

C232 – OPE20

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2006-2007

3 juli 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 de verkeerscongestie in de zuidrand van Antwerpen	1
Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het nieuwe onderzoek over veiligheid op het openbaar vervoer	
Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het veiligheidsplan 'Veilig op weg' van De Lijn	4
Interpellatie van de heer Pieter Huybrechts tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het inzetten van zogenaamde supertrucks	10
Interpellatie van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, en tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de invoering van een experiment met superlange vrachtwagens in Vlaanderen	10
Met redenen omklede moties	18
Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de impact van de teelt van energiegewassen op de voedselprijzen	
Vraag om uitleg van mevrouw Sabine Poleyn tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de negatieve effecten van de ontwikkeling van biobrandstoffen op de voedselprijzen in het zuiden	19
Vraag om uitleg van de heer Flor Koninckx tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over voorrang van rechts op wegen met een maximum toegelaten snelheid van 70 kilometer per uur of meer en de onveilige verkeerssituatie die daarvan het gevolg is	22
Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de uitspraken van de voorzitter van Intermixt tegen het weren van privébedrijven uit de energiedistributie-intercommunales	24
Vraag om uitleg van de heer Frans Peeters tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de wetenschappelijke onderbouwing van de maatregelen om de verkeersdoorstroming op de E313 te verbeteren	26
Vraag om uitleg van de heer Ludo Sannen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de opvolging van het Limburgse grindoverleg	
Vraag om uitleg van de heer Rudi Daems tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de resultaten van het Limburgs grindoverleg en het standpunt van de Vlaamse Regering over de stopzetting of voortzetting van de grindwinning in Limburg	28
Vraag om uitleg van mevrouw Vera Van der Borgh tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de gratis energielevering voor rusthuusbewoners	33



**Waarnemend voorzitter: de heer Frans Peeters, ondervoorzitter**

**Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de verkeerscongestie in de zuidrand van Antwerpen**

**De voorzitter:** Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

**Mevrouw Marleen Van den Eynde:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik wil nog even de problematiek schetsen. Omwille van de zware verkeerscongestie in de zuidrand van Antwerpen werd, na herhaaldelijke noodkreten, vanuit de regio een overleg georganiseerd tussen alle politieke beleidsverantwoordelijken van de zuidrand. Het resultaat van het overleg was dat u, mevrouw, als minister van Mobiliteit, een studie zou laten uitvoeren die de verkeersstromen zou onderzoeken en oplossingen zou aanreiken.

Ondertussen is de projectgroep waaraan de studie werd toegewezen, zeer ijverig aan het werk gegaan. Ik zeg dat heel uitdrukkelijk omdat de gemeenten blijkbaar zeer tevreden zijn over de samenwerking. Blijft alleen de vraag wanneer de oplossingen zichtbaar en uiteraard ook voelbaar zullen zijn. De afronding van de studie werd immers in het voorjaar van 2007 verwacht.

Onlangs liet ook de burgemeester van Borsbeek horen dat indien er niet snel maatregelen komen, hij zelf maatregelen zou nemen. U begrijpt dus, mevrouw, hoe gevoelig deze materie is. Ik wil deze noodkreet nogmaals onderschrijven. Ik begrijp ook wel dat de studie zeer ernstig moet worden gevoerd, maar wij moeten toch ook zeer nauwgezet de timing volgen. Voorstellen en oplossingen mogen toch wel binnen zeer korte termijn worden verwacht.

Daarnaast, mevrouw de minister, is er nog een ander probleem, en wel in de stad Mortsel. Daar is een zeer groot deel van de verkeersproblemen ontstaan, en momenteel doen er zich ook heel wat problemen voor met het openbaar vervoer. Dat geniet er van een voorrangbeleid, wat tot heel wat ongenoegen aanleiding geeft. Er vielen al verscheidene slachtoffers door de tram, maar ook door de vrije busbanen, die een constant gevaar vormen in deze stad. Het oversteken van bus- en tramlijnen is hier zeer gevaarlijk.

Vandaag verscheen in de Gazet Van Antwerpen een interview met de vader van wie het dochttertje dit voorjaar

door een bus van De Lijn werd aangereden. Dit gegeven maar ook de gegevens over andere ongelukken met tramstellen in het Antwerpse verhogen niet het enthousiasme voor de doortrekking van de tramlijnen naar de randgemeenten, zoals voorzien in het masterplan.

Mevrouw de minister, ik heb u nog onlangs een vraag gesteld over de ongelukken die worden veroorzaakt door het openbaar vervoer. Er valt hier toch wel een opmerkelijke stijging van het aantal ongelukken vast te stellen. Wordt bij deze ongelukken wel voldoende geëvalueerd of ze aan het rijgedrag te wijten zijn of aan de inrichting van het wegdek? Wij moeten ons hier die belangrijke vraag stellen. Er moet zorgvuldig worden omgesprongen met herinrichtingen.

Vorige week nog werd een burgemeester veroordeeld voor een ongeluk dat was veroorzaakt door een slecht wegdek. Als u verantwoordelijk zou worden gesteld voor alle ongelukken die worden veroorzaakt door een slechte inrichting van tram- of busbanen, dan zou u geen enkele nacht nog rustig slapen. Ik hoop echt dat men hier toch eens heel ernstig over nadenkt wanneer men voortgaat met het verleggen van tramlijnen in het kader van het Antwerpse masterplan.

Ik heb enkele vragen over de studie die momenteel wordt gevoerd. Kunt u mij meedelen wat de stand van zaken is van de studie inzake de verkeersproblematiek in de zuidrand? Hoe gaat de projectwerkgroep te werk en welke fases moeten nog doorlopen worden? Wanneer verwacht u de eerste doelgerichte oplossingen voor de verkeersproblematiek in de zuidrand? Werden de nieuwe gegevens over de luchthaven van Deurne mee in de studie opgenomen, nu minister Peeters uiteindelijk een beslissing heeft genomen over de verdere ontwikkeling van de luchthaven van Deurne? Werd met betrekking tot de trambedding in Mortsel wel voldoende rekening gehouden met de veiligheid van de voetgangers? Werd hierover vooraf een studie gemaakt? Op welke manier meent u dat de zopas aangelegde trambedding in Mortsel veiliger kan worden gemaakt?

In het interview zei die vader dat minister Peeters onmiddellijk maatregelen neemt als er iets gebeurt aan de Kennedytunnel. Hij verwacht dat ook van u, mevrouw de minister. Dat meisje is in het voorjaar overleden, die vader had snellere maatregelen verwacht.

Wanneer gaat u eindelijk maatregelen nemen om de veiligheid van die tram- en busbanen in Mortsel te verhogen? En hebt u in opvolging van mijn vraag met betrekking tot ongevallen veroorzaakt door het openbaar vervoer al opdracht gegeven om de gevaren van de tramstellen verder te onderzoeken?

**De voorzitter:** Minister Van Brempt heeft het woord.

**Minister Kathleen Van Brempt:** Eerst iets over de studie over de zuidrand, want dat zijn toch wel twee verschillende onderdelen. De studie verloopt zoals gepland. Zo was er op 7 februari 2007 een vergadering voor de ambtelijke projectgroep, de sturgroep die is samengesteld uit de politieke verantwoordelijken. U bent goed op de hoogte van zowel de opzet als de aanpak van het onderzoek. Er wordt geen nieuw onderzoek verricht naar alle mogelijke oplossingen.

Het gaat om een 'quick scan' op basis van de ervaringen van de betrokkenen en van de bestaande gegevens. In die regio werden de jongste jaren door verscheidene instanties en ook naar aanleiding van verschillende omstandigheden al heel wat studies uitgevoerd. Dat alles moet goed worden samengelegd en geanalyseerd, samen met de juiste gegevens, vooral over het verkeer daar. Op basis daarvan moet een juiste oplistening worden gemaakt van alle mogelijke maatregelen. Dat is de essentie van de studie. Vanaf de eerste dag werden alle lokale besturen daar nauw bij betrokken.

Er kunnen keuzes gemaakt worden. Dat toont meteen aan hoe bijzonder deze aanpak en deze studie zijn. Ik beschouw dit als een pilotstudie voor de rest van Vlaanderen. Ik denk niet dat grensoverschrijdende verkeersproblemen, waarvan sluipverkeer het grootste is, zich beperken tot de zuidrand van Antwerpen. We moeten een oplossing vinden voor deze problemen en we moeten vanuit het Vlaamse niveau onze verantwoordelijkheid nemen, maar dit gezegd zijnde wijs ik erop dat drie vierde van de oplossingen zich situeren op gemeentewegen. In heel veel van dergelijke situaties kunnen maatregelen tegen sluipverkeer worden genomen die alleen de eigen gemeente ten goede komen, maar die onmiddellijk een negatief effect hebben op de omliggende gemeenten.

Het doel is uiteraard om samen tot oplossingen te komen. Dat is essentieel. Het al dan niet slagen zal niet aan de studie liggen. De studie steekt kwalitatief goed in elkaar. Alle partners zijn het daarover eens. Het welslagen zal afhankelijk zijn van de goede werking van het overleg. Daar waar de ene burgemeester graag een verbindende ontsluitingsweg heeft, zal een andere burgemeester meer openbaar vervoer verkiezen of zal hij bepaalde wegen willen afsluiten voor bijvoorbeeld zwaar vrachtverkeer. Al die wensen met elkaar verzoenen, dat is de grote opdracht. Ik weet niet of we daarin zullen slagen. Ik zal er mijn uiterste best voor doen, net als mijn mensen. Ook de andere betrokken kabinetten, Openbare Werken en Ruimtelijke Ordening, zullen hun uiterste best doen, maar veel zal afhangen van het overleg tussen de burgemeesters en schepenen. Ik wil dat heel erg benadrukken. Ik doe dat niet om mijn paraplu open te trekken, maar wel omdat het belangrijk is dat dergelijke keuzes in consensus genomen worden.

Ik kijk even naar de timing. Het onderzoek zelf zal in oktober afgerond zijn. Ik herhaal dat het onderzoek op zich geen spectaculaire gegevens zal opleveren. Het gaat om dingen die we weten, de studie zal vooral een juiste opsomming van de mogelijkheden geven. Het succes van deze aanpak zal liggen aan de mate dat we ervoor kunnen zorgen dat de burgemeesters, schepenen en anderen tot een consensus kunnen komen.

U vraagt of de luchthaven van Deurne in de studie werd opgenomen. We hebben van bij de aanvang rekening gehouden met de onzekerheid die op dat moment bestond: we wisten niet welke beslissing genomen zou worden, maar we wisten wel in welke richting ze zou kunnen gaan. Sinds het bekendmaken van de beslissing omtrent de toekomst van de luchthaven, wordt er uiteraard rekening mee genomen. In eerste instantie is er zekerheid over de aanpassing van de R11. Dat is heel belangrijk, een stukje van de problematiek, namelijk het oponthoud aan de verkeerslichten, zal daardoor binnen afzienbare tijd kunnen worden aangepakt.

Ik wil heel erg benadrukken dat deze studie ook een grote hulp was bij het besluitvormingsproces over de luchthaven van Deurne. Ik heb me bijzonder hard ingespannen om te zorgen voor een bijkomende studie naar de mobiliteitseffecten van de in te planten bedrijvenczone. We zitten nu al met een immens groot verkeersprobleem in de regio. De inplanting van een bijkomende bedrijvenczone zal bijkomend verkeer genereren. Dat moet goed worden onderzocht, en zo nodig moeten ook maatregelen worden genomen binnen de opzet van de luchthaven van Deurne. Dat is heel belangrijk. Het kan immers niet zo zijn dat aan de ene kant wordt geopteerd voor de inplanting van een bedrijvenczone en dat aan de andere kant de mobiliteitsproblemen worden afgewenteld op hetzij andere overheden, hetzij andere budgetten. Het is heel belangrijk dat de afspraak werd gemaakt. De studie over de zuidrand heeft in elk geval geholpen om het juiste inzicht te verwerven.

Ik kom tot Mortsel. Ik schets even de geschiedenis. Ik wil daar niet te ver in gaan, maar het is toch belangrijk dat u weet hoe alles tot stand gekomen is. Uiteraard gaat het om beslissingen van voor mijn tijd – maar ik zeg dit niet om een paraplu open te trekken. Het tot stand komen van een infrastructuurproject gebeurt volgens een heel duidelijk afgesproken procedure van het convenantenbeleid. Als verantwoording wordt eerst een voorontwerp en startnota uitgewerkt, en die wordt daarna voorgelegd aan de PAC, de provinciale mobiliteitscommissie. Nadien wordt een projectnota met de definitieve plans opgesteld. De voorbereiding van al deze documenten gebeurt in de GBC of de gemeentelijke begeleidingscommissie. Alle actoren worden dus altijd betrokken. Het is de PAC die borg staat voor het conform verklaren van het ontwerp en die het advies aan de minister doet.

Heel erg belangrijk om te benadrukken is dat elke vrije tram- en busbedding uniek is. Buiten de noodzakelijke technische voorzieningen zal de straatinrichting afhangen van de stedenbouwkundige context waarin de straat zich bevindt. Om hier de juiste invulling aan te geven is de lokale overheid het best geplaatst en die is vertegenwoordigd in de GBC. Elementen die hierbij aan bod komen, zijn straatmeubilair, groenaanplanting en straatverlichting. Dit alles wordt als een geïntegreerde opdracht meegenomen tijdens het ontwerpen van de straatinrichting en het resultaat van het onderzoek neergeschreven in de startnota en een projectnota.

Voor het ontwerp van de Antwerpsestraat betekende dit concreet het aanleggen van een vrije tram- en busbaan, aan beide zijden afgescheiden van de rijbaan door een strook van plusminus 1 meter breed en met alle plusminus 24 meter een boom. Dat was het ontwerp. Hoe meer verticale elementen tussen de rijbaan en de vrije tram- en busbaan geplaatst worden, hoe minder doorkijk er is voor de tram- en buschauffeurs. Omwille van het aantal bomen, alle plusminus 12 meter, werd daarom voor de veiligheid van de zachte weggebruiker tussen de bomen een fysieke barrière aangebracht. Het gaat dus om het aantal bomen. Als er minder bomen zijn, is er geen afsluiting nodig, als er meer bomen staan, wel, aldus de ingenieurs. Rekening houdend met de functie van de straat werd eveneens overeengekomen dat er in een aantal oversteekplaatsen moest worden voorzien. Om deze te beveiligen, zou het systeem van voetgangerssluizen worden toegepast. Om de zichtbaarheid van dit alles nog krachtiger te maken, werd ook voorgesteld om het wegdek van de vrije tram- en busbaan ten opzichte van de oversteekplaats voor voetgangers een andere kleur te geven.

Wij zijn volop bezig met het verhogen van de veiligheid. Ik heb vandaag nog een vergadering gehad over de mogelijke oplossingen, maar die zijn technisch bijzonder ingewikkeld. Die oplossingen moeten uiteraard de goedkeuring wegdragen van de verschillende actoren: niet alleen ikzelf, als minister van Mobiliteit, maar ook de minister van Openbare Werken en de stad Mortsel zijn betrokken. En aangezien een deel van de oplossing erin bestaat om meer ruimte en parkeerplaatsen weg te nemen, zal er ook verder overleg nodig zijn met andere betrokkenen.

