er vragen worden gesteld, maar op een bepaald moment wordt een beslissing genomen en spreken administraties zich uit. Hier moet men ook rekening mee houden. Het is niet de opdracht van de bouwheer om de bekomen vergunning in vraag te stellen. Het is wel in het belang van de bouwheer om een vlotte aflevering van de bouwvergunning te bevorderen.

## Bossuyt

Reeds in 1999 werd een advies gevraagd aan de cel MER van Aminal. Deze cel was van oordeel dat op grond van de toen geldende Vlaamse MER-regelgeving er geen MER-plicht was. Het project zat toen nog niet in de vergunningsfase. AWV heeft, als bouwheer, in de loop van 2001 een bouw aanvraag ingediend bij de afdeling ROHM Antwerpen.

Tijdens het openbaar onderzoek rees de vraag naar de MER-plicht. Het advocatenkantoor Goossens Sebreghts Jacquain heeft geadviseerd dat er, op grond van de toen – en nu nog steeds – geldende rubricering van MER-plichtige projecten volgens de omzettingsteksten van de oorspronkelijke richtlijn van 1985, geen MER-plicht was.

De klager heeft tegen de bouwvergunning een schorsingsverzoek ingediend bij de Raad van State. Hierin werd de voormelde argumentatie in verband met de MER-plicht overgenomen. Deze vordering werd om vormelijke redenen afgewezen. De juridische kwestie van de MER-plicht werd niet door de Raad behandeld. Het verzoek tot vernietiging werd niet voortgezet. De zaak bij de Raad van State is dus gesloten. Daarna wendde de klager zich tot de Commissie, met het gekende gevolg.

In de ingebrekestelling door de Commissie wordt op erg summiere wijze gesteld dat de MER-richtlijn niet werd nageleefd. Binnen het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap wordt nu onderzocht hoe de argumenten van de Commissie kunnen worden weerlegd, en of er voldoende juridische gronden bestaan voor de stellingen van de Commissie. De ingebrekestelling is immers de vertaling van de visie van de Europese administratie.

Er kan niet ontkend worden dat de rechtspraak van het Hof van Justitie, geciteerd in de ingebrekestelling, reeds dateert van 1998. Ik wil erop wijzen dat de uitspraken van het Hof in dat arrest zich op algemeen en abstract niveau situeren.

Deze rechtspraak heeft slechts een fundamentele kwestie van de interpretatie van de MER-richtlijn beslecht. De lidstaten hebben bij de vaststelling van de afbakeningscriteria voor de bepaling van de MER-plicht een grote beoordelingsmarge, maar dit mag niet als gevolg hebben dat het merendeel van de projecten in een lidstaat – zonder dat wordt nagegaan of er aanzienlijke milieueffecten aanwezig zijn – automatisch ontsnappen aan de MER-plicht. Dit is de enige regel die het Hof heeft ontwikkeld. Daarmee moet de nationale rechter en – in voor-

komend geval – de Commissie, het doen bij de ontvangst van een klacht.

Het is in grote mate een feitenkwestie. Het lijkt ons niet goed bruikbaar voor de concrete context van potentiële MER-projecten of categorieën van projecten, want een verschil in zienswijzen kan niet a priori worden uitgesloten.

Het Vlaams Gewest kon er met recht en reden van uitgaan dat er – door te verwijzen naar de afbakening van de MER-plicht volgens de vigerende Vlaamse MER-regelgeving – geen MER moest worden opgesteld, omdat geen aanzienlijke milieueffecten met een negatief permanent karakter te verwachten waren en de tijdelijke negatieve effecten, via de voorwaarden in de vergunningen, tot een aanvaardbaar peil konden worden teruggebracht. Noch de administratie Wegen en Verkeer, noch de andere diensten van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap kan iets ten laste worden gelegd in het kader van de bouw aanvraag voor de Leien in Antwerpen.

Ik wil aanstippen dat een belangrijk aspect van de Europese ingebrekestelling betrekking heeft op het nog niet volledig omgezet zijn van de Europese MER-richtlijn 97/11/EG in onze Vlaamse MER-regelgeving. Hiervoor is minister Sannen bevoegd. Over dit punt dient u hem te interpellieren. Ik beperk me dan ook tot het uiteenzetten van de visie van mijn administratie.

De niet-omzetting heeft als nadeel dat de Commissie niet anders kan dan direct te toetsen aan de criteria van de richtlijn, terwijl eigenlijk in Vlaanderen nog steeds de oude unieke lijst van MER-plichtige projecten bestaat. Dit systeem zorgt wel voor duidelijkheid op voorhand, maar heeft als groot nadeel dat de kwestie van de MER-plicht slechts achteraf in handen komt van de vergunningverlenende overheden, of bekeken moet worden door de rechtbanken of de toezichthoudende overheden. Het gevolg is dat in principe de uitvoerbaarheid van vergunningen in gevaar komt. De rechtszekerheid is hiermee niet gediend.

