

C187 – OPE16

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2006-2007

8 mei 2007

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over beleidsmaatregelen om ongevallen veroorzaakt door het openbaar vervoer terug te dringen	1
Vraag om uitleg van de heer John Vrancken tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de gevolgen voor de energieprijzen van een aantal arresten van het Hof van Beroep te Brussel en over de effecten van de uitbreiding van het nachttarief voor de factuur van de consumenten	3
Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het verzet in Nederland tegen de tijdelijke ingebruikname van een deel van de IJzeren Rijn en het debat in Nederland rond alternatieve tracés	6

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over beleidsmaatregelen om ongevallen veroorzaakt door het openbaar vervoer terug te dringen

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mevrouw de minister, ik had u een schriftelijke vraag gesteld betreffende de ongevallen veroorzaakt door openbaar vervoer. U deelde mij mee dat er de voorbije jaren een gevoelige stijging van het aantal ongevallen waarneembaar is. De meeste ongevallen doen zich voor op tramlijnen 1 en 4 in Gent en tramlijnen 11, 12, 24 en 8 in Antwerpen, alsook met de kusttram.

De meest frequent voorkomende ongevallen zijn aanrijdingen bij het vermijden van een hindernis door een bus, uitzwaai van de achterzijde van de bus, aanrijdingen waarbij een deel van de bus over trottoirs, vluchtheuvels, verhoogde berm en rijwielpaden komt, aanrijdingen door een tram met hindernissen die zich te dicht bij het spoor bevinden en verkeerde bewegingen door de bestuurders van bus of tram. De ongevallen veroorzaakt door het openbaar vervoer, die de voorbije maanden geregeld voorkomen, wijzen op tekortkomingen in de infrastructuur of het ontbreken van een dodehoekspiegel.

Ook al is de stijging van het aantal ongevallen op zes jaar tijd met 33,65 procent niet in evenredigheid met de stijging van het aanbod van De Lijn, de cijfers tonen toch aan dat het nemen van een aantal maatregelen noodzakelijk is om het aantal ongevallen terug te dringen.

Mevrouw de minister, kunt u mij meedelen of inmiddels algemene maatregelen zijn genomen om de ongevallengraad terug te dringen? Is er een verschil merkbaar in het aantal ongevallen veroorzaakt door het openbaar vervoer van De Lijn of door de zogenaamde busboeren?

Worden alle bussen van De Lijn voorzien van dodehoekspiegels of op welke manier wordt deze problematiek van de dode hoek aangepakt?

Zijn een aantal infrastructurele maatregelen volgens u noodzakelijk om de veiligheid te verhogen? Zo ja, op welke lijnen? Ik heb vernomen dat men onder meer aan de Rooseveltplaats bezig is om een aantal aanpassingen door te voeren.

Op welke manier wordt opvolging gegeven aan de zware ongevallen veroorzaakt door openbaar vervoer?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen van Brempt: Mevrouw Van den Eynde, u verwijst er zelf al naar dat de stijging van het aantal ongevallen niet zo hoog is als de stijging van het aanbod van het openbaar vervoer. Dat wil zeggen dat zeker niet slechter wordt gepresteerd, wel integendeel. Maar dat wil niet zeggen dat in het verleden niet een aantal noodzakelijke maatregelen zijn genomen en dat dat ook een constante zorg is.

Het rijgedrag van de chauffeurs is een eerste belangrijke indicator en die wordt op de voet gevolgd. Er worden maatregelen genomen als blijkt dat een bepaalde chauffeur bij een zwaar ongeval is betrokken of wanneer een bepaalde chauffeur bij meerdere ongevallen is betrokken. Vooreerst kan een extra scholing in de rij school worden aangeboden aan die chauffeurs, en daarnaast kan ook in extra begeleiding worden voorzien door een instructeur, om op die manier de rijstijl bij te sturen.

Er wordt uiteraard ook preventief gewerkt. Op regelmatige tijdstippen volgt elke chauffeur van De Lijn een opleiding over preventief rijden. De bedoeling is om op die manier de rijstijl van alle chauffeurs op continue basis te verbeteren.

De huidige basisopleiding voor de chauffeur bij De Lijn is ook in volle herziening. Vooreerst verplicht de nieuwe Europese richtlijn inzake vakbekwaamheid dit, en daarnaast zal de basisopleiding gewijzigd worden naar aanleiding van het globale veiligheidsplan 'Veilig op weg'.

Aangezien de nieuwe Europese richtlijn expliciet de nadruk legt op een veiliger vervoer, zal de inhoud van de huidige basisopleiding hier nog meer op afgestemd worden. Er zal nog meer de nadruk gelegd worden op het aanleren van een energiezuinige en vooral preventieve rijstijl. In het kader van het behouden van het attest vakbekwaamheid dient elke chauffeur, in de toekomst, 35 uur bijkomende opleiding te volgen, gespreid over vijf jaar.

Mevrouw Van den Eynde, u vraagt naar het verschil tussen het vervoer in eigen regie en – u noemt ze de busboeren, maar wij noemen ze iets officiëler – de exploitanten. Die vergelijking is niet mogelijk, omdat de exploitanten zelf instaan voor hun verzekering burgerlijke aansprakelijkheid. Ze hebben geen verplichting om alle ongevallen te rapporteren aan De Lijn. De

Lijn wordt door de exploitanten enkel geïnformeerd bij de zware ongevallen. Aangezien het hier om een klein aantal gaat, kan men uit een vergelijking van de cijfers geen conclusies trekken, aangezien het alleen maar over de zware materiële schade en de gekwetsten gaat.

Over de dodehoekspiegel kan ik formeel zijn: alle bussen van De Lijn zijn uitgerust met een dodehoekspiegel.

Voor de infrastructurele maatregelen verwijst ik in eerste instantie naar het globale infrastructuurbeleid. Ook belangrijk voor het openbaar vervoer is het beleid voor het wegwerken van de zwarte punten van collega Peeters. Bij de heraanleg van tram- of tram/busbeddingen wordt systematisch aandacht besteed aan en geïnvesteerd in verkeersveiligheid. Bij elke heraanleg is dat een belangrijk aandachtspunt.

De afgelopen jaren is bovendien een specifiek verkeersveiligheidsplan uitgevoerd voor de kusttram. Dat was ook noodzakelijk, want we zien dat er extra risico's verbonden zijn aan de kusttram. Dat is ook verklaarbaar, want de kusttram heeft een relatief hoge snelheid en tussen de verschillende haltes is het fysiek niet mogelijk om te zorgen voor een afbakening, dus daar gebeuren wel eens ongevallen.