Er is een onderzoek dat in twee delen verloopt. Het eerste deel is specifiek gericht op de Antwerpsestraat, omdat ik mij ervan bewust ben dat de situatie vandaag niet veilig genoeg is. Er moeten op korte termijn aanpassingen gebeuren. Sommige zaken hebben misschien meer tijd nodig, maar dan moet daarvoor een juiste fasering uitgewerkt worden. Daarnaast heb ik een onderzoeksvoorstel laten uitschrijven om de verkeersveiligheid op de vrije bus- en trambanen te evalueren. Ik heb dat toegezegd naar aanleiding van een vraag van mevrouw De Ridder. Op basis daarvan gaan we de juiste richtlijnen opstellen. Dat is noodzakelijk voor de toekomst.

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

**Mevrouw Marleen Van den Eynde:** Mevrouw de minister, u zegt dat de studie van de zuiderrand in oktober afgerond zal worden. Mogen we de concrete oplossingen voor de problematiek in de zuiderrand dan ook verwachten in oktober?

U zegt dat overleg noodzakelijk is en dat veel zal afhangen van de onderlinge afspraken en de verzoening tussen de burgemeesters van de zuiderrand. Veel zal echter ook afhangen van de financiële tegemoetkomingen van het Vlaamse Gewest inzake verbindingswegen om de grote verkeersoverlast te kunnen bestrijden. Het openbaar vervoer in Mortsel is mijns inziens dé oorzaak van de verkeerscongestie en van heel de problematiek in de zuiderrand.

Wat het concrete ongeval betreft, blijf ik bij mijn vraag. Het ongeval is in het voorjaar gebeurd. De ouders vragen zich af waarom ze zolang moeten wachten vooraleer er concrete initiatieven genomen worden. Waarom komt er bijvoorbeeld ook geen verontschuldiging van De Lijn? Er is totaal geen overleg geweest met de ouders over het ongeval. Ik vind dat erg betreurenswaardig.

Het ongenoegen in Mortsel is zeer groot. Het enthousiasme om nog meer tramlijnen te verlengen naar andere gemeenten in de zuiderrand is door dergelijke problemen niet groot. Als u verder wilt gaan met de doortrekking van tramlijnen in het kader van het masterplan, zult u toch eerst de problematiek van Mortsel moeten oplossen.

**Minister Kathleen Van Brempt:** Ik ben het volledig met u eens wat betreft het gebrek aan een menselijke aanpak. Dat is vaak eigen aan grote bedrijven of een grote instelling als De Lijn. Ik zal daar eens over praten met De Lijn. Dat is wellicht niet zo bedoeld, maar vaak worden dergelijke zaken bijna puur administratief afgehandeld. Dat probleem krijgen we wel opgelost. Ik apprecieer trouwens ook heel erg de sereniteit waarmee de vader dit probleem aankaart.

Ik hoor wel wat contradicties in wat u zegt, mevrouw Van den Eynde. Ik kan geen drie of vier verschillende of tegengestelde oplossingen voorstellen. Dé oplossing voor het sluisverkeer in de zuiderrand zal vooral gezocht moeten worden in een duurzamere omgang met onze mobiliteit. We moeten op een andere manier onze wagen gebruiken en veel meer fietsen en gebruik maken van het openbaar vervoer. Er is in de zuiderrand nu eenmaal geen plaats voor een verdubbeling van het aantal wegen. Er is uiteraard wel plaats om hier en daar een noodzakelijke verbinding te leggen, en dat zal ik zonder dogma's aanpakken, maar wie denkt dat we

daarmee de mobiliteitsproblemen in de zuiderrand of elders kunnen oplossen, vergt zich.

Er is nood aan meer en efficiënter openbaar vervoer. Een van de manieren om dat te bereiken, is het werken aan vrije tram- en busbanen. Uiteraard moeten die veilig zijn en moeten die op sommige plaatsen trager kunnen. Op dat vlak ben ik het volledig met u eens. Een aantal ongevallen aangrijpen om de doorstromingsproblematiek van De Lijn en het openbaar vervoer helemaal te ondergraven, zou echter volledig haaks staan op een beleid van duurzame mobiliteit. Op dat vlak verschilt onze visie grondig.

**Mevrouw Marleen Van den Eynde:** Mevrouw de minister, u bent zeer naïef als u denkt dat het openbaar vervoer een oplossing zal aanreiken voor de mobiliteitsproblematiek in de zuiderrand. U wilt bijvoorbeeld een tramlijn aanleggen richting Lier. Daar loopt al een busbaan. Waarom moet er dan nog een tramlijn bij? Dat is echt onbegrijpelijk. *(Opmerkingen van minister Kathleen Van Brempt)*

Het gaat hier niet om milieuvriendelijkheid. Het gaat erom dat de mensen op hun bestemming moeten raken. En al het verkeer dat nu in Mortsel doorgang vindt, zult u niet kunnen oplossen met het aanreiken van openbaar vervoer.

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

**Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het nieuwe onderzoek over veiligheid op het openbaar vervoer**

**Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het veiligheidsplan 'Veilig op weg' van De Lijn**

**De voorzitter:** Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

**Mevrouw Marleen Van den Eynde:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, vorig jaar heeft een antropologe verbonden aan de K.U.Leuven een opmerkelijk onderzoek uitgevoerd naar het dagelijkse leven op het openbaar vervoer. Zij voerde acht maanden intensief onderzoek, vooral door dagelijks met tramlijn 12 mee te rijden, en de reizigers te observeren. Na dit onderzoek was haar belangrijkste aanbeveling dat het reizigersverkeer meer gespreid moest worden zodat overlast door te veel passagiers zou afnemen.

Mevrouw de minister, toen ik u daarover ondervroeg, stelde u dat het onderzoek niet gevoerd werd in opdracht van De Lijn. Bovendien was het volgens u niet de bedoeling de exploitatie van De Lijn aan te passen. U gaf wel toe dat er spanningen waren op lijn 12. Daarnaast deelde u mee dat er een Antwerps scholenproject liep dat de goede verstandhouding tussen de jongeren enerzijds en andere categorieën van reizigers en het personeel van De Lijn anderzijds wil bevorderen.

Intussen heeft de directie van De Lijn diezelfde antropologe gevraagd om opnieuw een onderzoek te voeren op het openbaar vervoer. Zij zou zich nu vooral moeten focussen op het welbevinden van de chauffeurs en hun omgang met de reizigers. Vorig jaar nog, na de moord op buschauffeur Guido Demoor, werd geïnvesteerd in een veiligheidsplan 'Veilig op de weg'. Dit plan leidde ertoe dat dertig voertuigen werden uitgerust met camerabewaking. Nadien zou een gefaseerde aankoop van camera's voor de andere 700 bussen worden doorgevoerd.

Intussen werd ook een proefproject 'Vooraan opstappen' gelanceerd. Daarnaast werden drie pilootprojecten opgezet met lijnspotters in Antwerpen, Gent en Oostende. In Leuven en Sint-Niklaas werden stadswachters ingezet op de voertuigen. Deze mensen hebben vooral de taak om de spanningen die door schoolgaande jeugd worden veroorzaakt, aan te pakken.

Voor chauffeurs werd de opleiding 'Omgaan met klanten' opgestart, een overigens dure opleiding. En zopas werd ook aangekondigd dat een samenwerkingsprotocol werd ondertekend door De Lijn, de politie en de gouverneur van Antwerpen, waarbij na een lange juridische analyse, de inspecteurs van De Lijn voortaan zelf de eerste vaststellingen mogen doen bij een aanrijding. Er zou ook een akkoord afgesloten zijn tussen De Lijn en de politiekorpsen van de provincie Antwerpen. Daardoor zou de dispatching van De Lijn aangesloten worden op het communicatiecentrum van de politiediensten. De noodoproepen zouden prioritair worden behandeld en interventieploegen zouden sneller ter plaatse kunnen raken waar zich problemen voordoen.

Deze opsomming van maatregelen toont aan dat er gewerkt werd aan een degelijk veiligheidsplan.

Intussen kondigde De Lijn aan dat de antropologe opnieuw voor enkele maanden op de tram zal zitten, om deze keer op verzoek van De Lijn te zoeken naar wat er leeft bij de chauffeurs. Dat is mijns inziens het warm water opnieuw uitvinden.

Mevrouw de minister, het veiligheidsplan is er. Ik stel voor dat u het uitvoert en het na een jaar evalueert. Onderzoekswerk uitvoeren is goed, maar men mag toch niet blijven studeren. Bovendien stelt de antropo-



loge dat vooraan opstappen geen goed idee is, dat de cabines van de chauffeurs opnieuw open of half open moeten zijn, en dat het gebruik van camera's niet zo'n goed idee is. Daarmee haalt ze het nieuwe veiligheidsplan volledig onderuit.

Mevrouw de minister, bent u op de hoogte van de nieuwe onderzoeksopdracht van De Lijn? Zo ja, waarom wordt dit onderzoek dan opnieuw gevoerd terwijl diezelfde antropologe vorig jaar reeds een maandenlang uitgebreid onderzoek heeft gedaan naar de samenlevingsproblemen op het openbaar vervoer? Wat is de noodzaak van dit onderzoek? Wat is de kostprijs ervan? Hoe werd het Antwerps schoolproject over de verstandhouding tussen de jongeren enerzijds en andere categorieën anderzijds geëvalueerd? Volstaan de bevindingen van de reeds uitgevoerde enquête over het welbevinden van de chauffeurs niet? Vreest u niet dat dit nieuw onderzoek leidt tot wantrouwen van de chauffeurs in de overheid, aangezien ze reeds bevraagd zijn? Is dit zoveelste onderzoek weer geen uitstel van het nemen van concrete veiligheidsmaatregelen? Ondergraaft u daarmee niet uw eigen veiligheidsplan?

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

**De heer Jan Peumans:** Mevrouw de minister, op 28 juni 2006 hebben we in dit parlement een vrij uitgebreid debat gevoerd waarin u een aantal toezeggingen hebt gedaan. De aanleiding van mijn interpellatie is onder meer het feit dat ACV-Openbare Diensten vorige week verklaarde dat heel wat projecten door de administratieve rompslomp vertraging hebben opgelopen. Ik citeer: "Zo is er nog geen enkele van de 66 aangekondigde extra voltijdse controleurs op het terrein actief, onder meer omdat de opgerichte veiligheidsdienst van De Lijn nog geen vergunning heeft van Binnenlandse Zaken."

Mijn ervaringen met het ministerie van Binnenlandse Zaken hebben me geleerd dat het niet het meest dynamische departement is dat we kennen. Ik heb in het verleden al eens vragen gesteld over allerlei protocols die zouden worden afgesloten. Daar werd jarenlang over onderhandeld met de federale politie. Nu zou het protocol met Binnenlandse Zaken, en dan baseer ik me op wat mevrouw Van den Eynde heeft gezegd, eindelijk ondertekend zijn. Mevrouw de minister, in uw antwoord zei u dat er in 1999 al afspraken zouden worden gemaakt.

Als reactie werd u een evaluatie over de uitvoering van het plan meegedeeld. Ik baseer me hiervoor op krantenartikels. Mevrouw de minister, daarna stelde u een evaluatie voor van de stand van zaken van de uitvoering van de verschillende projecten.

U kunt mijn vragen misschien niet allemaal mondeling beantwoorden, maar het zou goed zijn dat we eens een goed overzicht krijgen van de stand van zaken.

Mevrouw de minister, waarom gebeurde deze evaluatie pas recent en niet in januari, zoals eerder voorgesteld? Bent u zeker dat de redenen voor de achterstand opgelost zijn en de deadline, half 2008, zal worden gehaald?

Officieel heeft de veiligheidsdienst van De Lijn nog geen vergunning van Binnenlandse Zaken. Maar volgens mevrouw Aelter, coördinator van het veiligheidsplan, hebben ook de NMBS en de MIVB nog geen vergunning voor de eigen veiligheidsdienst. Ik dacht dat Securail al lang bestond? Mevrouw de minister, wat is nu eigenlijk het verschil?

Ook de MIVB en de NMBS hebben een veiligheidsplan, net als het Nederlandse openbaar vervoer. In Nederland heet dat dan het 'aanvalsplan sociale veiligheid'. Is bij het opstellen van het veiligheidsplan voor De Lijn inspiratie geput uit deze plannen? Zal men de evaluatie van deze plannen, met name de vaststelling of bepaalde maatregelen effect hebben, in rekening brengen bij het veiligheidsplan voor De Lijn?

Werd mevrouw Soenen, een antropologe van de K.U.Leuven, waarvan werd gemeld dat ze zou worden ingeschakeld bij het veiligheidsplan, al betrokken bij de evaluatie van dit veiligheidsplan?

Worden gepachte lijnen voor alle projecten op dezelfde manier behandeld als de lijnen die door De Lijn zelf geëxploiteerd worden? De vakbonden hebben daar soms verschillende opvattingen over, want het zijn blijkbaar andere mensen die bij pachters werken.

Er is een veelheid aan extra personeel op bepaalde trajecten. Welke bevoegdheid hebben de controleurs, de veiligheidsdienst die op til is, de Lijnspotters en de tweede persoon aan boord inzake controle op zwartrijden, illegalen en schoolverzuim? Zo loopt er trouwens ook een project in Brussel. Zullen bepaalde maatregelen worden afgebouwd indien ze overbodig blijken?

Wie heeft welk protocol al afgesloten? Heeft 'Veilig op weg' al concrete uitvoering? Zijn de nodige afspraken gemaakt met de lokale politiezones? Federaal kan men natuurlijk allerlei dingen overeenkomen, maar als de lokale politiezone zegt dat het prioriteit 34 is – zoals aan de politie altijd allerlei prioriteiten worden gevraagd – staat u natuurlijk nog niets verder. De federale overheid kan aan de voorzitter van het lokale politiecollege of aan de lokale politiezone niks opleggen. Men kan wel beleefd vragen om dat als prioriteit te willen bestempelen.

We hebben geen behoefte aan een hoog showgehalte van mensen met veel sterren en grote hoeden, die allerlei overeenkomsten tekenen en waarbij de burger het idee heeft dat alles in orde is, terwijl er op het terrein niets verandert. We hebben in dit verband al genoeg

berichten gehoord. Ik noem dat EO-berichten, volgens de Evangelische Omroep: het is altijd goed en het gaat altijd goed. Ik denk dat we daarvan af moeten stappen. De concrete realiteit van elke dag moet bewijzen of het werkt of niet.

**De voorzitter:** Minister Van Brempt heeft het woord.

**Minister Kathleen Van Brempt:** Mijnheer de voorzitter, ik zal eerst de vragen over mevrouw Soenen beantwoorden, om dan over te gaan naar de bredere context van het veiligheidsplan.

Mevrouw Van den Eynde, mevrouw Soenen heeft in 2006 het boek 'Het kleine ontmoeten. Over het sociale karakter van de stad' gepubliceerd. Om dat te kunnen doen, heeft zij heel lang – acht maanden, als ik mij niet vergis – op tramlijn 12 gezeten.