Dit systeem vertoont een gebrek aan flexibiliteit en zou wel eens zijn milieudoelstelling kunnen voorbijschieten. Milieueffectenrapporten kunnen dan wel eens pro forma opgesteld worden, terwijl sommige gevoelige projecten dan toevallig ontsnappen aan de MER-plicht. Zoals gezegd, verlaten we met het decreet van 18 december 2002 betreffende de milieueffecten- en de veiligheidsrapportage het oude systeem.

**Bossuyt**

Het Vlaams Gewest blijft bij zijn basisstelling dat er, gelet op de huidige en de nog om te zetten regels, geen aanzienlijke milieueffecten met een negatief permanent karakter te verwachten vielen. Het is moeilijk aanvaardbaar de MER-plicht enkel af te leiden uit de evidentie dat elk groot infrastructuurwerk een zekere hinder met zich meebrengt. Dezelfde redenering wordt – zoals ik heb geantwoord op de vraag van de heer Caluwé – momenteel ook gevolgd voor de geplande onderhoudswerken op de ring rond Antwerpen. Ik wil nogmaals uitdrukkelijk herhalen dat de administratie Wegen en Verkeer werken uitvoert op basis van een geldige bouwvergunning. Vragen over de omzetting van de Europese MER-richtlijn 97/11/EG moet u stellen aan minister Sannen, die hiervoor verantwoordelijk is.

Als de Commissie niet overtuigd is van onze argumenten, kan zij de procedure doorzetten. De heraanleg van de Leien zal hoe dan ook niet stilgelegd worden.

**De voorzitter** : De heer Caluwé heeft het woord.

**De heer Ludwig Caluwé** : Mijnheer de minister, ik hoop dat de problemen die we vandaag kennen – en die van toepassing zijn voor een aantal projecten die eerstdaags starten –, kunnen worden weggerukt door beter te screenen of een project al dan niet MER-plichtig is.

In de ingebrekestelling zegt de Europese Commissie niet dat de heraanleg van de Leien en de verlenging van de tramlijnen MER-plichtig zijn. De Commissie verwijt Vlaanderen dat de MER-plicht onvoldoende is afgewogen. Er is te snel het besluit genomen dat er geen milieueffectenrapport nodig is. De Commissie verwijt ons dat we onzorgvuldig zijn geweest.

Mijnheer de minister, u zegt dat de ingebrekestelling van de Europese administratie komt. Dat is een beetje denigrerend, want daarmee lijkt u te willen zeggen dat het nog niet op het politieke niveau van de Commissie zou zitten. Ik wil dit corrigeren. De ingebrekestelling is ondertekend door Commissaris Wallström, conform het besluit van de Commissie. Het is dus niet de administratie.

**Minister Gilbert Bossuyt** : We zitten nog in de administratieve fase. In juridische terminologie betekent dit enigszins iets anders.

**De heer Ludwig Caluwé** : Zeggen dat we nog in de administratieve fase zitten, is iets anders dan te stellen dat de ingebrekestelling afkomstig is van de administratie. U wekt doelbewust verwarring.

Mijnheer de minister, u zei dat de informele procedure al een tijdje loopt. Ik vind het merkwaardig – misschien moet de vraag gesteld worden aan minister Van Mechelen, die de bouwvergunning moet afleveren, want ook hij zal wel op de hoogte zijn van de informele procedure – dat u opnieuw verwijst naar het besluit van 1989, hernomen in 1998, dat stelt dat er geen MER-plicht is als de verlenging van een tramlijn minder dan 10 kilometer bedraagt.

Als men door de informele procedure weet heeft van opmerkingen van de Commissie, en toch blijft vasthouden aan het besluit van 1989, lijkt me dat onzorgvuldig.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Mijnheer Caluwé, als het uw bedoeling is om de werken te laten uitstellen, doe het dan op een andere manier en kom er ook voor uit dat u ons absoluut veroordeeld wilt zien. Uw toon wijst alvast in die richting. U bent niet geloofwaardig, want u pleit al van bij het begin voor een uitstel van de werken.

**De heer Ludwig Caluwé** : Mijnheer de minister, wij doen vanuit de oppositie ons uiterste best om de regering te helpen de gemaakte fouten tegenover de Europese Commissie recht te zetten door voor een nooddecreet te stemmen. We doen er alles aan om te vermijden dat in de toekomst soortgelijke fouten worden gemaakt. We moeten de nodige zorgvuldigheid aan de dag leggen op het vlak van de Europese regels. Dat is het doel van mijn vraag. We moeten vermijden dat opnieuw chaos ontstaat zoals het geval was bij de werken aan het Deurganckdok, want die kans is reëel, zeker als we nu niet genoeg opletten. Ik heb geen andere doelstelling. We kunnen politieke discussies voeren over de noodzaak aan een bepaald werk of aan de rangorde van werken, maar die staan helemaal los van de inhoud van mijn vraag. Ik vraag nu of we de juiste juridische procedures aan het volgen zijn. En ik vraag me af of we ons niet een beetje onzorgvuldig gedragen.