De Lijn is betrokken geweest bij de voorbereiding van het handboek secundaire wegen, dat Iris Consulting in opdracht van het Agentschap Infrastructuur heeft opgesteld. In dat kader kwamen onder meer de minimumvereisten voor tram- en busbanen aan de orde. Daarnaast is De Lijn ook actief betrokken bij de werkzaamheden van de adviesgroep voor verkeersveiligheid op de Vlaamse gewestwegen, afgekort AVVG. De ervaring is dat niet altijd 100 procent rekening wordt gehouden met de wensen van De Lijn, maar dat er over de minimumvereisten alvast overeenstemming is. Met de gemeentelijke wegbeheerders ligt de situatie uiteraard iets minder gemakkelijk.

Er moet rekening worden gehouden met het feit dat verkeersveiligheid niet alleen mee bepaald wordt door infrastructuurkenmerken, maar ook door het gedrag van de weggebruikers. Mee daarom investeert De Lijn ook in bewustzijnscampagnes, zoals recent over de specifieke kenmerken van tramverkeer. Eveneens daarom is er in het kader van het plan 'Veilig op weg' door De Lijn uitdrukkelijk voor gepleit dat in het secundair onderwijs, in het kader van de verkeerseducatie, meer aandacht besteed wordt aan de plaats en rol van het openbaar vervoer in het verkeer en de reglementering op dat vlak.

De zware ongevallen en de evolutie van het aantal ongevallen, zowel voor bus als tram, worden maandelijks besproken door het Comité voor de Preventie en Bescherming op de Werkplek, afgekort CPBW, van elke entiteit en eveneens maandelijks gezamenlijk gevolgd en geanalyseerd door de raad van directeurs. Over de

zware ongevallen is er ook een maandelijks rapportering aan de raad van bestuur.

Al deze organen kunnen conclusies trekken en maatregelen voorstellen om het aantal ongevallen te doen dalen. Zo wordt nu bijvoorbeeld speciale aandacht besteed aan het beheersen van het uitzwenken door chauffeurs die met nieuwe types gelede bussen rijden. Die nieuwe types blijken iets anders van vormgeving en hebben daardoor een iets ander uitzwenkgedrag. Dit als voorbeeld om aan te geven dat het een continu aandachtspunt is, dat aangepast moet worden aan de evolutie, onder meer van de verkeerssituatie op het terrein en het rollend materieel.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mevrouw de minister, u stelt dat het er niet slechter aan toegaat, maar ik vind 33,65 procent wel een spectaculaire stijging. Ik denk dat u daar toch niet naast kunt kijken.

Ik denk dat zorgen voor voldoende rijlessen een goede maatregel is, maar ik stel me de vraag of het rijgedrag niet al te veel wordt beïnvloed door de krappe rittijden. We stellen vast dat er soms heel wat vertraging is op bepaalde lijnen, waarna de chauffeurs hun snelheid verhogen om toch maar binnen de rittijden te blijven.

Mevrouw de minister, u zegt dat de cijfers van de exploitanten worden meegedeeld, maar worden ze ook opgenomen in de cijfers die u me geeft? (*Opmerkingen van minister Kathleen Van Brempt*)

U hebt ze niet? Dat geeft dus helemaal een vertekend beeld over de ongevallen bij het openbaar vervoer. Als overheid bent u wel verantwoordelijk voor het openbaarvervoerbeleid, maar u hebt op geen enkele manier cijfers over de ongevallen van de exploitanten die voor u een opdracht uitvoeren. Ik vind dat een gebrek aan belangrijke gegevens.

Uit het lijstje dat u mij hebt bezorgd, leid ik af dat er eigenlijk vooral ongevallen gebeuren met trams. U verwijst even naar de bussen, maar ik denk dat we vooral naar de trams moeten kijken. Zij rijden op een vaste bedding en zorgen daar voor nogal wat problemen. Ligt dat volgens u niet aan de constructie van het voertuig? Misschien moet worden bekeken of de remafstand verkort kan worden en moet worden onderhandeld met de tramconstructeurs die het voertuig maken, zodat daar meer aandacht aan wordt geschonken.

U stelt dat bij heraanleg voldoende aandacht gegeven wordt aan de herinrichting. Mevrouw de minister, kort nadat het Astridplein in Antwerpen opnieuw was aangelegd, gebeurden verschillende ongevallen, waardoor

herinrichting opnieuw noodzakelijk was. Ik denk dat ook dat onderwerp opnieuw bekeken moet worden.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik sluit niet uit dat de rijtijden op het terrein meespelen, maar het zou niet mogen. Het zit in de opleiding en het wordt expliciet herhaald dat, wat er ook gebeurt met de rijtijden, dat geen effect mag hebben op de verkeersveiligheid.

De chauffeurs hebben ook graag goede cijfers en blijven graag binnen hun rijtijden. Dat siert hen, maar dat mag nooit aanleiding geven tot roekeloos rijgedrag en, bijvoorbeeld, het niet hanteren van de snelheidslimieten. Daar wordt elke keer opnieuw op gehamerd en het is mee opgenomen in de opleiding.

Ik begrijp uw opmerking omtrent de bussen in exploitatie. Er is geen enkele tram in exploitatie, want alle trams zijn in eigen regie. Ik wil wel nagaan of we naar een omvattende evaluatie kunnen kijken, als dat niet te veel bureaucratie met zich meebrengt. Vandaar dat de keuze werd gemaakt om vooral rond de zware ongevallen te werken, want die worden meegedeeld en opgenomen in het geheel.

Het klopt dat de trams in een bijzondere situatie zitten. Ze hebben een apart statuut binnen het wegverkeer. Heel veel weggebruikers – dat geldt voor iedereen, ook voor voetgangers en fietsers – calculeren niet altijd goed in dat de tram altijd voorrang heeft. Daar is een heel duidelijke reden voor, die te maken heeft met de remafstand. Dat is ook de reden waarom we daar te gepasten tijde campagnes over voeren. Ik denk dat het heel belangrijk is dat alle weggebruikers dat weten, los van het feit dat we bij elk bestek voor de aankoop van nieuwe trams, waar het kan, een verbetering van de remafstand moeten doorvoeren. We vinden het geen evidentie dat de remafstand moeilijk ligt, maar dat heeft uiteraard met de aard van het voertuig te maken en moet als constante zorg worden meegenomen.

Ik ben me bewust van de specifieke situatie van trams. Dat hier en daar fouten worden gemaakt bij de herinrichting, zal ik niet verhullen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer John Vrancken tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de gevolgen voor de energieprijzen van een aantal arresten van het Hof van Beroep te Brussel en over de effecten van de uitbreiding van het nachttarief voor de factuur van de consumenten

De voorzitter: De heer Vrancken heeft het woord.