Dit onderzoek werd niet in opdracht van mij of van De Lijn uitgevoerd, maar werd gefinancierd door het project Stedenfonds van de Vlaamse Gemeenschap. Het spreekt voor zich dat er heel wat interessant materiaal in zat. Dat werd zeker en vast opgepikt, toen we ongeveer een jaar geleden aan een versnelling begonnen met het veiligheidsplan.

Mijnheer Peumans, mevrouw Soenen is, sinds we een jaar geleden een versnelling hoger schakelden, betrokken bij het veiligheidsplan. Het veiligheidsplan werd opgemaakt door heel veel verschillende actoren, met name alle actoren die hier van belang zijn: de vakbonden, de exploitanten, de VVSG en een aantal wetenschappelijke experts, waaronder mevrouw Soenen.

Het is niet omdat ze soms een andere opinie heeft dan bijvoorbeeld de vakbonden, dat zij geen heel belangrijke bijdrage heeft geleverd vanuit de knowhow die zij de afgelopen jaren heeft opgebouwd als antropologe. Dat doet niets af aan de knowhow die we zelf hebben binnen De Lijn of die een vakbond heeft, maar om een zo ingewikkeld probleem als veiligheid te tackelen, hebben we net die verschillende invalshoeken nodig. Wetenschappelijk advies is dus meer dan welkom.

Bij de verdere uitwerking van het veiligheidsplan, waar we volop mee bezig zijn, vind ik het heel belangrijk om niet alleen in te zetten op repressie en harde maatregelen, maar ook op preventie. Daarom werken we heel gericht aan een hoffelijkheidscampagne en aan een imagocampagne van de chauffeurs. Voor deze twee campagnes, die goed onderbouwd moeten zijn, wordt mevrouw Soenen nog eens ingezet. Ze is ook gevraagd om extra wetenschappelijk onderzoek te doen, met name door ook chauffeurs te enquêteren omtrent hun algemeen functioneren. Het is in het kader van deze opdracht – en dat is nu wel expliciet een opdracht van

De Lijn – dat mevrouw Soenen een extra opdracht heeft gekregen om dat te ondersteunen.

U vraagt ook naar de stand van zaken in verband met het Antwerpse schoolproject, het project Trammelant. Ik heb zelf nog niet zo lang geleden de projecten bezocht, samen met de schoolspotters. Het zijn bijzonder waardevolle projecten, die zich vooral aan de kant van de preventie situeren, maar die op verschillende manieren en vooral op een participatieve manier omgaan met de jongeren en uiteraard gericht zijn op het openbaar vervoer. Het Trammelant-project wordt mede gefinancierd en georganiseerd door De Lijn en door de personeelsleden van De Lijn. Dat is belangrijk omdat zij de expertise bezitten en de jongeren op die manier ook meenemen op verschillende momenten van het openbaar vervoer. De projecten worden over het algemeen bijzonder positief geëvalueerd, zowel door de scholen als door De Lijn zelf.

U vraagt me ook of het nieuwe onderzoek zou leiden tot wantrouwen van de chauffeurs en hun overheid. Ze zijn reeds bevraagd. Ik merkte al op dat er heel wat kennis is binnen De Lijn zelf over wat er bij de chauffeurs leeft. Die kennis is uiteraard ook aanwezig inzake het veiligheidsgevoel. Vandaag bestaat er bij De Lijn een systeem waardoor elk geval van agressie waarbij een chauffeur betrokken is, systematisch wordt geregistreerd. Ook wordt het veiligheidsgevoel van de chauffeur continu gepeild. De analyse van de agressieproblematiek wordt voor heel De Lijn regelmatig besproken met de werknemersafgevaardigde in het agressiecomité.

Mevrouw Van den Eynde, dit alles neemt helemaal niet weg dat de heel valabele visie en kennis van een antropologe zoals mevrouw Soenen een heel belangrijke aanvulling vormen, onder meer bij de ontwikkeling van de campagnes. We zijn daar volop mee bezig. Uiteraard is dit niet het zoveelste onderzoek om te moeten overgaan tot concrete maatregelen. De twee projecten waarover ik daarnet sprak, zijn de hoffelijkheidscampagne en de imagocampagne van de chauffeur. Ze maken allebei integraal onderdeel uit van het veiligheidsplan. Het advies van een wetenschapper zal de uitvoering van het project niet vertragen. Het zal niet aan de wetenschappers liggen dat er vertraging zit op een aantal projecten. Ik ga straks in op een aantal oorzaken van de vertraging op een aantal projecten. Ik herhaal dat het veiligheidsplan niet wordt ondergraven, wel integendeel. Mevrouw Soenen is al van bij het prille begin, ondertussen één jaar geleden, heel nauw bij alles betrokken. Dat leidt tot heel wat discussies in de stuurgroep, maar met heel goede resultaten tot gevolg.

Mijnheer Peumans, u stelde een wat bredere vraag over het veiligheidsplan van De Lijn. U vraagt naar de evaluatie. Het is helemaal niet zo dat we pas na één jaar

een evaluatie hebben gedaan. De stand van zaken van het veiligheidsplan en de implementatie van de veiligheidsmaatregelen worden maandelijks geëvalueerd in de stuurgroep 'Veilig op weg'. Ik merkte al op dat in die stuurgroep alle betrokkenen aanwezig zijn: de directie, de syndicale organisaties, de BTTB, de VVSG en mijn kabinet. Elke maand wordt een stand van zaken gemaakt voor wat de implementatie betreft.

De beslissing die is genomen om één jaar nog eens bijkomend te evalueren, is vooral van politiek belang. Het is immers belangrijk om na één jaar ook een politieke stand van zaken op te maken. Ik heb dat samen met dezelfde betrokken actoren gedaan. Ik heb een uitgebreide evaluatievergadering gehouden waarbij alle organisaties, ook het ACV waarnaar u verwijst, aanwezig waren en hun input deden. We zijn ook uitgebreid ingegaan op de problemen. In de communicatie daarover, die zowel hier als ten aanzien van de buitenwereld belangrijk is, heb ik heel erg genuanceerd gezegd dat we halfweg zijn, dat heel wat maatregelen uitgevoerd werden en dat er twee belangrijke knelpunten zijn.

Over het eerste knelpunt hebt u al extra vragen gesteld. Het klopt dat pas sinds 1 juli een deel van de 82 voorziene extra veiligheidsagenten aan het werk is. Ook voor mij is dat te laat. Ik wil geen paraplu opentrekken, maar als u wilt, heb ik voor dit geval een hele parasol. Men kan voor of tegen zijn, maar er is een politieke consensus gegroeid over het installeren van een veiligheidsdienst bij De Lijn. We hebben ter zake trouwens een heel goed debat gevoerd in de plenaire. Ik vond het persoonlijk niet zo noodzakelijk, maar ik heb er geen probleem mee. Het is de allerbelangrijkste reden waarom de mensen vandaag niet op het terrein zijn. Als we de veiligheidsdienst niet hadden moeten installeren, hadden we de mensen gewoon kunnen aanwerven, intern of extern. Het is op zich een heel goede zaak dat het merendeel van de mensen intern gerekruteerd werd. Er worden nu bijkomende buschauffeurs aangeworven.

De reden is – en ik denk dat daar de verwarring zit tussen de MIVB en de NMBS – dat een heel nieuw reglementair kader werd opgemaakt door de huidige minister van Binnenlandse Zaken. Wij functioneren binnen dat reglementair kader en daarbinnen moeten straks ook de MIVB en de NMBS functioneren. Binnen dat reglementair kader kunnen de MIVB noch de NMBS al een nieuwe vergunning hebben. Er is immers nog altijd niet voldaan aan de voorwaarden.

We hebben ervoor gezorgd dat we de verschillende stappen hebben doorlopen die noodzakelijk zijn om straks de veiligheidsdienst op te richten. Ik ga echter niet wachten met het inzetten van die mensen op het terrein totdat de veiligheidsdienst effectief aanwezig is. Om de veiligheidsdienst op te richten, is het belangrijk en noodzakelijk dat alle personeelsleden die een functie

beogen in de veiligheidsdienst, een opleiding volgen bij een erkende opleidingdienst. Die erkende opleidingen werden gevolgd, maar het heeft geduurd tot 23 februari 2007 voor in het Belgisch Staatsblad de erkenning werd gepubliceerd door Binnenlandse Zaken van de opleidingsinstelling die instaat voor de opleiding van die veiligheidsagenten. Op 8 maart 2007 werd in het Belgisch Staatsblad de erkenning door Binnenlandse Zaken van de opleidingsinstelling die instaat voor de opleiding van leidinggevend veiligheidsagent gepubliceerd. Een tweede voorwaarde is het ministerieel besluit van 8 juni 2007 tot bepaling van het model van de werkkleding en het embleem van bewakingsagenten. Dat werd op 15 juni 2007, 14 dagen geleden, in het Belgisch Staatsblad gepubliceerd.

Ik heb u daarnet al gezegd waarom de MIVB en de NMBS binnen het nieuwe reglementaire kader nog geen erkenning kunnen hebben: er werd nog niet aan de voorwaarden voldaan. Voor de rest kan ik me niet uitspreken over de MIVB en de NMBS, maar ik kan wel vertellen dat wij volop bezig zijn met het verkrijgen van die erkenning. Waarschijnlijk komt die er in het najaar. We wachten er uiteraard niet op om de mensen op het terrein in te zetten.

U vraagt of de gepachte lijnen voor alle projecten op dezelfde voet worden behandeld als de lijnen die door De Lijn zelf worden geëxploiteerd. U weet wat mijn stelling is. Ik verheer niet dat de implementatie op het terrein niet altijd even gemakkelijk is, maar de klant mag geen verschil merken tussen een gepachte lijn en een lijn in regie. Met dit veiligheidsplan hebben we heel wat bijkomende investeringen moeten doen om de lat gelijk te leggen. Ik verwijst naar het feit dat alle voertuigen uitgerust moeten zijn met een radio en een gps. We hebben in dit veiligheidsplan in de financiële middelen voorzien om een inhaalbeweging te doen voor de exploitanten. Het gaat om 250 extra radio's en 320 gps-toestellen.

Een andere veiligheidsverhogende maatregel is de flexibel afsluitbare stuurpost voor de chauffeur. Ook hiervoor werd voorzien in een inhaalbeweging bij de exploitanten. Het gaat om 500 te plaatsen stuurposten tegen midden 2008. Sedert 23 maart 2007 wordt in elk nieuw voertuig dat de exploitant aankoopt in de veiligheidsmaatregelen op het voertuig voorzien. Het gaat om een combinatie van radio, gps, alarmsysteem en flexibel afsluitbare stuurpost.

Het tweede knelpunt in het veiligheidsplan is de installatie van de camera's. De kwestie heeft vooral te maken met de nodige Europese aanbesteding. Het gaat om een dermate grote aankoop dat een Europese aanbesteding nodig is. Ik heb in samenspraak met alle actoren bij de evaluatie, dus ook met de directie van De Lijn, de deadline op halverwege 2008 gelegd. De Europese

aanbesteding is in volle gang, maar het zal nog tot het einde van dit jaar duren voor de camera's er effectief zijn en daarna hebben we nog een half jaar om ze te installeren. De installatie moet gebeuren op de lijnen die we als hotspots beschouwen, dat zijn de lijnen waarop het meeste gevaar dreigt. Dat gevaar wordt gemeten en gemonitord en zal zeker variëren. Dat wil dus zeggen dat de bussen flexibel inzetbaar moeten zijn. We zullen dus naar een goede methodiek moeten zoeken voor de samenwerking tussen exploitanten en de eigen regie.

Het klopt dat er een veelheid aan personeel is. Het mag heel duidelijk zijn dat er een onderscheid bestaat tussen de controle- en veiligheidsagenten aan de ene kant en de anderen. De taakomschrijving van de nieuwe veiligheidsmensen verschilt niet van die van het huidige controlerende personeel. Ook vandaag gaat het om mensen die een uitgebreide opleiding hebben gevolgd en vooral instaan voor de controle op het zwartrijden. Ze hebben ook de mogelijkheid om administratieve boetes uit te schrijven. De lijnspotters en de 'tweede personen op het voertuig' hebben een andere functie. Ze situeren zich veeleer in de tweede categorie en zijn niet gemachtigd om administratieve geldboetes op te leggen en hebben evenmin bevoegdheid ten aanzien van illegalen en bij het vaststellen van schoolverzuim, een bevoegdheid die het controlerende personeel wel heeft.

U weet dat de 'tweede persoon op het voertuig' een nieuwe functie is. Het is een proefproject dat loopt in Antwerpen. De tweede persoon heeft vooral tot taak om de reizigers te informeren, om hulp aan te bieden, om ervoor te zorgen dat de reizigers doorschuiven en zo meer. Het gaat om heel veel dingen die ervoor zorgen dat het openbaar vervoer wat vlotter loopt. Het functioneert heel goed. Op zich is dat niet verwonderlijk. Als 'the sky the limit' zou zijn, zou het natuurlijk wenselijk zijn om overal een tweede persoon op het voertuig te zetten. Dat zou de sociale controle op de voertuigen sterk verhogen. Daar hebben we de middelen natuurlijk niet voor. En zelfs al zou ik over de middelen beschikken, zou ik ze niet daarvoor inzetten, maar wel voor bijkomend openbaar vervoer.

U vraagt ook of bepaalde maatregelen afgebouwd zullen worden. We moeten bij elke evaluatie openstaan voor een eventuele afbouw. Tot op heden blijkt alles redelijk succesvol te verlopen. In elk geval heb ik aangekondigd dat het veiligheidsplan een plan is dat over twee jaar loopt. Het is onmogelijk om alle aspecten ervan in één jaar uit te voeren. Alles moet uitgevoerd zijn tegen halverwege 2008. Ik ga ervan uit dat dat realistisch is. Ik heb dit beslist in overleg met alle betrokken actoren. De evaluatie volgend jaar zal heel erg in de diepte gaan en zal moeten bepalen wat wordt gecontinueerd, wat indien nodig eventueel wordt afgebouwd en op welke vlakken bijkomende investeringen nodig zijn.

Mijnheer Peumans, u vroeg me ook naar de protocollen 'Veilig op weg'. In navolging van het raamprotocol dat

ik samen met de federale minister voor Binnenlandse Zaken heb opgemaakt, werden al verschillende provinciale samenwerkingsakkoorden afgesloten: één in West-Vlaanderen, één in Vlaams-Brabant en één in Antwerpen. Dat laatste is het meest recente. De ondertekening van het provinciale samenwerkingsakkoord in Limburg is gepland op 10 juli – heel binnenkort dus – en in Oost-Vlaanderen in september. Daarmee zouden alle protocollen afgerond moeten zijn.

**De voorzitter:** Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

**Mevrouw Marleen Van den Eynde:** Mevrouw de minister, ik dank u voor het heel uitgebreide antwoord. Voor wat betreft het project Trammelant ben ik het met u eens dat preventie een heel belangrijk en noodzakelijk iets is en dat jongeren begeleiden in hun gedrag op het openbaar vervoer ook absoluut noodzakelijk is. We willen dit project zeker alle kansen geven.