U zegt een beetje te snel dat er meestal een overleg komt en dat in de meeste gevallen een vergelijk ontstaat met de Commissie. De Commissie is in een aantal gevallen echter ook al naar het Hof van Justitie getrokken. In haar ingebrekestelling verwijst de Commissie zelf naar twee arresten, waarvan één betrekking heeft op België.



## Caluwé

Voor de onderhoudswerken aan de ring is het van belang dat duidelijk wordt gezegd hoe lang de extra rijstrook zal zijn. Al te makkelijk wordt gezegd dat het niet de bedoeling is om de verkeersintensiteit te doen toenemen, maar werd ook onderzocht of de verkeersintensiteit echt niet zal toenemen? Het is toch niet omdat men de bedoeling niet heeft, dat iets niet kan gebeuren. Misschien is dus ook hiervoor een MER nodig.

Ik wil nog iets rechtzetten over het antwoord dat u gaf op de actuele vraag van de heer Voorhamme over de juridische procedure bij de Raad van State door de VZW Straatago. U antwoordde dat de Raad van State tot het besluit was gekomen dat de werken niet MER-plichtig waren, maar nu vertelt u dat de Raad van State de procedure om procedurele redenen heeft stilgelegd. Dat klopt. De Raad van State heeft geen formele beslissing genomen over de inhoud. *(Opmerkingen van de heer Robert Voorhamme en van minister Gilbert Bossuyt)*

In het Beknopt Verslag lees ik dat de Raad van State van oordeel was dat de werken niet MER-plichtig waren. Wellicht is een fout in het Beknopt Verslag geslopen.

**De voorzitter** : De fout in het Beknopt Verslag is hiermee rechtgezet.

De heer Malcorps heeft het woord.

**De heer Johan Malcorps** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, een MER is een heel belangrijk instrument van het milieubeleid. Het wordt terecht toegepast bij grote infrastructuurwerken. We stellen echter vast dat dikwijls sprake is van een verzanding in grote procedurekwesties, waarbij niemand gebaat is.

U zei dat er naast de formele procedures ook informeel overleg bestaat. In Vlaanderen doen de bevoegde ministers en hun administraties de nodige moeite om de regels te volgen. Met de plan-MER-procedures voor het Masterplan Antwerpen proberen we de zaak echt grondig aan te pakken door iedereen in een heel vroege fase te raadplegen. Het is misschien belangrijk dat hierover voldoende ruchtbaarheid wordt gegeven aan Europa via de formele en de informele procedures. In Antwerpen

gebeuren nu heel wat grote werken – waarvoor onze dank – en Europa moet ervan op de hoogte worden gebracht dat de inschatting van de plannen en de MER op een heel degelijke manier worden aangepakt met voldoende inspraakmogelijkheden voor de bewoners. Als Europa niet voldoende op de hoogte wordt gebracht, kunnen we dit soort van procedurediscussies eindeloos herhalen bij elk klein project dat wordt opgestart. We moeten op zoek gaan naar een vergelijk met de bevoegde administratie of Commissarissen, om te vermijden dat we blijven verzanden in dergelijke discussies.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Mijnheer Malcorps, de verplichting van een MER is een goede zaak. Ik krijg soms de indruk dat sommigen de doelstelling erachter kapot willen maken door er een puur procedureel spel van te maken. Het is nooit de intentie van de Vlaamse regering geweest om op een slinkse wijze in te grijpen in het milieu naar aanleiding van die werken. We hebben een oordeel gevormd op basis van onze geldende regelgeving en we hebben ons daarbij proberen in te dekken. De administratie heeft een oordeel gevormd, net als een extern bureau, waarna een procedure werd gevolgd.

We willen ons in de toekomst indekken door onze regelgeving aan te passen en zo sluitend mogelijk te maken. Ik houd mijn hart vast voor het antwoord van Europa, want natuurlijk blijft er altijd een element van beoordeling over. Twee aspecten zijn daarbij van belang : er wordt onderzocht of er sprake is van een bewuste, misdadige intentie om de regels te ontwijken en er wordt rekening gehouden met de omvang van de werken. Ik ben voldoende democratisch ingesteld om te appreciëren dat een burger zich verdedigt tegen een overheid, maar het mag geen karikatuur worden. Het kan niet zijn dat werken altijd kunnen worden afgeremd. Als we de nodige procedures volgen en ons daarbij voldoende indekken, doen we ons best, op het vlak van alle regelgeving. Als de werken die in Antwerpen op stapel staan in dezelfde sfeer moeten worden afgerond, dan wens ik mijn eventuele opvolger er veel plezier mee.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 16.14 uur.*