De heer John Vrancken: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, een aantal distributienetbeheerders, en met name intercommunales, zijn naar de rechter gestapt omdat ze niet akkoord gingen met de afschrijvingsregels en de waardering van hun activa die de CREG heeft gehanteerd bij de vastlegging van de tarieven. Eind februari 2007 heeft het hof van beroep in Brussel een aantal arresten geveld, waarbij werd gesteld dat de CREG niet bevoegd is om de tarieven van de distributienetbeheerders te beoordelen. De enige die dat volgens het hof van beroep mag doen, is de toezichthoudende overheid. Voor de intercommunales zijn dat de gewestelijke overheden.

Het hof van beroep van Brussel deed een uitspraak in zeven rechtszaken die waren aangespannen door zuivere intercommunales. Ze waren naar de rechter gestapt omdat ze niet akkoord gingen met de afschrijvingsregels en de waardering van hun activa die de CREG hanteerde bij de vastlegging van de tarieven voor 2006. De federale regulator hanteert immers strengere criteria dan de gewestelijke overheid.

Artikel 6 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 legt nochtans de bevoegdheden inzake elektriciteit en gas vast tussen de federale en regionale overheid. De federale overheid is bevoegd voor de transmissie- en distributietarieven en de regionale overheid onder meer voor de openbaredienstverplichtingen, rationeel energiegebruik en -verbruik. Deze versnippering aan bevoegdheden is geen goede zaak voor de burger.

De distributienetbeheerders hebben vorig jaar met betrekking tot een aantal openbaredienstverplichtingen een tariefvoorstel geformuleerd. Een aantal kosten werden door de CREG echter niet aanvaard. Die kosten mochten niet worden doorgerekend in de tarieven. Het gevolg is dat de kosten op het niveau van de distributienetbeheerders blijven. Daaruit vloeien er minder dividenden voort voor de gemeenten.

De CREG stelde in januari 2007 dat de Vlaamse gemengde distributiesector in Vlaanderen pleitte voor een tariefverhoging van 45 percent maar dat de CREG dit heeft kunnen reduceren tot een verhoging van 15 percent. Minister Peeters stelde dat de CREG deze tarieven onterecht heeft gedrukt om te vermijden dat vóór de federale verkiezingen de consument zou worden geconfronteerd met een hogere elektriciteitsfactuur.

De CREG verwierp onder andere een deel van de kosten van de netbeheerders die evenwel daadwerkelijk werden gemaakt en die volgens minister Peeters niet als 'onredelijk' konden worden bestempeld. Een deel van de kosten van de aankoop van energie om de netverliezen te dekken, werd door de federale regulator niet aanvaard, hoewel de aankoop volledig in regel was met de wet op de overheidsopdrachten. Bovendien

besloot de CREG de exploitatieoverschotten van de distributienetbeheerders van de afgelopen jaren ineens te verrekenen in de tarieven voor 2007. Minister Peeters acht het dan ook normaal dat de distributietarieven het jaar nadien zullen stijgen.

De directeur Energieprijzen van de CREG waarschuwde naar aanleiding van het arrest van het hof van beroep van eind maart 2007 voor hogere elektriciteits- en gasprijzen voor de consument vanaf 2008 en dit door de stijging van de distributietarieven. Alleen al de aanpassing van de afschrijvingsregels zou vanaf 2008 de distributietarieven met zeker 5 percent doen stijgen. De distributietarieven zijn een belangrijk onderdeel van de eindprijs die de verbruiker betaalt.

Ook volgens federaal minister van Energie Verwilghen zal de consument boeten voor het arrest van het Brusselse hof van beroep. De CREG onderzoekt de mogelijkheid om in cassatie te gaan. Dit werkt echter niet opschortend.

Tegelijkertijd werd de afgelopen weken duidelijk dat veel klanten met een dubbele meter ondanks de uitbreiding van het nachttarief tot het hele weekend, dat van kracht is sinds 1 januari 2007, geen lagere factuur krijgen en zelfs soms meer betalen dan andere verbruikers. Alleen wie meer dan één derde van zijn stroom 's nachts en in het weekend verbruikt, doet een goede zaak met de nieuwe regeling. De energieleveranciers hebben het weektarief immers met 5 tot 15 percent verhoogd, waardoor de voordelen van het goedkope weekendtarief voor veel consumenten zijn weggevallen.

Nochtans stelden zowel de Vlaamse Regering als de bevoegde federale minister het voor alsof de uitbreiding van het nachttarief voor veel gezinnen een financiële meevaller zou zijn. De Vlaamse Regering nam zich voor om met de federale minister van Energie afspraken te maken om te komen tot een beperking van de tarifaire gevolgen van de maatregel.

Mijnheer de minister, waarom gaat u niet akkoord met het niet-aanvaarden door de CREG van een aantal – volgens de CREG – ‘onredelijke’ kosten die worden gemaakt om de openbaredienstverplichtingen na te komen? Er wordt door sommigen immers aangehaald dat openbaredienstverplichtingen bij de gemengde sector driemaal meer kosten dan in de zuivere sector. Moeten de openbaredienstverplichtingen niet op een zo goedkoop mogelijke manier worden volbracht? Hoe reageert u op het arrest van het hof van beroep? Hoe reageert u op het gegeven dat, indien de beslissingen uit de arresten van het hof van beroep onveranderd blijven, de consument het kind van de rekening zal zijn? Hoe reageert u op de tarifaire gevolgen van de uitbreiding van het nachttarief en de berichtgeving dat heel wat consumenten met een dubbele meter juist hogere facturen krijgen

door de verhoging van de tarieven door de elektriciteitsleveranciers?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister, ik wens me aan te sluiten bij de vraag van de heer Vrancken. Deze week stond er een artikel in het blad Lokaal. Als toekomstig gouverneur krijgt u dat ongetwijfeld toegestuurd. Net als de heer Vrancken ben ik bekommerd om de afschrijvingsregels. Hoe zit het nu op korte termijn met die beroemde Eliaheffing? Die ligt toch in het verlengde. Ongeacht of het nu een gemengde of een zuivere intercommunale is, wordt de uitkering een stuk lager.

Ik herinner me dat in 1996 de gemeente Riemst 45 miljoen oude Belgische franken ontving. Ik denk dat we nu nog één derde daarvan krijgen, als het niet minder is. Het gevolg is natuurlijk dat gemeenten verplicht zijn om, ter compensatie, allerlei andere belastingverhogingen door te voeren.

Ik heb begrepen dat u hebt beslist om de Eliaheffing in de loop van 2008 op te heffen. De gemeenten zouden nog de helft ontvangen van wat ze bij de start van de beroemde Eliaheffing kregen. De gemeenten zouden op de een of andere manier een compensatie krijgen. Ik heb aan de VVSG gevraagd of daarover contacten zijn geweest. Naar verluidt, zouden die er een tijdje geleden geweest zijn.

Mijnheer de minister, hoe zit het nu juist? Wat is de stand van zaken?