U stelt, mevrouw de minister, dat mevrouw Soenen betrokken is bij het veiligheidsplan. Ik vraag me af waarom ze dan zoveel afbreuk doet aan de maatregelen uit het veiligheidsplan. Mijn fractie stond zeker achter de nieuwe maatregelen, maar als ik dan lees wat mevrouw Soenen vindt van het veiligheidsplan en van de genomen maatregelen, dan stel ik me echt wel vragen. U mag mijns inziens werken aan een hoffelijkheidscampagne zoveel u wilt, maar we kunnen de vele vormen van agressie, tot en met de moord op Guido Demoor, niet oplossen met een hoffelijkheidscampagne. Ik begrijp dat u het imago van De Lijn wilt opkrikken na alle incidenten, maar voor ons blijft het veiligheidsplan zeer belangrijk.

Mevrouw Soenen stelt dat vooraan opstappen geen goed idee is, dat de cabines van de chauffeurs opnieuw open of half open moeten, dat het plaatsen van camera's geen goed idee is. Alle maatregelen die u voorgesteld hebt in het veiligheidsplan, haalt zij met één penntrek onderuit. U moet dus heel goed nadenken vooraleer u met zulke personen in zee gaat. U hebt overigens niet geantwoord wat de kostprijs is van het onderzoek van mevrouw Soenen.

Het is zeer belangrijk dat de genomen maatregelen in het veiligheidsplan nauwgezet opgevolgd worden en dat u dat over twee jaar opnieuw evalueert.

**Minister Kathleen Van Brempt:** De kostprijs is 9.000 euro.

**De heer Jan Peumans:** Mevrouw Van den Eynde, ik heb mevrouw Soenen indertijd ontmoet. Dat is een heel aardige dame en zij heeft heel goede vaststellingen gedaan. Uw partij heeft blijkbaar problemen met mevrouw Soenen. Ik vind het net goed dat een antropologe zich eens bezighoudt met een aantal Antwerpenaren, om te kijken hoe die zich gedragen in het openbaar

vervoer. Zij heeft daarover een aantal heel verstandige opmerkingen gemaakt.

Mevrouw de minister, u hebt gezegd dat dit niet het zoveelste onderzoek is om níét tot actie over te gaan. Die uitspraak verheugt mij. U geeft dus toe dat er een aantal onderzoeken gedaan worden die tot niets leiden. En dan heb ik het niet over de quick scans.

Kunnen wij de resultaten zien van de evaluatie? U hebt wel gezegd hoe de evaluatie opgevat is, maar u zegt verder alleen dat alles tot nu toe succesvol blijkt te verlopen. Wat zijn de criteria om te zeggen dat alles succesvol verlopen is? Als er morgen weer iets gebeurt met een reiziger, gaat men dan zeggen dat heel het veiligheidsplan mislukt is?

Er is een enorme batterij aan maatregelen om het openbaar vervoer veiliger te maken, terwijl er in onze maatschappij heel wat situaties zijn die een pak onveiliger zijn. Met de fiets rijden in Antwerpen is bijvoorbeeld veel onveiliger dan het openbaar vervoer gebruiken. Ik zou dus graag een overzicht hebben van de resultaten van wat tot nu toe geëvalueerd is. U zegt wel dat alles succesvol verlopen is, maar dan zou ik wel de resultaten willen zien.

Wat de veiligheidsdienst betreft, moet u er eens de heisa in de pers op naslaan, en met name de reactie van de toenmalige minister van Binnenlandse Zaken. Er moesten volgens hem onmiddellijk maatregelen genomen worden rond de veiligheidsdiensten. Ik stel nu vast dat dat misschien in het najaar van 2007 het geval zal zijn. Dat is pakweg anderhalf jaar na de feiten. Ik vraag mij af of u er bij de minister in kwestie wel voldoende op aangedrongen hebt om de zaak vooruit te helpen. Als er nu pas een koninklijk besluit verschijnt om te bepalen hoe het uniform van die mensen er moet uitzien, mogen wij, politici, ons toch wel schamen.

Hoe komt men tot de criteria voor de zogenaamde hotspots? Hoe worden die geselecteerd? Waar bevinden die hotspots zich? En wanneer kan men spreken van een succesvolle aanpak? U zegt wel hoe er geëvalueerd wordt, maar ik zie de resultaten niet.

De reiziger wordt nu geconfronteerd met vier verschillende personen die op de een of andere manier moeten bijdragen tot de veiligheid. Daar zou wel wat eenvoudigheid mogen komen. De ene dag kan er een controleur aanwezig zijn, vervolgens een veiligheidsagent, dan weer een lijnspotter of een zogenaamde 'tweede persoon'. Die vier personen hebben dan wellicht ook nog een verschillend uniform aan. Ik vind dat geen gunstige ontwikkeling. Voor mijn part mag een lijnspotter evenveel gezag uitstralen als een controleur die drie of vier strepen heeft.

Welke lokale politiezones worden ingeschakeld in het verhaal van 'veilig op weg'? Wij hebben tijdens het

actualiteitsdebat al de vraag gesteld of we niet moeten opteren voor het model dat in Amsterdam gehanteerd wordt. Daar zegt men dat alles wat met de veiligheid op het openbaar vervoer te maken heeft, een zaak van de lokale politie is. De lokale politie moet zorgen voor de veiligheid op de voertuigen en op straat. Waarom gaat de overheid hier nu een apart circuit maken? Achteraf zal ze misschien zeggen dat ze het beter niet gedaan had. Dat ligt overigens in de lijn van wat mevrouw Soenen in een aantal van haar aanbevelingen naar voren gebracht heeft.

**Minister Kathleen Van Brempt:** Ik hoef niet meer in te gaan op de opmerkingen van mevrouw Soenen, dat heb ik daarnet al gedaan. Ik blijf veel belang hechten aan de verschillende invalshoeken rond de veiligheidsproblematiek. Dat houdt in dat mensen die vraagtekens plaatsen bij het gebruik van camera's net zo goed een belangrijke input kunnen hebben als mensen die denken dat camera's de enige, zaligmakende oplossing zijn. Tussen die twee standpunten zit bovendien nog eens een waaier aan meningen. In een divers veiligheidsplan is het belangrijk dat al die meningen aan bod komen. Er wordt heel goed samengewerkt met mevrouw Soenen en alle actoren – zowel de syndicale organisaties als de BTTB – zijn zeer tevreden over die wetenschappelijke expertise.

Mijnheer Peumans, uw vraag over de evaluatie is heel terecht, maar ik kan er vandaag nog niet op antwoorden. Het lijkt me wel zinvol dat ik de evaluatie overmaak aan het commissiesecretariaat. In die evaluatie na één jaar is vooral gekeken naar de stand van de uitvoering. Dat is iets anders dan wat u vraagt, maar dat is wel waar we nu het meest op gefocust hebben. Als u mij vraagt hoe succesvol een maatregel is, vraagt u naar het effect op de agressiecijfers, het veiligheidsgevoel en het algemene kwaliteitsgevoel op het openbaar vervoer. Daarvoor wordt een veiligheidsbarometer opgericht, zodat we beter kunnen meten dan we vandaag doen. Vandaag meten we immers vrij ruw. We meten op basis van de agressiecijfers die gerapporteerd worden door de chauffeurs. Daarbij heb je enerzijds de agressiecijfers die gewoon gerapporteerd worden en anderzijds de agressiecijfers die volgen uit arbeidsongeschiktheid. In die cijfers zien we dat er stijging is in de absolute aantallen, maar niet in de relatieve cijfers, als je bijvoorbeeld het aantal gereden kilometers in rekening brengt.

We hebben echter een fijnmaziger evaluatiecriterium nodig dat verder gaat dan de cijfers. De mate waarin er al dan niet veiligheid is op het openbaar vervoer zal immers niet alleen afhangen van dit veiligheidsplan, maar heeft ook te maken met de situatie in de samenleving tout court. Als de samenleving verhardt, heeft dat ook een effect op het openbaar vervoer, aangezien dat bij uitstek een publieke ruimte is waar heel veel mensen samen zitten.

We zijn dus van plan om tegen volgend jaar een diepgaandere analyse te maken en naar de verschillende maatregelen te kijken. Ik waarschuw er wel voor dat het deels een subjectieve evaluatie zal zijn: er zijn immers mensen die heel sterk geloven in het gebruik van camera's en anderen die heel sterk geloven in preventieve maatregelen.

De hotspots worden vandaag gemeten op basis van de agressiecijfers. Het is de bedoeling om dat binnenkort ook basis van de veiligheidsbarometer te doen, zodat het veel breder zal gaan dan de door de chauffeurs gerapporteerde agressiecijfers.

Ik ben het helemaal eens met uw vraag naar meer eenvormigheid bij het veiligheidspersoneel, al vind ik wel dat er een groot verschil is tussen het controlerend personeel, dat straks in een veiligheidsdienst zal zitten, en de lijnspotters. Er is namelijk een heel groot verschil in opleiding. De lijnspotters worden bovendien betaald via sociale economie en daar zit nog een bijkomende doelstelling achter, met name werkgelegenheid voor kansengroepen. Het gaat vaak om langdurig werklozen en laaggeschoolden die opgeleid kunnen worden om jongeren te begeleiden. Zij spelen veeleer een preventieve rol, ik wil hen niet de taak geven om de moeilijke afweging te moeten maken over het al dan niet uitreiken van een administratieve boete. We hebben in het rapport van de ombudsman gezien hoe delicaat dat ligt en hoe moeilijk die job op het terrein is.

We moeten er wel voor zorgen dat we niet te veel bijkomende functies creëren. We hebben lijnspotters, schoolspotters en de tweede man of vrouw op het voertuig. We moeten daar naar één soort statuut gaan. We moeten eens nadenken in welke richting dat moet evolueren.

Ik was destijds niet zo'n voorstander van een grote veiligheidsdienst binnen De Lijn. Vandaag wordt die veiligheidsdienst binnen het kader in bescheiden mate uitgebouwd met alle opleidingen. Ik heb mij echter, daarbij gesteund door de vakbewegingen, heel sterk gekant tegen de mogelijkheid om die veiligheidsagenten pepperspray en handboeien te geven. Ik geloof daar niet in. Ik vind dat niet de taak van het personeel van De Lijn. Op dat vlak ben ik het met u eens: het is de taak van de lokale politie om arrestaties uit te voeren en om op te treden tegen mensen die heel zware overtredingen begaan.

Om die reden hecht ik zoveel belang aan de protocollen en blijf ik daar een duidelijk onderscheid maken. We zitten daar op dezelfde lijn. Er is een politiek compromis gemaakt dat ik heel loyaal zal uitvoeren voor wat de veiligheidsdiensten betreft. Maar hoewel dat mee opgenomen is in de opleiding, ben ik er een absolute tegenstander van om een soort van 'supercops' te maken binnen De Lijn. Dat is geen opdracht voor de mensen van De Lijn.

**Mevrouw Marleen Van den Eynde:** Mevrouw de minister, ik hoor u graag zeggen dat u rekening zult houden met de opmerkingen van mevrouw Soenen, dat u graag met haar samenwerkt en dat ze belangrijke bevindingen geformuleerd heeft. Ik heb geen probleem met mevrouw Soenen, zoals de heer Peumans beweert, ik heb er alleen een probleem mee dat een opgezet veiligheidsplan onderuitgehaald wordt met een aantal opmerkingen.

Zult u het veiligheidsplan nu al bijsturen, of gewoon volledig uitvoeren zoals vooropgesteld?

**Minister Kathleen Van Brempt:** Het wordt volledig uitgevoerd.

**De heer Jan Peumans:** We kunnen mevrouw Soenen misschien eens uitnodigen om zelf wat toelichting te geven.

Met een aantal zaken uit het veiligheidsplan ben ik het niet eens. Ik geloof niet dat u de agressie zult indammen door overal camera's en agenten te plaatsen. (*Opmerkingen van minister Kathleen Van Brempt*)

Ik woon inderdaad nog altijd in Limburg, maar ik zie dat er overal in toenemende mate agressie is.

**De heer Marc van den Abeelen:** Mijnheer Peumans, in Limburg, met name in Riemst, is er ook een meisje vermoord na een fuif.

**De heer Jan Peumans:** Daar was ook politie aanwezig, maar dat is dus geen garantie dat er geen gevallen van agressie zijn.

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

**Interpellatie van de heer Pieter Huybrechts tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het inzetten van zogenaamde supertrucks**

**Interpellatie van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, en tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de invoering van een experiment met superlange vrachtwagens in Vlaanderen**

**De voorzitter:** Mevrouw Crevits, de heer Lachaert en ikzelf hadden overwogen u vandaag een ruiker bloemen te overhandigen, maar dat is niet gelukt. Dat zal morgen gebeuren in naam van deze commissie.

Mevrouw de minister, wij hebben elkaar in het verleden ooit in de krant geplaatst. De kranten gaven daar een totaal verkeerd beeld van.

**Minister Hilde Crevits:** U gaat toch geen oude koeien uit de sloot halen?

**De voorzitter:** Mevrouw de minister, u ontnemt me mijn pointe.

Men zegt nogal eens dat ik niet vrouwvriendelijk ben. Nochtans bestaat mijn gemeenteraad voor het merendeel uit dames. Ook mijn schepencollege bestaat uit drie dames. Ik ben de man die hen voorziet. Ik zeg altijd dat ik aseksueel ben want een voorzitter is aseksueel.

Het is ook de eerste keer in de geschiedenis van deze commissie dat twee vrouwelijke ministers op een interpellatie zullen antwoorden. Twee vrouwen, dat is de droom van elke man. Dat is een macho-opmerking die morgen wellicht weer in de krant zal staan.

**Minister Hilde Crevits:** Mijnheer de voorzitter, zelfs in mijn wildste dromen had ik nooit gedacht hier vooraan samen met u te zitten. Uw inslag is echter humoristisch en die van mij ook. Ik denk dan ook dat we hier samen mooie dagen zullen beleven. Vooral nu ik weet dat u aseksueel bent, voel ik me helemaal op mijn gemak.

Ik heb daarnet mijn vuurdoop gehad in de commissie Algemeen Beleid. Ik ken heel wat leden uit de commissie Openbare Werken vanuit de commissie Leefmilieu. Ik hoop dat we tot een respectvolle samenwerking zullen komen.

Ik ben ook heel blij dat mevrouw Van Brempt mijn collega wordt. We kennen elkaar uit de commissie Gelijke Kansen. We zullen elkaar dan ook absoluut gelijke kansen geven. Dat blijkt ook uit de interpellatie die nu aan bod komt.

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

**De heer Pieter Huybrechts:** Minister Crevits, ook mijn fractie heet u hartelijk welkom in deze commissie. Het verheugt me dat ik u als eerste mag interpelleren.

Mevrouw de minister, het Vlaams Instituut voor de Logistiek, het VIL, pleit voor praktijktesten in Vlaanderen met de zogenaamde supertrucks. Deze supertrucks of lange zware vrachtwagens of LZV's zijn maximum 25,25 meter lang en 60 ton zwaar.

Het VIL wil dat er op korte termijn wordt geëxperimenteerd met deze LZV's om de inzetbaarheid op het eigen wegennetwerk te testen en om de mogelijke voor- en nadelen van die vrachtwagencombinaties te toetsen aan de praktijk. Dat lijkt me niet onlogisch.

Ook de transportsector en enkele grote bedrijven als Ford Genk, Volvo Gent en BASF Antwerpen steunen de vraag van het VIL naar praktijktesten. In verschillende Europese landen werd reeds succesvol geëxperimenteerd met deze supertrucks. Uit studies blijkt dat het inzetten van supertrucks goedkoper en milieuvriendelijker is en dat het een gunstige invloed kan hebben op het fileprobleem. Het zou ook een oplossing kunnen bieden voor het tekort aan chauffeurs. De vraag is natuurlijk of onze wegen kunnen worden vergeleken met de wegen in het buitenland.

Mevrouw de minister, uw voorganger, huidig minister-president Peeters, reageerde positief op de vraag van het VIL en wilde zo snel mogelijk een aantal proeftrajecten invoeren voor die supertrucks. Minder positief reageerde uw collega, minister Van Brempt, die de resultaten wil afwachten van de studie die ze heeft besteld bij het Steunpunt Verkeersveiligheid over de impact van de supertrucks op de verkeersveiligheid. In deze materie is zowel het Vlaams Parlement als het federaal parlement bevoegd. Het is de federale minister van Mobiliteit Landuyt die vrijstelling moet verlenen op het algemeen reglement op de technische eisen om het proefproject mogelijk te maken. Minister Landuyt staat heel negatief tegenover het inzetten van die supertrucks.

Bovendien vrezen sommige onderzoekers dat het inzetten van supertrucks zou kunnen leiden tot het weghalen van het vervoer via binnenwater en spoor naar de weg, de zogenaamde reverse modal shift. Ook de veiligheid van de supertrucks is een heikel punt. Door de grotere afmetingen en het hogere gewicht is de remafstand langer. Ook de bochtverbreding zou een belangrijk probleem kunnen vormen.

Mevrouw de minister, bent u eveneens voorstander om zo snel mogelijk proeftrajecten uit te voeren met deze supertrucks? Zult u het resultaat afwachten van de studie die minister van Brempt heeft besteld? Staat u in overleg met federaal minister Landuyt, die het gepaste kader moet creëren? Wat vindt u van de stelling dat het invoeren van de supertrucks eventueel haaks zou staan op het beleid van de Vlaamse Regering om het vervoer per binnenwater en spoor te stimuleren? Het kan immers niet de bedoeling zijn om het verkeer van de alternatieve modi af te leiden of zelfs om supertrucks in te zetten voor de stadsdistributie. Welke maatregelen zullen of kunnen genomen worden om tegemoet te komen aan de bezwaren over de mogelijke veiligheidsrisico's, veroorzaakt door die supertrucks?

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

**De heer Eloi Glorieux:** Mijnheer de voorzitter, dames ministers, de huidige minister-president heeft zich in een zeer recent verleden positief uitgelaten over het opzetten van een proefproject met superlange vracht-

wagens. Hoe sneller, hoe liever, voegde hij daaraan toe. De federale en de Vlaamse ministers van Mobiliteit stelden zich echter veeleer afzijdig op.

We kunnen ons afvragen waarom het nog nodig is om proefprojecten op te zetten in Vlaanderen terwijl in de buurlanden al heel wat experimenten hebben plaatsgevonden. In Engeland werd de discussie al een paar jaar geleden gevoerd. De conclusie was daar heel duidelijk: de supertrucks zijn vooral nadelig voor het goederen-transport per spoor. De invoering van de supertrucks leidt tot een gevoelige daling van het vrachttransport via het spoor, terwijl wij net het omgekeerde vooropstellen.

In het rapport van de vervoersconsultant Oxera, dat in opdracht van de grootste Britse spoorvrachtoperator werd verricht, staat dat het voor aanbieders van bulkvracht veel interessanter wordt om de hele weg met zo'n superlange truck te laten afleggen dan een deel via het spoor en een ander deel via de weg. De invoering van die superlange trucks zou dus wel eens de doodsteek kunnen betekenen voor het goederen-transport van de NMBS.

Niet enkel die studies maar ook de conclusies van de Europese milieubewegingen zoals Transport and Environment zijn heel duidelijk. Ook in Duitsland heeft het federale milieuagentschap zich in maart verzet tegen deze reuzenvrachtwagencombinaties. Ook daar vreest men in de eerste plaats voor meer vrachtwagens en minder vrachtvervoer per spoor en binnenvaart.

Ook vanuit syndicale hoek stelt men zich vragen. De grootste besparing die dit zou opleveren, is geen besparing voor het milieu, zegt men daar, maar wel een besparing op chauffeurs. Dat zou op zijn beurt gevolgen hebben voor de verkeersveiligheid. Zij vragen zich ook af of het, gezien de aard van het wegennet en de inplanting van de bedrijventerreinen in Vlaanderen, geen illusie is te denken dat de supertrucks enkel op hoofdwegen zouden rijden. Ook dodehoekongevallen zullen moeilijk te vermijden zijn en wellicht in aantal toenemen.

Dames ministers, wat is het standpunt van de Vlaamse Regering over het al dan niet invoeren van deze superlange vrachtwagens op onze wegen? Vindt u het effectief nodig om in Vlaanderen een proefproject op te starten, rekening houdend met de bestaande projecten in Nederland, Duitsland, het Verenigd Koninkrijk enzovoort? Welke meerwaarde denkt u uit zo'n proefproject te halen?

Uit die buitenlandse studie blijkt dat de invoering van dergelijke vrachtwagens nefast is voor het vrachtverkeer per binnenschip en per spoor. We slagen er nu al niet in om een modal shift van het wegtransport naar spoor en binnenvaart tot stand te brengen. Welke impact zal het invoeren van deze superlange vrachtwagens in Vlaanderen hebben op de modal shift? Werd daarover overleg gepleegd met de binnenvaartsector en met de NMBS?

Hebt u zicht op de bijkomende externe kosten die de invoering van die vrachtwagens met zich zou meebrengen? In het Verenigd Koninkrijk werden die kosten geraamd op 900 miljoen pond per jaar. Dat is een wezenlijk bedrag.

Dames ministers, hoe denkt u te garanderen dat deze superlange vrachtwagens enkel op de hoofdwegen zullen rijden? Dat lijkt me een illusie als ik zie waar onze industrieterreinen zijn ingeplant.

Indien het proefproject er toch zou komen, zou de Vlaamse Regering dan bereid zijn daar een inhaalverbod voor vrachtwagens op snelwegen aan te koppelen en een kilometerbeperking voor vrachtwagens tot 80 kilometer per uur in te voeren? In deze commissie is al meermaals gedebatteerd over deze twee maatregelen. Minister Van Brempt heeft die jammer genoeg moeten inslikken. Het lijkt me relevant het debat daarover opnieuw op te starten en op zijn minst deze twee flankerende maatregelen op te nemen.

In Nederland wordt als gevolg van het smogalarm en de vervuiling in de steden overwogen om de zware milieubelastende vrachtwagens te weren uit de centra van steden. Men wil dat nu heel concreet doorvoeren in Utrecht. Wat vindt u daarvan?

**De voorzitter:** Mevrouw De Ridder heeft het woord.

**Mevrouw Annick De Ridder:** Mijnheer de voorzitter, dames ministers, collega's, ik wil hier toch op reageren, want met de meerderheid hebben we hierover een voorstel van resolutie ingediend, maar ik weet niet of iedereen zich dat nog herinnert.

Ik wil toch even het historische kader van deze resolutie bekijken. Zowel in Zweden, Finland als Nederland is men hier al zeven of acht jaar mee bezig. Ze hebben daar dus een voorgeschiedenis. De voorbije jaren gingen stemmen op om ook in Vlaanderen of België dergelijk proefproject op te starten. Vanuit de federale overheid werd sterk aangedrongen om te wachten op een evaluatierapport bij onze noorderburen. Op het moment dat het rapport van Arcadis – dat dateert van 31 mei 2006 en heel positief was – verscheen, hebben we met de meerderheid geoordeeld dat misschien de tijd rijp was om voorzichtig een proefproject te bepleiten in Vlaanderen.

Het voorstel van resolutie wijst op de voordelen, maar is ook realistisch. Er staat niet in dat het volledige Vlaamse wegennet bereden moet worden door ecocombi, maar het gaat over een sterk afgelijnd proefproject.

Ik denk niet dat de collega's van de oppositie het rapport van Arcadis hebben. Daarom kort een aantal conclusies die Arcadis naar voren schuift over de eco-



combi. Over het aantal voertuigkilometers, ritten en LZV's zegt Arcadis heel nadrukkelijk dat het resulteert in een besparing van het aantal gemaakte ritten en een besparing van het aantal afgelegde kilometers op de Nederlandse wegen.

Wat betreft brandstofverbruik en emissies zegt Arcadis dat na onderzoek blijkt dat LZV's in de proef gemiddeld 33 percent meer tonkilometer hebben vervoerd per liter brandstof. Ze zeggen ook dat een verbetering van de uitlaatgasemissies te behalen is door de inzet van de LZV. Verder zegt Arcadis ook dat er een minimale reductie van de geluidsemissie optreedt. Dat is wel verwaarloosbaar, want niet hoorbaar voor het menselijke gehoor, maar toch een reductie.

Wat betreft het aantal files en de congestie en het gebruik van infrastructuur, stelt Arcadis heel uitdrukkelijk dat het aantal files in Nederland door het ecocombivervoer zal worden verkleind met 0,7 tot 1,4 percent. Dat zou op jaarbasis 10 tot 18 miljoen euro schelen in totale filekosten.

Wat betreft verkeersveiligheid, dat we op Vlaams niveau in het verleden altijd hoog in het vaandel hebben gedragen, zegt de Nederlandse studie dat, zolang men zich beperkt tot afgelijnde trajecten, de verkeersveiligheid status quo blijft. Er zouden dus geen onverhoopt slechte resultaten zijn voor onze Vlaamse wegen. In Nederland is tijdens de jaren proefrijden één ongeval geteld en dat had niets te maken met het LZV-specifiek zijn, maar met andere omstandigheden.

Er zijn ook positieve effecten voor de kostprijs. De bedrijfsvoering logistieke planning, dus de kostprijs, bestaat voor de helft uit chauffeurskosten. Men zou kunnen komen tot een besparing van 25 percent per LZV-rondrit, wat uiteraard – als dat wordt doorgerekend aan de consument – een verlaging van de prijs tot stand kan brengen.

Over de modal shift hoor ik ook heel kritische geluiden aan de oppositiekant. De studie zegt dat het ten koste zou gaan van 0,2 tot 0,3 percent, maar dat is een zeer beperkt modalshifteffect. Het is dus helemaal niet zo dat 5 tot 10 percent van spoor of binnenvaart naar vrachtverkeer zou overstappen.

Het is naar aanleiding van de positieve effecten die in de studie staan, dat we met de collega's hebben besloten om zeer voorzichtig een voorstel van resolutie in te dienen. Mijnheer de voorzitter, bij de regeling van de werkzaamheden willen we de behandeling van dit voorstel van resolutie graag verder bespreken.

In het voorstel van resolutie vragen we heel nadrukkelijk om een proefproject op te starten. Voormalig minister en huidig minister-president Peeters heeft dat ook aan fede-

raal minister Landuyt gevraagd. Die heeft daar toen redelijk afwijzend op gereageerd, maar er is beterschap op komst – als we nog enkele maanden afwachten –, vermoed ik.

Ik wil benadrukken dat het afgelijnde trajecten moeten zijn. Mevrouw de minister, ik ben het volledig met u eens als u waarschuwt voor het te uitgebreid zijn van het project. Het is ook niet onze bedoeling om met deze resolutie het volledige Vlaamse wegennet hiervoor open te stellen.

Ik verneem dat er een proefproject is rond de Antwerpse haven. FEBETRA stelt op 8 juli een proefproject voor over de ecocombi in de haven van Zeebrugge. Het is misschien interessant voor een aantal mensen om daar aanwezig te zijn.

Mijn concrete vraag gaat over de intentie van de dames ministers. Bent u bereid om mee te stappen met het voorstel van resolutie en een proefproject voor ecocombi te starten, in de Antwerpse haven of in de haven van Zeebrugge?

Wilt u, op basis van het voorstel van resolutie dat door de meerderheid werd ingediend, mee nadenken over een proefproject op ons Vlaamse wegennet?

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

**De heer Joris Vandenbroucke:** Mijnheer de voorzitter, ik wens me graag aan te sluiten bij de interpellanten.

Ik ben een van de medeondertekenaars en heb mee aan de kar getrokken van het voorstel van resolutie van de meerderheid, waarin staat dat we graag een proefproject willen opstarten met de supertrucks.

Ik heb het voorstel van resolutie met veel overtuiging mee ingediend. Waarom? Ik ben een trouwe lezer van het jaarrapport van de Vlaamse Milieumaatschappij. Een van de blikvangers vorig jaar was dat de efficiëntie van ons wegtransport absoluut beter moet. Het wegverkeer leidt nog altijd tot stijgende emissies van broeikasgasen. Voor het personenvervoer is dat minder uitgesproken, maar voor het goederenvervoer is dat heel erg.

Nadat ik met belangstelling de studie van Arcadis heb gelezen, waaruit ik heb geconcludeerd dat er inderdaad een reductiepotentieel schijnt te zijn van CO<sub>2</sub>-emissies en emissies van fijn stof door de inzet van ecocombi's, denk ik dat we daar niet per definitie afkerig van moeten zijn.

Ik heb echter ook gelezen in de studie van Arcadis dat, ten gevolge van het gebruik van dit soort vrachtwagens een modal shift wordt verwacht, ten nadele van de

binnenvaart en het spoorverkeer, respectievelijk van 0,2 tot 0,3 percent en van 1,4 tot 2,7 percent. Daardoor kan het reductiepotentieel van broeikasgasemissies wel eens weggecompenseerd worden, omdat marktaandeel van nog milieuvriendelijker modi wordt afgesnoept.

Daarom hebben we in het voorstel van resolutie ook heel duidelijk geschreven dat, als er een proefproject moet komen in Vlaanderen, het moet gebeuren met inachtneming van de strengste eisen op het vlak van verkeersveiligheid en complementair moet zijn aan de multimodale aanpak van de goederenstromen.

Ik wil voor alle duidelijkheid stellen, wat spirit betreft, dat, als een proefproject – dat er absoluut moet komen – uitwijst dat er een negatief effect zou zijn op de verkeersveiligheid of dat het in tegenspraak is met onze inspanningen om een modal shift te realiseren naar het spoor en de binnenvaart, we niet verder moeten gaan met ecocombi's. Maar ik denk niet dat er iets mis is met het uittesten van een project met vrachtwagens, dat in het buitenland enkel positieve effecten heeft opgeleverd, binnen bepaalde eisen op het vlak van verkeersveiligheid.

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

**De heer Jan Peumans:** Mijnheer de voorzitter, het is geen Vlaamse materie, maar als men het heeft over modal shift, moet men ook de consequenties zien van de manier waarop B-Cargo werkt. Gelukkig is er nu een liberalisering van de goederenmarkt van het spoor, maar de manier waarop B-Cargo werkt, is natuurlijk een verklaring voor het feit dat de industrie zegt dat vrachtwagenverkeer veel commerciëler is dan het goederenvervoer over het spoor, dat niet beantwoordt aan allerlei servicekwaliteiten. Dat is de realiteit die men ook mee moet nemen, naast de milieuoverwegingen.