Ik wil het ook nog even over een ander punt hebben, hoewel u er niet voor bevoegd bent. U bent echter wel minister van Energie. De gemeenten hebben in toenemende mate behoefte aan een juiste berekening. Ze willen weten wat ze de volgende jaren zullen ontvangen. Ze gaan twee keer minder langs de kassa passeren omdat de Eliaheffing gehalveerd wordt en omdat het dividend veel lager wordt. Het zou goed zijn te weten wat de financiële impact zal zijn voor al de besturen in Vlaanderen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik zal eerst antwoorden op de vragen van de heer Peumans. De minister-president heeft al verscheidene keren verklaringen afgelegd over de Eliaheffing. Op 1 januari 2008 zal de heffing zowel voor bedrijven als voor gezinnen niet meer moeten worden betaald in Vlaanderen. Dat houdt in dat Vlaanderen zal zorgen voor een compensatie voor de inkomsten die de gemeenten in 2008 en 2009 nog zouden ontvangen uit de Eliaheffing.

We hebben een wettelijke basis voor de vrijstelling. De gezinnen en bedrijven betalen niet. Wij zorgen voor een compensatie voor het bedrag dat gemeenten zouden krijgen via de Eliaheffing.

Ik ga ervan uit dat daaraan in de begroting van 2008, die normaal gezien in augustus en september wordt besproken door de Vlaamse Regering, de nodige uitvoering wordt gegeven. We zullen ook voor de uitvoerbaarheid zorgen.

De heer Rudi Daems: Mijnheer de minister, om welke orde van grootte van bedrag gaat het dan?

Minister Kris Peeters: Daarmee moet ik voorzichtig zijn. Ik denk dat het om een bedrag van 150 à 160 miljoen euro gaat. Ik wil echter eerst even nakijken of dat klopt. Ik wil daar wel later op terugkomen. U weet dat de Eliaheffing gehalveerd wordt. De halvering is wel uitgesteld omdat de federale overheid de retroactiviteit zo heeft opgelost.

De heer Jan Peumans: Ik dacht dat het op kruissnelheid oorspronkelijk om 270 miljoen euro ging.

Minister Kris Peeters: Maar in 2008 is er al een halvering. Ik hou het bedrag in beraad. Als er verdere tekst en uitleg bij nodig is, zal ik daar op terugkomen. Het is nu echter beter even af te wachten tot de begroting voor 2008 wordt opgesteld. Ik herhaal hier alleen maar wat minister-president Leterme op andere fora en bij andere gelegenheden heeft gezegd.

Mijnheer Peumans, u had het over de situatie van de gemeenten en het feit dat ze willen weten waar ze aan toe zijn. Er zijn twee invalshoeken met betrekking tot de financiële situatie van de gemeenten doordat ze bepaalde dividenden niet meer ontvangen. Dat is echter niet zozeer een zaak voor de regionale minister van Energie. Ik zal antwoorden op de vragen over hoe daar vanuit de CREG tegenaan wordt gekeken en in welke mate die bevoegdheden op het federale vlak blijven. Als die bevoegdheden bij de federale overheid blijven, zal ik ook ingaan op de vraag hoe bepaalde zaken worden uitgeklaard.

Uw vraag gaat natuurlijk nog verder. Ze heeft te maken met de financiering van de gemeenten. Tijdens de volgende weken en maanden zullen we over het fiscaal pact debatten voeren en beslissingen nemen. Het fiscaal pact valt onder de bevoegdheid van de minister van Binnenlandse Aangelegenheden, de heer Keulen. In dat kader zullen in 2008 bedragen aan de gemeenten worden toegewezen. Ik wil daar nu echter niet op vooruitlopen. Ik verwijs daarvoor naar minister Keulen.

Mijnheer Vrancken, op grond van de geldende bevoegdheidsverdeling komt het een regionale minister van

Energie natuurlijk niet toe om al dan niet 'akkoord' te gaan met een beslissing van de CREG. Het is niet zo dat de Vlaamse minister van Energie vooraf wordt gevraagd of hij al dan niet kan leven met een beslissing. U hebt gelijk als u zegt dat ik bemerkings heb gemaakt over het feit dat de CREG de door bepaalde netbeheerders daadwerkelijk gemaakte kosten voor het dekken van de netverliezen heeft verworpen als zijnde onredelijk, terwijl, eigenaardig genoeg, de wet op de overheidsopdrachten is gerespecteerd en de openbare aanbesteding correct is verlopen. Dat is trouwens een gegeven dat door de CREG niet wordt betwist. Ik heb dan ook vragen bij de beslissing van de CREG.

Ik heb enerzijds getracht informatie te krijgen over de beweegredenen van de CREG en anderzijds onze bekommernis geuit over het verwerpen van kosten ter uitvoering van de openbaredienstverplichtingen. Ik heb zelf aangedrongen op een overleg, dat ook daadwerkelijk heeft plaatsgehad, tussen mijn kabinet, het kabinet van minister Verwilghen, de Vlaamse regulator – de VREG – en de federale regulator – de CREG. Tevens heb ik voor overleg gezorgd tussen mijn kabinet en vertegenwoordigers van de distributienetbeheerders, om aldus zicht te krijgen op de gevolgen van de beslissingen van de CREG op het distributienetbeheer.

De netbeheerders hebben weliswaar een aantal rechtszaken aanhangig gemaakt tegen de beslissingen van de CREG. Ze hebben echter tegelijkertijd geprobeerd een voorstel van dadingsovereenkomst uit te werken dat gedragen kan worden door alle netbeheerders uit alle gewesten en dat ook aanvaardbaar zou moeten zijn voor de CREG.

Er is aan mij geen akkoord gevraagd. Ik had heel wat vragen en bekommernissen. Ik heb een overleg georganiseerd en daaruit is gebleken dat bepaalde netbeheerders rechtszaken aanhangig hebben gemaakt en dat andere een dadingsovereenkomst proberen af te sluiten die voor iedereen voldoening kan schenken.

U vroeg of de openbaredienstverplichtingen niet op een zo goedkoop mogelijke manier moeten worden volbracht. Uiteraard, maar de federale aanwending van de tarifaire bevoegdheid mag de gewestelijke bevoegdheid voor de openbaredienstverplichtingen niet onderuithalen. Ten gronde gaat het om een zaak die voortvloeit uit het feit dat de distributie en de tarifiering bij onderscheiden overheden zijn ondergebracht. De bevoegdheden met betrekking tot energie zijn wat ongelukkig gespreid. Na 10 juni is daar misschien meer duidelijkheid over. Ik treed u bij, maar we hebben niet de bevoegdheid om verdere stappen te zetten.