Mijnheer de voorzitter, ik heb het voorstel van resolutie mee ondertekend. Ik onderschrijf de visie die mevrouw De Ridder op zeer meesterlijke wijze heeft uiteengezet.

**De voorzitter:** Ik stel voor om, na het antwoord van de ministers en met uw goedkeuren, meteen het voorstel van resolutie te agenderen. We kunnen er ook meteen over stemmen. Bent u het daarmee eens? *(Opmerkingen van mevrouw Marleen Van den Eynde)*

Het stuk is gedrukt en reeds een tijd geleden rondgedeeld. *(Opmerkingen van de heer Eloi Glorieux)*

U gaat niet akkoord met mijn voorstel, ik noteer dat.

Minister Crevits heeft het woord.

**Minister Hilde Crevits:** Mijnheer de voorzitter, collega's, uit de boeiende discussie blijkt eens te meer de waarde van het opstarten van een proefproject met een

zogenaamde supertruck. Ik ben dan ook van plan om uitvoering te geven aan de bepalingen die ook in het Vlaanderen in Actie-plan staan. Ik heb gezien dat er een gelijkaardig voorstel van resolutie is ingediend in het Vlaams Parlement.

Ik heb overleg gevoerd met collega Van Brempt. Het is de bedoeling dat we er vrij vlot uit geraken, onder welbepaalde voorwaarden. Er wordt een voorstel van standpunt voor de Vlaamse Regering voorbereid tegen eind september: dat is na het reces. Dat voorstel zal de randvoorwaarden bevatten voor de start van een proefproject. De resultaten van de studie die gevraagd is aan het Steunpunt Verkeersveiligheid, worden begin september opgeleverd en ook meegenomen bij de beoordeling van het proefproject. Het spreekt voor zich dat niet alleen voor, maar ook tijdens het proefproject de verkeersveiligheidseffecten verder geëvalueerd zullen worden. Daarom is het natuurlijk ook een proefproject.

Zonder dat een afwijking wordt verleend, kan er geen proefproject zijn. Daaromtrent is briefwisseling gevoerd. We zitten nu in een regeringsvorming en misschien is dat een lopende zaak, maar de communicatie daarover is op dit ogenblik niet stopgezet.

Er is ook gevraagd of het invoeren van dergelijke supertrucks niet haaks staat op het beleid van de Vlaamse Regering om het vervoer per binnenwater en spoor te stimuleren. Uiteraard mag het ene geen afbreuk doen aan het andere. Het is dan ook de bedoeling om een proeftraject te kiezen waar de binnenvaart weinig actieradius heeft. De binnenvaart is vooral actief in de sector van het bulk- en containertransport, terwijl stukgoederen voornamelijk via de weg worden vervoerd. Het is de bedoeling dat, als er een proefproject komt, men kiest voor dergelijke sector, en geen voor de binnenvaart concurrerende bedrijvigheid kiest.

Er werd verwezen naar een aantal studies in Engeland en Nederland, en die spreken elkaar tegen. De resultaten van die studies kunnen niet zomaar getransponeerd worden naar Vlaanderen. We hebben een eigen wegenstructuur en wegennet en een eigen economische activiteit. Vandaar de noodzaak om te starten met een proefproject.

Is het de bedoeling om op termijn eender waar dergelijke supertrucks op de weg los te laten? Uiteraard niet, want dat zou, in alle mogelijke opzichten, onverantwoord zijn.

Het is de Vlaamse overheid die de vergunning zal verlenen. Het is perfect mogelijk om in die vergunning strenge randvoorwaarden op te leggen en om een heel specifiek traject goed te keuren dat exclusief via de hoofdwegen loopt. Maar hierover wordt een regeringsstandpunt voorbereid.

De heer Glorieux vroeg hoe we kunnen garanderen dat de supertrucks tijdens het pilootproject enkel op hoofdwegen zullen rijden. In andere sectoren is er een traceringsmogelijkheid via gps. Misschien is dat een mogelijkheid, maar we moeten nog bekijken hoe we dit kunnen organiseren.

Kort samengevat, we staan vandaag positief tegenover het pilootproject mits heel strenge randvoorwaarden en uitgeselecteerde projecten langs uitgeselecteerde trajecten die in de vergunning staan. Het is de bedoeling om eind september een standpunt voor te leggen aan de regering waarin de resultaten worden opgenomen van het verkeersveiligheidsonderzoek dat nu loopt. Daarvoor verwijs ik graag naar mijn collega, minister Van Brempt.

**Minister Kathleen Van Brempt:** Ik hoef maar een korte aanvulling te doen. Zoals minister Crevits al zei, moeten we heel erg oppassen met het gebruik van buitenlandse onderzoeksresultaten op ons wegennet. Ons wegennet is bijzonder specifiek. Ondanks alle inspanningen hebben we nog altijd een heel slechte verkeersveiligheidssituatie. We hebben heel veel op- en afritten. We hebben heel veel slechte fietspaden, vaak grenzend aan de wegen. Het is bovendien heel gemakkelijk om positieve zowel als negatieve aspecten te citeren uit dit soort studies, omdat er zowel positieve als negatieve aspecten verbonden zijn aan het invoeren van dit soort pilootprojecten en hun eventuele vervolgen.

Dit soort projecten moet met een grote omzichtigheid worden voorbereid. U begrijpt dat mijn absolute prioriteit ligt bij het transport over water en het transport over spoor. Ik ben en blijf grote voorstander van de blijvende promotie van deze vervoersmogelijkheden en ik meen dat dit ook de goedkeuring van deze commissie kan krijgen. Indien we dergelijke initiatieven zouden willen verbreden, moeten we een uitgebreid zicht krijgen op de modal split. Het heeft geen zin om langere vrachtwagens te laten rijden als dit een negatief effect zou hebben op de modal split. Ik ga ervan uit dat deze commissie ook dat met me eens is. In elk geval moeten er bepaalde voorwaarden zijn.

Ik wil het nog even kort hebben over de verkeersveiligheid. Ik merkte al op dat we vandaag noch uit de studie van het VIL, noch uit de internationale studies de juiste conclusies kunnen trekken inzake de verkeersveilige situatie van het pilootproject en van de mogelijke verbreding van het pilootproject. Dat is ook de reden waarom de opgestarte verkeersveiligheidsstudie zal worden opgesplitst in twee fases.

De eerste fase spitst zich exclusief toe op het pilootproject dat door de collega werd voorgesteld, en op de weg die werd voorgesteld en zal worden geanalyseerd. Als de resultaten daarvan negatief zijn, dan zult u dat

ook terugvinden in het voorstel van de Vlaamse Regering. Het spreekt voor zich dat we niet van zins zijn om iets op te starten dat verkeersonveilige situaties tot gevolg zal hebben.

De tweede fase van de studie is veel breder van opzet en heeft in eerste instantie de doelstelling om eens het pilootproject zou lopen, het nauwgezet op te volgen op de verkeersveilige effecten ervan op het terrein, en om een veel bredere evaluatie te maken van het inzetten van dit soort supertrucks op ons wegennet. Ik herhaal dat dat heel erg noodzakelijk is, want, het spijt me, maar geen enkele internationale studie kan zomaar toegepast worden ons Vlaams wegennet.

Het is heel belangrijk dat de resultaten van die studie samen met de effecten op de modal split worden bekeken. Natuurlijk zijn de effecten op de modal split minder belangrijk voor het pilootproject, want we zullen de effecten op de modal split van een pilootproject natuurlijk niet evalueren, maar ze zijn wel heel belangrijk voor wanneer we een dergelijk pilootproject zouden willen uitvoeren.

Ik merk nog op dat er ondertussen een inhaalverbod voor vrachtvervoer is. Dat moet dus niet langer bepleit worden. U weet dat ik voorstander was van een andere optie, maar met deze optie kan ik net zo goed leven. We zijn volop bezig met de uitvoering van het inhaalverbod. Uiteraard zal het net zo goed gelden voor de supertrucks als voor de gewone trucks.

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

**De heer Pieter Huybrechts:** Uiteraard dank ik de beide ministers voor hun uitgebreide antwoord.

Ik zou de heer Vandenbroucke toch willen aanraden om eens met zijn grote baas, minister Landuyt, te gaan praten, want die is ronduit tegen de invoering van deze plannen. Ik citeer minister Landuyt: "Ik sta al vanaf het begin negatief tegenover die plannen." Misschien moet u er eerst voor zorgen dat u binnen uw fractie tot een gelijkgestemd niveau komt, mijnheer Vandenbroucke. Dat is natuurlijk uw zaak, u moet proberen om overeen te komen.

Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, onze fractie is dus duidelijk voorstander van een objectieve benadering van dit thema. Ik denk dat het aangewezen is dat een beperkte praktijkproef wordt ingevoerd en dat een beperkt aantal van die supertrucks wordt ingezet op een beperkt aantal trajecten, gebaseerd op verkeersveiligheid. Dat moet kunnen. Enkel op die manier kunnen we uittesten wat de voor- en de nadelen van supertrucks op ons wegennet zijn. We zullen het voorstel van resolutie mee goedkeuren, ook al mochten we het niet mee ondertekenen.

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

**De heer Eloi Glorieux:** Mijnheer de voorzitter, ik begrijp uit het antwoord van de dames ministers dat minister Van Brempt jammer genoeg eens te meer bakzeil heeft moeten halen binnen de regering. Ik betreur dat ten zeerste. Ik vind immers dat ze oorspronkelijk het goede standpunt innam.

Mevrouw de minister, als hiermee wordt doorgezet, is het toch belangrijk dat er een aantal voorwaarden zijn. U noemde er al een aantal. In de studie van de Europese federatie van transport en milieu worden ook een aantal voorwaarden opgesomd. Het is belangrijk om te overwegen om ze over te nemen. Het gaat om voorwaarden die op voorhand, voor de invoering van de superlange vrachtwagens, echt gerealiseerd moeten zijn.

De eerste voorwaarde is dat er een heffingsysteem komt dat alle externe kosten mee berekent.

Ten tweede, en dit is misschien veel minder een Vlaamse materie, wordt gesteld dat het belangrijk is dat er een streng handhavings- en controlesysteem komt om effectief te controleren dat de vrachtwagens niet op secundaire wegen rijden, maar ook om de belading te controleren. Het is immers heel belangrijk dat er geen overbelading is, dat de vrachtwagens correct geladen worden en zo meer.

Ten derde, zo stelt de studie, is het belangrijk om eerst even na te gaan welke infrastructurele aanpassingen nodig zijn. Daarbij denken we aan bruggen, tunnels en op- en afritten van autostrades en bedrijventerreinen. Het is niet evident om met dergelijke, heel grote vrachtwagens te manoeuvreren. Misschien moeten we ook even nagaan wat de kostprijs van dit alles zal zijn.

Ten slotte merkt de studie op dat de minieme milieuwens enkel geldt als er een belading is tot 50 ton. Die geldt trouwens ook voor de veiligheid, denken we maar aan de remafstand en de impact van zwaardere vrachtwagens. Ongevallen zijn altijd erger als er zwaardere vrachtwagens bij betrokken zijn. In de studie staat dus de voorwaarde om de belading te beperken tot 50 ton.

De milieuwens is er, maar is heel miniem en wordt tenietgedaan door het feit dat er meer vrachttransport van trein en schip naar de superlange vrachtwagens zal gaan.

Ik lees de cijfers die in uw voorstel van resolutie staan. Ik vergelijk ze ook met de cijfers van de European Federation for Transport and Environment. Die stelt dat het proefproject in Nederland tot de bevinding kwam dat er 1 percent CO<sub>2</sub>-winst was op het totale vrachttransport in Nederland. Op zich is dat goed, maar, zo stelt de studie, die 1 percent zal zeker ongedaan worden gemaakt door de shift naar meer vrachttransport. Bovendien zou die 1 percent volgens de studie veel gemakkelijker kunnen worden uitgespaard door te investeren in beter en effi-

ciënter transport via het spoor en de waterweg in plaats van superlange vrachtwagens op de weg te sturen.

Onze fractie kondigt alvast een motie aan. Ons standpunt wijkt duidelijk af van dat van de meerderheid en van de andere oppositiepartij.

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

**De heer Flor Koninckx:** Minister Van Brempt, u hebt daarnet gezegd dat als het resultaat van het eerste deel van de studie van het Steunpunt Verkeersveiligheid aangeeft dat het inzetten van de ecocombi's een negatieve invloed heeft op de verkeersveiligheid, het proefproject niet doorgaat. Ik heb dat toch goed gehoord? Dat betekent dat we in september weten of het proefproject er al dan niet kan komen. Als er dus negatief geoordeeld wordt over de veiligheid, dan blazen we alles af. Dit is belangrijk om weten.

**Mevrouw Annick De Ridder:** Ik wil daar onmiddellijk bij aansluiten. Het is in dat geval belangrijk, mevrouw de minister, dat u afgelijnde trajecten opgeeft. Natuurlijk had minister Peeters in zijn goedheid het volledige Vlaamse land doorgegeven aan minister Landuyt. De aanvraag van toenmalig bevoegd minister Peeters vertrok aan de kust, ging over Gent en eindigde aan de grens met Duitsland. Als u met dat traject, dat minister Peeters in gedachten had om alles zo ruim mogelijk te houden, naar het steunpunt trekt en u vraagt er een analyse van de veiligheidsrisico's, dan kan ik me inbeelden dat het antwoord de facto negatief is. Mijn vraag is heel concreet. Als u het project aanmeldt voor een onderzoek naar verkeersveiligheid, vraag ik u om ook heel correct en waarheidsgetrouw onze bedoeling weer te geven van het voorstel van resolutie. Het gaat om afgelijnde, korte trajecten, in havengebieden bijvoorbeeld, 's nachts en op bepaalde delen van autostrades. Het gaat helemaal niet over het hele Vlaamse land.

Ik zal de heer Glorieux de studie van Arcadis bezorgen, want ik denk dat hij die niet echt heeft doorgenomen. Ik vind het soms op het grappige af dat we met de meerderheidspartijen bijna groener moeten zijn dan de groene oppositie. Ik vind er cijfers in terug die helemaal niet stroken met de cijfers waar u nu mee afkomt, mijnheer Glorieux. U zegt ook dat ze tenietgedaan worden door de modal shift in de richting van het wegverkeer. Ik zeg nogmaals dat in de studie staat dat die modal shift zo goed als onbestaande zal zijn. Dat hopen wij natuurlijk ook, want het is niet onze bedoeling om een modal shift te creëren, terug in de richting van de weg. De modal shift zal vrijwel onbestaande zijn. Het gaat om 0,1 tot 0,3 percent. Dat is toch een kleine nuance.

Ik heb nog een suggestie voor minister Van Brempt. In het rapport van Arcadis staat ook een maatstaf om te

bepalen wanneer een weg bruikbaar is voor een ecocombi. Misschien kunnen die ook eens toegepast worden op onze wegen, want men heeft het over een draaigraad of een draaicirkel van 360 graden, over de bochten en over de vrijheid van de baan. De studie werd uitgevoerd en is nuttig. Men weet wat een ecocombi nodig heeft. Het lijkt me ideaal om alles te bekijken in het kader van de verkeersveiligheid.

**De heer Jan Peumans:** Mijnheer de voorzitter, als te pas en te onpas wordt gezegd dat buitenlandse studies niet toegepast kunnen worden op het koninkrijk België, dan gaat men iets te kort door de bocht. We kunnen nog heel veel leren van een aantal buitenlandse studies op het gebied van verkeersveiligheid.

Ik hoor u zeggen, mevrouw de minister, dat buitenlandse studies niet toepasbaar zijn op de Belgische of Vlaamse situatie, maar een hele hoop buitenlandse studies zijn perfect toepasbaar. Als u de rapporten van het steunpunt leest, zult u trouwens zien dat men zich heel vaak baseert op buitenlandse studies. Ik kreeg een beetje de indruk dat u het grote gelijk wilt halen.

Wat me meer verontrust, is wat werd gezegd over 44 ton en 60 ton. U weet dat bijzonder vervoer van meer dan 44 ton niet over de autosnelwegen mag. Ik hoop dat u dit even nakijkt. Bijzonder vervoer van meer dan 44 ton mag niet over de autosnelwegen rijden, maar mag wel algemeen op de wegen razen. Ik heb daar in de tijd een vraag over gesteld naar aanleiding van een concreet geval. De administratie van de heer Desmyter antwoordde toen dat vrachtwagens van meer dan 44 ton over gemeentewegen moeten rijden omdat die beter uitgerust zijn dan autosnelwegen. U zult toch nog serieuze problemen met de federale overheid moeten overwinnen.

**Minister Hilde Crevits:** Mevrouw De Ridder, de proefprojecten die nu in onderzoek zijn, zijn al op hun techniciteit getest. Die studies zijn klaar. Op dat vlak zijn er dus geen problemen.

Mijnheer Koninckx, uiteraard gaat het hier niet alleen over de mogelijke impact op het hele Vlaamse wegennet, want dan is het resultaat al duidelijk. Het gaat ook over de specifiek afgelijnde trajecten.

Mijnheer Peumans, als een dergelijk proefproject van start gaat, is het uiteraard de bedoeling om dat op de hoogst mogelijk gecatalogeerde weg te doen. We gaan ze uiteraard niet door de dorpskommen sturen, dat zou in alle opzichten een zeer kwalijke zaak zijn.

**Minister Kathleen Van Brempt:** Mijnheer Glorieux, u moet mijn uitspraken over deze kwestie nog eens goed nalezen. In dit onderwerp ben ik nog niet van mening veranderd, in tegenstelling tot sommige andere kwesties. Binnen een en dezelfde partij kunnen daar wel verschillende gevoeligheden over bestaan.

Ik vind de supertrucks niet het meest fantastische idee. Ik vind het belangrijk om te werken aan de modal split. We moeten wel open staan voor een dergelijke discussie, omdat er mogelijk positieve effecten te verwachten zijn en omdat we alle oplossingen nodig zullen hebben op onze wegen.

Ik heb altijd twee voorwaarden gesteld. Die voorwaarden zijn vandaag precies dezelfde als enkele weken geleden, met name verkeersveiligheid en modal split. Wat de verkeersveiligheid betreft, is het heel duidelijk: als blijkt dat dit proefproject niet verkeersveilig is, zal er in de regering geen consensus gevonden worden om het uit te voeren. Als blijkt dat er geen probleem is met betrekking tot de verkeersveiligheid, moeten we volgens mij een proefproject kunnen opstarten.

We moeten wel heel goed uitkijken als we het na het proefproject willen uitbreiden. Het proefproject dient echt om bij te leren. Rond verkeersveiligheid kun je een theoretische discussie voeren, zoals we al in de eerste fase doen, maar een proefproject kan mijns inziens heel goed gebruikt worden om te zien wat het echte effect op de weg is. Op dat moment moeten we nagaan of het de moeite waard is en moeten we nog eens een juiste balans maken op het vlak van leefmilieu en modal split.

Onder die voorwaarden kunnen we de studie afwachten en, waar mogelijk, vooruitgang boeken in dit dossier. Op dat vlak zijn er geen problemen.

**Mevrouw Annick De Ridder:** Om welk afgelijnd project gaat het? Ik ben een beetje in de war. Er zijn toestemmingen gevraagd voor projecten in Antwerpen en Zeebrugge, projecten gaande van de kust tot aan de Duitse grens, enzovoort.

**Minister Hilde Crevits:** Er zijn op dit ogenblik een aantal projecten geselecteerd. In het standpunt dat eind september tot stand zal komen na bekendmaking van de resultaten, zal de keuze definitief bepaald worden. Ik kan nu nog geen definitieve uitspraken doen over waar het zal zijn. Dat zal ook een beslissing van de regering zijn.

De technische haalbaarheidsstudies zijn al gedaan, nu worden de verkeersveiligheidsstudies uitgevoerd. Ik kan me daar nu nog niet over uitspreken.

**De heer Jan Peumans:** Gaat dat om autosnelwegen?

**Minister Hilde Crevits:** Dat zijn hoofdzakelijk hoog gecatalogeerde wegen, en uiteraard ook autosnelwegen.

**De heer Jan Peumans:** En is dat in orde met die beroemde 44 ton? We hebben hetzelfde meegemaakt met het wegvignet, dat uiteindelijk begraven is omdat het niet in orde was volgens Europa. U zet een project op, dat uiteindelijk niet mag. Daar ben ik bezorgd over.

**De heer Frans Peeters:** Mijnheer de voorzitter, wordt er nu over het voorstel van resolutie gestemd of niet?

**De voorzitter:** Als we unaniem akkoord zijn, moeten we geen verslag maken. We hebben geluk, want de heer Glorieux mag niet stemmen. *(Gelach)*

**De heer Eloi Glorieux:** Dat voorstel van resolutie staat niet geagendeerd. Hoe kunnen we over iets stemmen dat niet geagendeerd staat?

**De voorzitter:** Dat is eigen aan een democratie waar meerderheden iets kunnen beslissen. Wij kunnen dat nu beslissen. *(Opmerkingen van de heer Eloi Glorieux)*

Ik geef u geen les, mijnheer Glorieux, net zoals u mij geen les hoeft te geven.

**De heer Joris Vandenbroucke:** Mag het volgens het reglement dat we nu over een voorstel van resolutie stemmen, zonder dat er een verslag opgemaakt wordt?

**De voorzitter:** Ik citeer uit het Reglement, artikel 36.5: 'Met eenparigheid van stemmen kan een commissie beslissen dat over voorstellen van resolutie die in een commissie zonder wijzigingen en zonder opmerkingen aangenomen zijn, geen verslag uitgebracht wordt en dat die meteen in de plenaire vergadering gebracht worden.' Zo staat het in het reglement.

**De heer Joris Vandenbroucke:** Maar die eenparigheid van stemmen is er momenteel niet.

**De voorzitter:** Toch wel, tenzij u tegen stemt. Is er iemand van de stemgerechtigde leden tegen? Neen. We kunnen dus stemmen. De heer Koninckx is verslaggever van dit voorstel van resolutie..

**De heer Jan Peumans:** Mijnheer Van den Abeelen, ik kijk elke week de commissieagenda na. Als er agenda-punten in andere commissies zijn die mij interesseren, kan ik mij aansluiten en die commissies bijwonen. Nu wordt hier zomaar beslist om te stemmen over een voorstel van resolutie dat niet op de agenda stond. Er is ook helemaal geen debat over geweest. Ik zou alle elementen van het dossier graag eens horen. Ik vind dit een vreemde gang van zaken.

**De voorzitter:** Mijnheer Peumans, het spijtige van de zaak is dat u ook geen stemrecht hebt.

**De heer Jan Peumans:** Mijnheer Van den Abeelen, ik ben volwaardig lid van deze commissie. Het is niet omdat ik niet mag stemmen dat ik deze bezorgdheid niet mag uiten.

**De heer Joris Vandenbroucke:** Ik begrijp de bekommernis van de heer Peumans. Hij volgt altijd trouw de

commissies en hij zorgt altijd voor een waardevolle inbreng in de debatten. Dit keer hebben we geen debat gevoerd.

De collega's die geïnteresseerd zouden kunnen zijn in het voorstel van resolutie, hebben niet de kans gekregen om naar hier te komen en daarover te debatteren. Daarom stelt onze fractie voor om de stemming vandaag niet te laten doorgaan.

**De voorzitter:** Er stonden twee interpellaties op de agenda. Iedereen die dat wou, kon zich vandaag aansluiten en deze commissie bijwonen. De interpellaties gaan voor op het debat.

**Mevrouw Marleen Van den Eynde:** Als er niet gestemd wordt over dit voorstel van resolutie, dienen wij een met redenen omklede motie in.

**De voorzitter:** Mijnheer Vandenbroucke, als u tegen bent, moet u dat duidelijk zeggen.

**De heer Joris Vandenbroucke:** Wij wensen dat er nu niet gestemd wordt over dit voorstel van resolutie.

**De voorzitter:** U bent dus tegen. Alle andere stemgerechtigde leden zijn voor.

**De heer Joris Vandenbroucke:** Ik ben niet tegen het voorstel van resolutie, ik ben tegen het feit dat er gestemd wordt over een voorstel van resolutie dat niet geagendeerd stond.

**De voorzitter:** Dan is het duidelijk: de heer Vandenbroucke is tegen.

**De heer Ludo Sannen:** Mijnheer Van den Abeelen, wij zijn tegen de wijziging van de agenda.

**De voorzitter:** Mijnheer Sannen, dit is geen wijziging van de agenda. U hebt niet geluisterd naar het reglement. Ik ga het niet meer herhalen.

De heer Vandenbroucke was eerst voor, nu is hij veranderd van gedacht.

#### Met redenen omklede moties

**De voorzitter:** Door de heer Glorieux en door mevrouw Van den Eynde en de heer Huybrechts werden tot besluit van deze interpellatie met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het incident is gesloten.

**Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de impact van de teelt van energiegewassen op de voedselprijzen**

**Vraag om uitleg van mevrouw Sabine Poleyn tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de negatieve effecten van de ontwikkeling van biobrandstoffen op de voedselprijzen in het zuiden**

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

**De heer Eloi Glorieux:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, aanvankelijk werden vooral uit groene hoek en door niet-gouvernementele organisaties kanttekeningen geplaatst bij de opkomst van alternatieve energie op basis van hernieuwbare gewassen. Nu sluiten ook topmensen uit de industrie zich daarbij aan.

Het massale gebruik van eetbare oliën en landbouwgewassen als energiebron heeft een impact op de voedingsindustrie. Niet alleen wordt beslag gelegd op een groot deel van de basisproducten, de groeiende vraag duwt ook de prijzen naar nooit geziene hoogten. Dat zorgt voor fikse kostenstijgingen voor de voedings- en drankproducenten.

Volgens de Europese Voedingsorganisatie CIAA dreigt door de snelle opkomst van alternatieve energiebronnen, die van dezelfde landbouwgewassen gebruik maken als de voedingsindustrie, het komende anderhalf jaar een nooit geziene inflatie van voedingsmiddelen. De prijzen voor de belangrijkste basisstoffen zoals boter, olie, stroop en granen rijzen de pan uit. Nu al stijgen de prijzen voor alle eetbare oliën zoals palmolie, koolzaadolie, zonnebloemolie en granen pijlsnel. Palmolie is sinds begin dit jaar 50 percent duurder geworden. Tarwe is in de loop van 2006 in prijs verdubbeld. De maïsprijs steeg met 50 percent. De aanwending van die landbouwproducten voor biobrandstof blijft de grootste oorzaak.

Arme landen, die afhankelijk zijn van import, komen daardoor in de problemen. Doordat bossen worden gekapt om plaats te maken voor energiegewassen dreigt een omgekeerd milieueffect. De heer Gustavo Best, expert bij de Verenigde Naties, verklaarde dat als de productie van bio-energie goed wordt aangepakt, dit enorm veel kansen en ook win-winsituaties kan opleveren. Daarbij ligt de nadruk vooral op 'als'. Ik citeer de heer Best: "Het gebeurt allemaal erg snel. Er is voorzichtigheid geboden. Daarbij dienen niet alleen het milieu en de prijzen, maar alle aspecten in acht genomen te worden."

Dat is nu precies waar Groen! in het voorstel van resolutie betreffende de invoering van duurzaamheidscriteria voor biobrandstoffen en groene stroom aandacht voor wilde

vragen. Een van de duurzaamheidscriteria die we opgelegd wilden zien, was precies dat de teelt van biomassa waaruit de biobrandstof gemaakt wordt geen directe of indirecte concurrentie mag vormen met de voedselvoorziening. Helaas besloot de meerderheid dit voorstel van resolutie op 29 maart 2007 weg te stemmen.

Mevrouw de minister, erkent u, nu ook de voedingsindustrie aan de alarmbel trekt, dat het dringend nodig is om duurzaamheidscriteria voor biobrandstoffen en groene stroom in te voeren? Bent u alsnog bereid om die duurzaamheidscriteria voor biobrandstoffen en groene stroom, zoals opgesomd in het voorstel van resolutie, om te zetten in regelgeving?

**De voorzitter:** Mevrouw Poleyn heeft het woord.

**Mevrouw Sabine Poleyn:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, mijn vraag valt niet toevallig samen met die van de heer Glorieux. Ik baseer me grotendeels op de interviews die ook hij heeft gelezen.

Tijdens de recente top van de G8 stond het klimaatdebat prominent op de agenda. Daar werd overeengekomen om snel en krachtig op te treden om de toename van de CO<sub>2</sub>-uitstoot substantieel terug te dringen. Belangrijker was de Europese lentetop in maart van dit jaar, waarbij de Europese Unie streefcijfers heeft afgesproken. Tegen 2020 moet hernieuwbare energie 20 percent van de energieproductie uitmaken. De helft daarvan moet biobrandstof zijn.

Ik wil vandaag een andere invalshoek benaderen, meer bepaald het mogelijk negatieve effect voor de ontwikkelingslanden van het extreem stimuleren van de ontwikkeling van biobrandstoffen.

Een van de negatieve effecten is dat de prijzen van granen en plantaardige oliën heel sterk stijgen. Het FAO-rapport 'Food Outlook' van de landbouworganisatie van de VN, dat begin juni werd bekendgemaakt, toont aan dat de rekening voor de voedselimport enorm toeneemt. Voor industriële landen gaat het om een gemiddelde groei van 22 percent sinds 2000. Voor de MOL of minst ontwikkelde landen ter wereld is de invoerkost sinds 2000 met ruwweg 90 percent gestegen. Ook de prijzen van andere voedingsproducten en vlees swingen de pan uit. Dat wordt bevestigd in een aantal interviews in De Tijd en De Morgen door de topman van Cargill en de directeur van Lotus. Zij geven aan dat voeding een absolute prioriteit moet blijven, ook binnen het debat over de productie van voedsel voor biodiesel, en dat de prijsstijgingen onhoudbaar worden.