U vraag naar mijn reactie op het arrest van het hof van beroep. Er is natuurlijk de scheiding der machten: de trias politica van Montesquieu. Hij is allang dood,

maar zijn principes zijn ingebakken in de Grondwet. Het is niet aan de regionale uitvoerende macht om te reageren op een uitspraak van de rechterlijke macht op een daad van de federale uitvoerende macht. Het hof van beroep te Brussel heeft in de zaak van Inter-Energa tegen de CREG geoordeeld, ten eerste, dat “de afschrijvingsvoet die door eiseres in haar aanvankelijk voorstel werd in rekening gebracht voor elk onderdeel van de post materiële vaste activa niet kon verworpen worden”, en ten tweede, dat “de CREG bij de totstandkoming van de bestreden beslissing, een exploitatieoverschot van eiseres gerealiseerd tijdens het exploitatiejaar 2004, dan ook onterecht als een bonus in aanmerking heeft genomen”. De samenvatting die de heer Vrancken maakt van het arrest, namelijk dat de CREG niet bevoegd is om de tarieven van de distributienetbeheerders te beoordelen, is dan ook niet helemaal juist. De CREG is wel degelijk bevoegd om de kosten van de openbardienstverplichtingen te beoordelen, zij het alleen op hun werkelijkheid en op hun redelijkheid. Het komt de CREG niet toe de redelijkheid van de openbardienstverplichtingen of de doorrekening van de kosten als zodanig te beoordelen.

U zegt dat de consument het kind van de rekening zal zijn. Het is nog maar de vraag of dit zo zal zijn. Vergeet niet dat de stroomprijzen en de gemeentelijke belastingen gedeeltelijk als communicerende vaten werken. De gemeenten zullen de verliezen aan inkomsten uit dividenden fiscaal proberen te compenseren. Er is mij meegedeeld dat de CREG aan de ter zake bevoegde federale energieminister twee voorstellen van koninklijk besluit heeft overgemaakt, één voor elektriciteit en één voor aardgas, om een aantal koninklijke besluiten onderling af te stemmen, alsook om enerzijds “de procedures te verduidelijken die verband houden met de beoordeling van het redelijk karakter van de kosten die ten laste van de tarieven worden gelegd” en anderzijds “de berekening en de bestemming te verduidelijken van de bonus of malus die na toepassing van de tarieven kan bestaan”. De federale energieminister heeft de twee ontwerpen van besluit opgemaakt. Ik weet niet of dit door de federale regering als lopende zaak wordt beschouwd en of er nog een beslissing zal vallen.

Ook voor het antwoord op uw vraag over het nachttarief moet ik verwijzen naar de bevoegdheidsverdeling en inzonderheid het gegeven dat de energietarieven een federale bevoegdheid zijn. Het is dan ook de federale energieminister die ter zake een onderzoek bij de Raad voor de Mededinging heeft bevolen. In afwachting van de uitspraak van de raad kan ik u enkele zaken meedelen.

Door het dagverbruik tijdens de weekends vanaf 1 januari 2007 aan nachttarief aan te rekenen, verliezen zowel de netbeheerders als de leveranciers inkomsten bij gelijkblijvende tarieven. Naarmate de afnemers het dagverbruik tijdens de week verschuiven naar de nachtperiode of naar de daguren van het weekend, daalt het duur-

dere piekverbruik en stijgt het goedkopere dalverbruik, met als gevolg een vermindering van de kosten en normaal gesproken dus ook een verlaging van de prijs. Het is echter aan de leveranciers om het voordeel door te rekenen aan de klanten. De brandstofkosten, en bijgevolg ook de stroomprijzen, zijn aanzienlijk gestegen. Het is dus de vraag of dit daadwerkelijk aan de klanten zal worden doorgegeven en of de kostprijs zal dalen.

Overigens bepalen de leveranciers zelf of en hoe het inkomstenverlies ingevolge het nachttarief voor de weekends gecompenseerd wordt: op het dagtarief, op het nachttarief of in min of meerdere mate gespreid over dag en nacht. Het is aan de afnemer om zo veel mogelijk van het dagverbruik in de week naar de zaterdag of de zondag te verschuiven, en oordeelkundig de voor zijn of haar verbruik voordeligste leverancier te kiezen. We moeten even afwachten wat de Raad voor de Mededinging zegt.

De voorzitter: De heer Vrancken heeft het woord.

De heer John Vrancken: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw omstandig antwoord. Mijn vraag over het arrest was misschien wat verkeerd geformuleerd. Ik vraag uiteraard niet uw akkoord over het arrest van het hof van beroep. Ik vraag eerder naar uw houding ten opzichte van de resultaten ervan. Met de vrijmaking van de energiemarkt was het de bedoeling dat de consument erbij zou winnen. We zullen echter met tariefverhogingen worden geconfronteerd, niet alleen in 2007 maar zeker ook vanaf 2008. We stellen vast dat een en ander aan de consument zal worden doorgerekend, en dat is een spijtige zaak.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het verzet in Nederland tegen de tijdelijke ingebruikname van een deel van de IJzeren Rijn en het debat in Nederland rond alternatieve tracés

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dit verhaal is de zoveelste aflevering in een bijzonder lange soap – jammer genoeg – over de IJzeren Rijn. Ik zal niet het hele verhaal in herinnering brengen.

Het Permanent Hof van Arbitrage heeft in mei 2005 beslist dat Nederland de heractivering van de IJzeren Rijn niet meer mag verhinderen, maar dat België wel

mee moet betalen voor de kosten om het natuurgebied de Meinweg te ontzien. Dat is een bijzonder waardevol natuurgebied, vooral bekend als stiltegebied dat door het spoorverkeer moet worden ontzien. Een commissie van deskundigen bekijkt sindsdien blijkbaar nog steeds de kosten van de verschillende oplossingen en hoe die tussen Nederland en België moeten worden verdeeld.

Op 15 maart laatstleden opende de Nederlandse infrastructuurbeheerder ProRail wel het deel Budel-Weert, een traject van 7 kilometer, dat volledig werd vernieuwd en een van de ontbrekende schakels is voor het opnieuw activeren van de IJzeren Rijn. De NMBS-divisie B-Cargo en het privé-bedrijf DLC willen dat deel gebruiken voor hun treinen naar Duitsland. De NMBS wil de route commercialiseren tegen het einde van het jaar, want de route langs Roosendaal en Emmerich is verzaagd en ook Aachen-West, de zogenaamde Montzenroute, kampt met steeds meer problemen. U weet al lang dat de Montzenroute ook voor locomotieven zeer zwaar is. Omwille van de hellingshoek zijn immers meerdere locomotieven nodig.

Het Nederlandse deel van de IJzeren Rijn, de historische spoorlijn tussen Antwerpen en het Ruhrgebied, loopt door Midden-Limburg, door woonwijken, langs een bungalowpark en door het natuurgebied De Meinweg. De betrokken Nederlandse regio maakt zich steeds drukker over de recente, tijdelijke ingebruikname van het baanvak Budel-Weert, na opknapwerk door ProRail, met Belgische treinen. Er wordt ondanks het beperkte aantal treinen dat er zou rijden, toch al aangedrongen op geluidswerende maatregelen. Uw Nederlandse ambtsgeenoot ontraadt die maatregelen trouwens. Hij gaat ervan uit dat de Belgen misschien nog meer gebruik zullen willen maken van het tracé als er geluidswerende maatregelen zijn, en dat is natuurlijk wat de Nederlanders willen vermijden. U weet, mijnheer de minister, dat de Nederlanders een dubbele agenda hebben. Ik kan dat niet genoeg herhalen.

De Nederlandse minister voor Verkeer en Waterstaat, de heer Eurlings van CDA, komt nu al onder druk te staan en onderzoekt het exacte aantal treinen op het traject. Hij wil weten of het gaat over 1 trein per dag of over 7 treinen per dag of over nog meer treinen per dag. Hij wil een onderzoek. We spreken dezelfde taal en weten dus wat dat betekent.

In de Nederlandse Tweede Kamer wil een meerderheid zelfs uitkijken naar een ander tracé voor het Nederlandse deel van de IJzeren Rijn: een tracé waarbij het natuurgebied De Meinweg zou worden gespaard. De alternatieven zouden al aangebracht zijn in een gesprek tussen minister Eurlings en uw federale collega, de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven Tuybens. Ik kan dit echter niet afleiden uit de informatie waarover ik beschik.

Het gaat om een stuk van de Nederlandse minister zelf: een Kamerbrief. Als de Nederlandse regering niet on-

middellijk kan antwoorden aan het parlement, gebeurt dat per Kamerbrief. Ik wil u niet op ideeën brengen, want het Vlaams Parlement is zeker geen vragende partij voor zo'n systeem, denken we maar aan het debat dat we ter zake voerden over BAM. In Nederland bestaat het systeem wel. De Nederlanders kunnen er blijkbaar wel mee leven. De Kamerbrieven zijn natuurlijk ook interessant voor de niet-Nederlanders die de stukken te pakken krijgen, want eruit blijkt natuurlijk hoe een Nederlandse minister denkt.

In de Kamerbrief van de Nederlandse minister Eurlings staat het volgende over het tracé van de IJzeren Rijn en over het tijdelijk rijden: "Zoals bekend wil België graag, voorafgaand aan de modernisering van het historisch tracé, alvast met een beperkt aantal goederentreinen rijden over het historisch tracé. Dit noemt men 'beperkt tijdelijk rijden'. Zoals eveneens bekend is Nederland (al vanaf 2001) tégen het beperkt tijdelijk rijden, omdat met name de woonwijken in Roermond-zuid en het natuurgebied De Meinweg daardoor forse overlast zouden krijgen. Eind 2004 heeft de Tweede Kamer unaniem de motie Hessels/Hofstra aangenomen die dit Nederlandse standpunt ondersteunt: 'geen tijdelijk rijden over het historisch tracé vóórdat dit deugdelijk is gemoderniseerd'. Ik schaar me volledig achter dit standpunt. Beide landen blijven overigens bij hun standpunt. Bij mijn recente kennismakingsgesprek met mijn Belgische federale collega, staatssecretaris Bruno Tuybens, heeft deze de Belgische wens opnieuw aan de orde gesteld. Ik heb – in lijn met het bovenstaande – geantwoord dat er bij de huidige ligging van het historisch tracé geen sprake kan zijn van tijdelijk rijden door de woonwijken van Roermond en door het Meinweggebied."

De alternatieven werden misschien nog niet letterlijk aangebracht in dat gesprek, maar CDA-minister Eurlings heeft duidelijk laten weten aan staatssecretaris Tuybens dat hij de alternatieven wil blijven onderzoeken en wil steunen.

Voor de Nederlandse Kamer gaat dat nog niet ver genoeg. In een debat van 18 april laatstleden werd er uitdrukkelijk gepleit voor het effectief onderzoeken van die alternatieven en dus – in tegenspraak met de Arbitrage-uitspraak van mei 2005 – om niet langer vast te houden aan het zogenaamde historisch tracé.

Dat brengt me bij mijn vragen, want hoe dan ook zal de IJzeren Rijn pas zijn volle rendement krijgen als ook het deel Roermond-Duitse grens wordt geopend, volgens ons op het oude tracé dat door het stiltegebied De Meinweg en eventueel langs Roermond-zuid loopt.

Hoe zit het met de studie van studie bureau Transport & Mobility, dat in opdracht van de Nederlandse en Belgische overheden en de infrastructuurbeheerders aan een

studie over de IJzeren Rijn werkt? Dit studie bureau zou een maatschappelijke kosten-batenanalyse maken en het te verwachten vervoer in kaart brengen. Weten we daar al iets over?

De ligging van Vlaanderen is een belangrijke logistieke troef. Nochtans is het nog steeds veel gemakkelijker om vanuit Noord-Rijnland-Westfalen de haven van Hamburg te bereiken dan die van Antwerpen. Naar aanleiding van zijn studiebezoek aan de minister-president van Noord-Rijnland-Westfalen, stelde minister-president Letermé op 15 februari 2006 als antwoord op een actuele vraag van collega Ludwig Caluwé dat “het (Duitse) studiewerk over de IJzeren Rijn kort na de zomer” klaar zou zijn. Maar hij voegde er ook aan toe “dat we ons geen illusies moeten maken dat de IJzeren Rijn op korte termijn in gebruik zal zijn voor het goederenverkeer”.

De vraag nu is, in het licht van de actuele ontwikkelingen in Nederland – en dan verwijs ik expliciet naar de brief van uw Nederlandse ambtgenoot en het daaropvolgende debat in de Nederlandse Tweede Kamer – wat een termijn voor de reactivering van de IJzeren Rijn nog betekent.

Mijnheer de minister, hoe reageert u op de evolutie in het dossier, gezien het groeiende protest in Nederland tegen zelfs een tijdelijke ingebruikname van een deel van het tracé? Hebt u kennis van de alternatieven, die blijkbaar al meegedeeld zijn aan staatssecretaris Tuybens? Hebt u de recente evolutie met betrekking tot de mogelijke alternatieve routes al besproken met staatssecretaris Tuybens? Is een en ander al op de agenda geplaatst van het zogenaamde interministerieel comité – bestaande uit de ministers Van Brempt, Van Mechelen en uzelf – dat binnen de Vlaamse Regering is geïnstalleerd en zich specifiek bezighoudt met het spoorvervoer?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik wil me aansluiten bij de interessante vraagstelling van de heer Penris, want ik ben een beetje verwonderd.

Mijnheer Penris, u verwijst terecht naar een aantal stukken van de Nederlandse Tweede Kamer. Als u de meest recente stukken geraadpleegd zou hebben, zou u weten dat er een opdrachtbeschrijving is geweest van de Commissie van Onafhankelijke Deskundigen, twee uit België en twee uit Nederland, die op 6 juli 2006 een overeenkomst hebben bereikt.

Mijnheer de minister, men zou een actuele kostenraming maken, de vervoersaantallen opnieuw bekijken en de maatschappelijke kosten-batenanalyse, die voor de Belgische kant werd uitbesteed aan Transport & Mobility, uitvoeren.

Mijnheer de minister, klopt het dat in het voorjaar van 2008 alles afgerond zal zijn en men dan alle bijkomende informatie kent? Zo ja, is er al een datum vooropgesteld voor politiek overleg waar Vlaanderen ook bij betrokken wordt?

Als het financiële aspect voor de NMBS een groot obstakel is, hebben we nog altijd een decreet over co- en prefinanciering van spoorwerken, dat we onder andere toepassen voor de Liefkenshoekspoortunnel, Zeebrugge en Sappi. Wordt in die richting verder gedacht?

We zijn natuurlijk een beetje blij gemaakt met een dode mus inzake de Budel-Weertverbinding. Voor de verbinding Budel-Weert ging het eigenlijk gewoon over onderhoudswerken, omdat het onderdeel uitmaakt van de rest van het Nederlandse spoorwagennet en eigenlijk niets te maken heeft met de reactivering.

Mijnheer de minister, hebt u al contact gehad met uw Nederlandse collega Eurlings, om te overleggen over dit soort grensoverschrijdende dossiers? Eigenlijk zegt de Nederlandse Tweede Kamer dat er geen reactivering komt van de IJzeren Rijn, zelfs niet tijdelijk. Dat was de motie Hessels-Hofstra. De vraag is of er enige verandering in komt, want binnen dit en tien jaar zal dit verhaal nog niet opgelost zijn.

Gisteren was er weer een reactie van een aantal Nederlandse burgemeesters, die nu zeggen dat naar alternatieven moet worden gezocht, want het tracé mag niet door hun gemeente. Ik ben benieuwd.

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, blijkbaar is er niet alleen een Commissie van Onafhankelijke Deskundigen. Mijnheer de minister, ik verneem ook dat aan Vlaamse zijde een soort bemiddelaars werden aangesteld. Ik heb een vermoeden dat dat door staatssecretaris Tuybens is gebeurd. Mevrouw Wivina Demeester en de heer Louis Vanvelthoven – een mooi politiek evenwicht – doen een ronde door het betrokken deel van Vlaanderen.

Mijnheer de minister, is ook Vlaanderen – u, uw administratie of uw kabinet – betrokken bij dit overleg en heeft men de grieven duidelijk kunnen maken? Ik denk dat er niet alleen onrust bestaat aan Nederlandse kant, maar ook aan Vlaamse kant. Niet alleen Limburg, maar ook de zuidkant van de provincie Antwerpen is betrokken.

Tijdens een vrij recent partijoverstijgend overleg, met zowel federale als Vlaamse parlementsleden, hebben we onze zorgen geuit met betrekking tot de eventuele ingebruikname van de IJzeren Rijn. We hebben ons zeker niet verzet tegen de ingebruikname as such, maar wel tegen het feit dat het tracé een aantal stedelijke kernen letterlijk doormidden snijdt en dat een aantal belangrijke

spoorwegovergangen afgesloten moeten worden. Heel dicht bij de IJzeren Rijn is er ook een grote bewoning, bijvoorbeeld rond Geel, Herentals en Mol.

Mijnheer de minister, hebt u, zeker gezien uw bevoegdheid voor de milieueffectrapportage, al de gelegenheid gekregen om uw bedenkingen, grieven en bezorgdheden bekend te maken, al dan niet via deze twee bemiddelaars, aan staatssecretaris Tuybens?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik heb al contact gehad met mijn Nederlandse collega Verburg. De volgende dagen zal ik zowel met staatssecretaris Huizinga als met minister Eurlings contact hebben. Maar u kent mij, ik doe dat in alle bescheidenheid en in alle stilte en discretie. Ik zal ook dit dossier meenemen. Dat is, wat mij betreft, vanzelfsprekend.

Mijnheer Penris, de staatssecretaris heeft een breed overleg in het leven geroepen met vertegenwoordigers van de betrokken federale en Vlaamse ministers, de Belgische ambassadeurs in Nederland en Duitsland, Infrabel, de haven van Antwerpen, Buitenlandse Zaken, het departement MOW en het federale ministerie van Mobiliteit, de Belgische leden van de Commissie van Onafhankelijke Deskundigen, de bijzondere gezanten voor de IJzeren Rijn – Mevrouw Demeester en de heer Louis Vanvelthoven –, die als opdracht hebben contacten te leggen met de Belgische en Nederlandse gemeenten langs de lijn en het gemeenschappelijk belang van de IJzeren Rijn na te gaan.

Het is belangrijk erop te wijzen dat België blijft opteren voor het bestaande tracé en voor milderende maatregelen op Belgisch, Nederlands en Duits grondgebied om de hinder voor omwonenden en voor de natuur te beperken. De maatregelen moeten echter in verhouding staan tot de hinder die de verwachte treinen veroorzaken. Ze mogen de totstandkoming van het project niet feitelijk onmogelijk maken.

De IJzeren Rijn wordt thans bestudeerd door ProRail, Infrabel en door externe adviesbureaus. In uitvoering van de arbitrageuitspraak werd een Commissie van Onafhankelijke Deskundigen, de COD, aangeduid, die invulling moet geven aan de principiële kostenverdeling.

Mijnheer Peumans, u hebt terecht de drie delen van het studiewerk geciteerd: het maken van actuele vervoersprognoses, die afgewerkt moeten zijn in mei 2007; het maken van een maatschappelijke kosten-batenanalyse, of MKBA; een actualisering van het spoorontwerp en de kostenraming. Het volledige studiewerk moet midden 2008 voltooid zijn.

De COD zal zich binnenkort uitspreken over de recent voorgelegde resultaten van de vervoersprognosestudies.

Daarnaast is een globale indicatieve totaalplanning gemaakt van de modernisering van het Nederlandse gedeelte van de IJzeren Rijn. De streefplanning loopt tot 2015.

In Nederland wordt vastgesteld dat een aantal gemeenten langs het tracé zich blijven verzetten tegen de reactivering van het historisch tracé. Mijnheer Penris, dat verzet bestaat ook in de Duitse gemeenten langs het tracé. Op initiatief van de regering van de deelstaat Noord-Rijnland-Westfalen heeft het ingenieursbureau IVV een studie uitgevoerd met het oog op een noordelijker tracé, parallel aan de autosnelweg A52. Deze studie is nog niet officieel verspreid en geeft nog geen aanleiding tot enige koerswijziging. Informeel is evenwel bekend dat een variant langsheen de Duitse autosnelweg A52 door het bureau zou worden aangeprezen. Dat is echter nog niet formeel bevestigd. We moeten dan ook de nodige voorzichtigheid aan de dag leggen.

Het verlaten van het historisch tracé houdt ook in dat de verdragrechtelijke basis en de arbitrage-uitspraak over onder meer de kostenverdeling hierover in het gedrang komen. Voorts is over het nieuwe tracé nog weinig geweten en is er nog geen inzicht in de mogelijke procedure- en bouwtijd. Het project kan moeilijk worden beoordeeld zonder inpassing in het globale tracé over de drie landen en zonder maatschappelijke kosten-batenanalyse.

De overleggroep kwam bij staatssecretaris Tuybens overeen om van Belgische kant de ontwikkelingen weliswaar op te volgen, maar eerst het interne debat binnen Duitsland tussen de federale regering en de deelstaat af te wachten, en daarna te zien wat de uitkomst is van de eventuele gesprekken tussen Duitsland en Nederland.

Ook de Nederlandse overheid beweert deze studie officieel nog niet te kennen. Ze zou wel geïnteresseerd zijn om ze te bestuderen en zal daarom Duitsland om een exemplaar verzoeken. In afwachting laat Nederland zich alleen in met het historisch tracé. De nieuwe Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat heeft al gesteld dat alternatieven voor de IJzeren Rijn uitsluitend aan de orde kunnen zijn als België en Duitsland daarmee instemmen.

De ontwikkelingen worden bij staatssecretaris Tuybens opgevolgd door de overleggroep. Deze problematiek heeft echter nog niet het voorwerp uitgemaakt van agendering op het interministerieel comité. Na contacten met de een en de ander zullen we daar meer duidelijkheid over moeten krijgen.

U weet ook dat er federale verkiezingen zijn. Dat maakt de zaken er voor de federale overheid niet gemakkelijker op. We moeten afwachten wie de nieuwe

bevoegde minister wordt. Mijnheer Penris, u mag er wel op rekenen dat wij dit dossier verder opvolgen. We zullen informele contacten hebben met de collega's in zowel Nederland als Duitsland en Noord-Rijnland-Westfalen. We zullen de zaak op de voet volgen. Ik ga ervan uit dat ook u dat samen met de heer Peumans en andere collega's zult doen.

De heer Jan Penris: Mijnheer de minister, u hebt wel degelijk op de vragen geantwoord en ik had ook geen andere antwoorden verwacht. Het verheugt me dat u en uw kabinet het dossier van dag tot dag en tot in de kleinste details opvolgen. Meer kunt u voorlopig niet doen. Ik ben de eerste om dat toe te geven. Dat geldt ook voor ons. Het enige wat we kunnen doen, is het dossier op de agenda houden. U kunt ervan op aan dat we dat zullen blijven doen, temeer omdat de Nederlandse Tweede Kamer bij monde van de heer Roemer heeft aangekondigd een motie te zullen indienen met betrekking tot de alternatieven.

Als de Tweede Kamer die zou goedkeuren, dan betekent dit dat ze als hoogste parlementaire en constitutionele instelling van het land, een arbitrage-uitspraak opblaast. Het zou dan de tweede keer in korte tijd zijn dat een Nederlands parlementair initiatief het internationale verdragsrecht doorkruist. We hebben dat al met het Scheldeverhaal meegemaakt, waar een onteigeningsverbod het hele verhaal heeft doorkruist. Als de motie van de heer Roemer wordt aangenomen, dan zou het de tweede keer zijn dat zoiets gebeurt. Ik begin me dan ernstige vragen te stellen bij de goede trouw van de Nederlanders. Volgens mij moeten we dan anders optreden dan enkel het dossier opvolgen en informeel aankaarten.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Mijnheer Penris, er is niet alleen de Nederlandse zijde, maar ook de Duitse en de Belgisch-Limburgse. Er zijn ook daar een aantal gemeentebesturen die moeilijk doen. Waar het tracé ligt, zijn er allerlei bouwprojecten toegelaten. U moet de klachten met betrekking tot geluidsoverlast niet onderschatten. Dit is niet met een vingerknip op te lossen. Het Permanent Hof van Arbitrage bevestigt het recht van doortocht. Ik heb begrepen dat er nu in Nederland een procedure loopt om het tracé te bepalen. Het kan best dat er alternatieven uit voortkomen. Als wordt vastgehouden aan het historische tracé en er geen alternatieven worden toegelaten, dan vrees ik dat de zaak nog jarenlang geblokkeerd zal worden. Als er een oplossing kan komen via alternatieve tracés, dan zie ik niet in wat het probleem kan zijn.

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mijnheer de minister, bent u betrokken bij het bemiddelend overleg met betrekking

tot de effecten van de heringebruikname van het tracé, gezien u ook bevoegd bent voor milderende maatregelen en milieueffectenrapportage? Is het nog wat te vroeg in dit stadium? Hebt u de gezanten over de vloer gekregen? Als u die gelegenheid hebt gekregen of nog zult krijgen, dan is het interessant om de bezorgdheden van Limburg en Antwerpen ter sprake te brengen.

Minister Kris Peeters: Als ik die gezanten over de vloer krijg, zal ik dat zeker doen. Het is duidelijk wat de bezorgdheden zijn. Ik heb zelf enkele burgemeesters uit Limburg op mijn kabinet ontvangen. Ze hebben me laten verstaan dat ze zich niet verzetten tegen deze werkwijze en hebben begrip voor het feit dat we met deze zaak vooruit moeten gaan. Ze gaan er echter ook van uit dat er milderende maatregelen zullen worden getroffen en dat ze niet alleen de lasten maar ook een deel van de lusten zullen krijgen. Ik heb daar alle begrip voor.

We hebben moeten afwachten wat het resultaat zou zijn van de Nederlandse verkiezingen. Die zijn nu achter de rug, en er zijn nieuwe collega's waarmee we contacten zullen leggen. De Belgische federale verkiezingen komen er nu echter aan en ik hoop dat die de zaak niet nodeloos zullen vertragen. De studies lopen door. De gezanten die in opdracht van de staatssecretaris zijn aangesteld, zullen worden uitgenodigd om de Vlaamse bezorgdheden mee in overweging te nemen. U mag daar op rekenen.

De heer Jan Penris: Ik heb begrip voor de Vlaamse bezorgdheden. Ik heb ook lang in de buurt van een spoorweg gewoond en dat is niet het plezierigste geluid, maar na verloop van tijd raakt men er wel aan gewoon.

Daarnet was er een hoorzitting met mevrouw De Ceuster van Transport & Mobility, die ons duidelijk heeft gemaakt dat het spoor een van de milieuvriendelijkste transportmodi is. Als we dat willen uitspelen, dan hebben we er alle belang bij om dergelijke interessante spoorwegprojecten niet te veel dwars te liggen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