Een ander negatief aspect is dat er bossen worden gekapt voor bijvoorbeeld palmolieplantages. Er wordt verwezen naar Indonesië, Maleisië en naar Brazilië, dat al jaren zwaar inzet op bio-energie.

Vanuit de invalshoek van de ontwikkelingslanden doen zich ook een aantal kansen voor. De hogere invoerprijzen hebben als mogelijk positief effect dat de eigen geproduceerde landbouwproducten gemakkelijker zullen worden verkocht op de lokale markt. De kleine boer in het Zuiden zou dus meer kans hebben om zijn eigen producten aan een normale prijs te verkopen. Spijtig genoeg zijn de meeste kleine boeren daar nog niet klaar voor. Zij zijn het niet gewoon om een dergelijke productie te leveren. Zij beschikken over onvoldoende middelen om aan de grote vraag te voldoen. Het landbouwbeleid moet daar dan ook gestimuleerd worden. De landen die voedsel kunnen uitvoeren, zoals Brazilië, Venezuela en eventueel een aantal Afrikaanse landen, zouden mee kunnen profiteren van de gestegen verkoop van landbouwproducten voor energie.

Er zijn een aantal negatieve effecten maar dus ook een aantal kansen. Ik ben voorstander van hernieuwbare energie. Hernieuwbare energie biedt ook kansen voor de landbouw, zowel in het Noorden als in het Zuiden. In dit debat wordt echter onvoldoende benadrukt dat de voedselproductie op wereldschaal en op korte termijn in het gedrang kan komen. Het massale gebruik van voedselproducten voor energie kan de algemene voedselproductie in de wereld bedreigen. Daarbij komt dan nog de klimaatverandering die in een aantal landen in het Zuiden de vruchtbare landbouwgrond bedreigt. Ik vrees dan ook dat we in onze ambitie om vanuit milieustandpunt zo veel mogelijk hernieuwbare energie te produceren, onvoldoende rekening houden met de voedselveiligheid in de wereld.

Mevrouw de minister, is rekening gehouden met deze ethische bezwaren tijdens het energiedebat op Europees niveau, waar streefcijfers afgesproken werden? Zo ja, hoe kunnen we vermijden dat de voedselproductie op wereldschaal in gevaar komt? Zo niet, welke andere manieren ziet u dan om hieraan tegemoet te komen?

De Europese Commissie rondt binnenkort een publieke consultatie af over biobrandstoffen. Ik weet niet of Vlaanderen officieel of officieus een advies of nota heeft bezorgd aan de Europese Commissie met deze bedenking. Wat de duurzaamheidscriteria betreft waar ook in het voorstel van resolutie van Groen! naar verwezen wordt, wil ik erop wijzen dat de voedselproductie in de wereld slechts één aspect vormt. Wanneer op Europees niveau een kader wordt vastgelegd om duurzaamheid te meten, dan pleit ik ervoor de voedselproductie even zwaar te laten doorwegen als andere energie-efficiënte aspecten. Het gaat hier uiteindelijk om een ethisch bezwaar. We kunnen vanuit milieuoverwegingen toch niet pleiten voor meer honger in de wereld. Ik stel het misschien wat scherp en ongenueanceerd, maar vanuit de Noord-Zuidinvalshoek wil ik deze bedenking toch doorgeven aan u en aan de hele Vlaamse Regering.

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

**Minister Hilde Crevits:** Ik heb tijdens het weekend van de gelegenheid gebruik gemaakt om het voorstel van resolutie van Groen! en de bespreking in de commissie door te nemen.

Zowel voor het opwekken van stroom als voor het voortbewegen van voertuigen wordt gebruik gemaakt van brandstoffen afkomstig van landbouwgewassen. Het gebruik wordt trouwens van overheidswege aangemoedigd om de inzet en de uitputting van fossiele of nucleaire grondstoffen tegen te gaan. In combinatie met de prijsstijgingen voor de fossiele brandstoffen stijgt bijgevolg de prijs van dergelijke landbouwgewassen die ook voor voeding worden geteeld.

Die prijsstijging kan begrensd worden door de kosten van andere hernieuwbare energiebronnen. Wanneer bijvoorbeeld wind- of zonne-energie goedkoper wordt dan warmte of stroom uit biomassa, zal voor biomassa de vraag afnemen en het aanbod goedkoper worden.

Er wordt een uitbreiding van het aanbod van biomassa verwacht. Een impactanalyse toont aan dat de Europese Unie, naast andere hernieuwbare energiebronnen zoals water en wind, 230 miljoen ton olie-equivalenten aan biomassa nodig heeft om tegen 2020 de doelstelling van 20 percent hernieuwbare energie, met inbegrip van 10 percent biobrandstoffen te bereiken.

Het Europees milieuoagentschap heeft berekend dat er tegen dan 235 miljoen ton olie-equivalenten in Europa beschikbaar kan zijn, zonder afbreuk te doen aan de goede landbouwpraktijken en de duurzame productie van biomassa en zonder noemenswaardige afbouw van de plaatselijke voedselproductie. Er wordt ook aangenomen dat 15 percent aan duurzaam geproduceerde biomassa ingevoerd kan worden uit gebieden buiten Europa.

Concurrentie met voedsel speelt vooral een rol bij de biobrandstoffen van de eerste generatie. Dat zijn de brandstoffen die worden vervaardigd uit graan, maïs, palmolie of suikerbieten. Onderzoek en ontwikkeling moeten zorgen voor biobrandstoffen van de tweede generatie, die aangemaakt worden met houtachtige in plaats van voedselgewassen.

Anderzijds is het inderdaad zo dat biomassa een kans is voor ontwikkelingslanden om niet alleen bijkomende inkomsten te verwerven maar ook teeltwijzen aan te leren. Dat neemt niet weg dat ik uw bezorgdheid deel en dat omzichtig moet worden omgesprongen met het verbouwen en gebruiken van landbouwgewassen voor elektriciteit of transport, niet alleen om redenen van voedselvoorziening, maar ook om redenen van biodiversiteit, broeikasgasuitstoot, arbeidsomstandigheden en dergelijke. Het kan niet dat, om hier en nu groene stroom op te wekken of biobrandstoffen in te zetten, elders of later ecologische of zware sociale schade wordt aangericht.



Ik wil wel wijzen op een aantal maatregelen die door de Vlaamse Regering al genomen zijn.

De Vlaamse regelgeving op het vlak van groene stroom bevat een aantal duurzaamheidscriteria. Leveranciers zijn niet alleen certificaatplichtig, maar de groenestroomcertificaten worden door de VREG alleen aanvaard onder bepaalde voorwaarden. Waterkracht bijvoorbeeld, wordt uitgesloten vanaf tien megawatt. Organisch-biologische afvalstoffen moeten selectief ingezameld of gesorteerd worden en mogen niet in aanmerking komen voor materiaalrecyclage. Hout wordt beperkt tot korteomloophout of hout dat niet gebruikt wordt als industriële grondstof. Van stroom uit biomassa wordt de fossiele voorbehandelings- en transportenergie afgetrokken.

Uiteraard meen ik, zoals gebleken uit de bespreking in de commissie van het voorstel van resolutie van Groen!, dat het een thematiek is die grensoverschrijdend aangepakt moet worden en bij voorkeur zelfs globaal. De markt voor biomassa is een mondiale markt, en alleszins Europees, want pas op die manier worden concurrentie-distorties bestreden en kunnen overdreven administratieve lasten vermeden worden.

Een trans- of internationaal certificeringssysteem, zoals door de Europese Unie wordt voorbereid, lijkt een uitstekend aanknopingspunt. Tegelijkertijd moeten we natuurlijk ook rekening houden met de regels van de Wereldhandelsorganisatie, die het niet eenvoudig maken om paal en perk te stellen aan de invoer van niet duurzaam geachte biomassa. Ik denk dat het van groot belang is dat we van zeer nabij de Europese ontwikkelingen steunen.

Het Vlaams Energieagentschap heeft op 7 mei 2007 met tal van betrokken partijen een voorlichtingsnamiddag opgezet. Daar waren onder andere deskundigen van SenterNovem en Ecofys aanwezig. Zij hebben de Nederlandse en Britse voorstellen toegelicht. Nederland heeft een toetsingskader voor duurzame biomassa uitgewerkt en het Verenigd Koninkrijk onderzoekt de verslaggeving. Beide spelen een cruciale rol in de opbouw van een Europese aanpak.

Mijn voorganger heeft bij het overleg met de federale overheid herhaaldelijk communautaire maatregelen bepleit en er ook uitdrukkelijk voor gepleit om er als Belgische overheid bij de Commissie op aan te dringen dat maatregelen getroffen worden die toelaten om niet-duurzame biomassa te bannen. Ook ten aanzien van de aanbeveling van de energieraad over het actieplan dat door de Commissie wordt voorgesteld, hebben de vertegenwoordigers van het Vlaamse Gewest de zaak aangekaart. Bepaalde bedrijven uit de sector zetten vrijwillig al stappen. Er is bijvoorbeeld het certificatiesysteem van Electrabel, dat duurzame biomassa waarborgt.

Ik ben begaan met de problematiek. Er zijn heel wat mondiale bewegingen aan de gang, waarvoor uiteraard toetsingskaders uitgewerkt moeten worden. Maar met Vlaanderen alleen staan we niet sterk, we moeten proberen om dat op grotere schaal aan te pakken. We moeten zeer nauwlettend de evoluties volgen, maar ook meestappen in het kader dat op dit ogenblik wordt uitgewerkt.

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

**De heer Eloi Glorieux:** Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik begrijp dat u de bezorgdheid deelt. Dat is natuurlijk altijd een belangrijke eerste stap om tot concrete acties en maatregelen over te gaan. Ik begrijp uit uw antwoord dat er al een aantal stappen zijn gezet, maar ik denk dat het toch belangrijk is om verder te gaan.

Het groenestroomcertificatiesysteem is een goede hefboom om er ook op Vlaams niveau duidelijker criteria aan te koppelen, zowel qua efficiëntie van het gebruik van de biobrandstof als qua herkomst en de wijze waarop de brandstof werd geteeld. Natuurlijk is het ook heel belangrijk dat het telen van biobrandstof niet in concurrentie staat met de voedselproductie.

Mevrouw Poleyn, u hebt terecht verwezen naar het criterium dat de biomassa waaruit de biobrandstof wordt gemaakt, geen directe of indirecte concurrentie mag zijn met de voedsel- of drinkwatervoorziening of de lokale energiebevoorrading in het land en de regio van herkomst. Dat is één van de criteria die we hadden opgesomd, maar ze werden niet in volgorde van belangrijkheid opgesomd. We zijn het natuurlijk volledig met u eens dat de voedselvoorziening een van de belangrijkste criteria, zo niet het belangrijkste criterium, moet zijn. Daarom is het belangrijk dat we ook hier, bijvoorbeeld via het systeem van groenestroomcertificaten, dit criterium in acht nemen.

**De voorzitter:** Mevrouw Poleyn heeft het woord.

**Mevrouw Sabine Poleyn:** Mevrouw de minister, ik dank u voor uw gedeelde zorg.

Mijnheer Glorieux, toen ik verwees naar de duurzaamheidscriteria, had ik het over de criteria die het middenveld naar voren schuift. Dit is een van de criteria dat volgens mij veel sterker benadrukt mag worden.

Als ik het voorstel van resolutie goed heb gelezen, heb ik daar niets zien staan over de voedselproductie. Het enige sociale aspect dat ik zie staan, is dat de teelt niet ten koste mag gaan van de landrechten of de mensenrechten van de plaatselijke bevolking. Ik heb er misschien overheen gelezen, maar ik zie daar nergens iets staan over de bedreiging van de voedselproductie. *(Opmerkingen van de heer Eloi Glorieux)*

Men leest er dus gemakkelijk overheen, terwijl het menselijk en ethisch gezien het belangrijkste aspect is. Ik heb het drie keer gelezen en heb er drie keer overheen gelezen.

Mevrouw de minister, ik ben blij dat u verwijst naar de Wereldhandelsorganisatie. We kunnen natuurlijk vanuit Vlaanderen en Europa certificeringen en criteria opzetten en ervoor zorgen dat wat we hier gebruiken zo duurzaam mogelijk geproduceerd wordt, maar eigenlijk is wat we hier verbruiken een minimaal aandeel van wat in de wereld wordt verbruikt. De discussie moet niet alleen binnen Europa gevoerd worden, maar ook op het niveau van de Wereldhandelsorganisatie.

Mevrouw de minister, ik hoop dat u het ziet zitten om die voortrekkersrol ook binnen Europa te spelen. We zullen daar zeer sterk moeten staan om ervoor te pleiten dat landbouwproducten niet zomaar producten zijn, want het is voedsel. Er moeten ook mogelijkheden zijn om een soort correctie van de vrijhandel van deze voedselproducten toe te passen.

Ik denk dat er een heel grote uitdaging ligt. Ik ben blij dat u bekommerd bent, maar ik hoop echt dat zowel de Vlaamse Regering als al onze actoren op Europees niveau, maar zeker binnen de gesprekken in het kader van de Wereldhandelsorganisatie, deze problematiek echt meenemen en dat we, indien de impactevaluaties zeer negatief zouden zijn, we eventueel de streefcijfers op Europees niveau opnieuw bekijken en andere hernieuwbare energiebronnen een voordeel geven, ten nadele van de eerste generatie biomassa.

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

**Minister Hilde Crevits:** Ik heb het Nederlandse toetsingskader van mevrouw Cramer hier voor me. Daarin wordt heel uitdrukkelijk gesteld, als een van de duurzaamheidscriteria, dat de productie van biomassa voor energie de voedselvoorziening en andere lokale toepassingen zoals medicijnen en bouwmaterialen niet in gevaar mag brengen. Ik denk dat dat niet onbelangrijk is. Het wordt nu besproken, maar het is nog niet afdwingbaar.

Mijnheer Glorieux, ik begrijp uw bezorgdheid, maar op het ogenblik dat de groenestroomcertificaten er kwamen, maakte Groen! ook deel uit van de meerderheid. Die certificaten werden toen ook toegekend aan niet duurzaam opgewekte groene stroom. Het is dus echt geen gemakkelijk debat. Ik denk dat u het er mee eens zult zijn dat we dat niet zomaar op Vlaams niveau kunnen regelen, maar grensoverschrijdend moeten doen.

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

**Vraag om uitleg van de heer Flor Koninckx tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over voorrang van rechts op wegen met een maximum toegelaten snelheid van 70 kilometer per uur of meer en de onveilige verkeerssituatie die daarvan het gevolg is**

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

**De heer Flor Koninckx:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb een zeer korte vraag en hoop op twee krachtige antwoorden.

Op veel te veel plaatsen in Vlaanderen bestaat nog altijd een voorrang van rechts op wegen die uitgeven op grote en drukke wegen, dat zijn wegen waar 70 of meer kilometer per uur gereden mag worden. Er staat dan ook geen enkele signalisatie.

Mijn vraag werd ingegeven door wat onlangs gebeurde met de veroordeling van de burgemeester van Damme. Ook dat geval betrof een kruispunt waar 90 kilometer per uur gereden mag worden en waar geen verlichting was.

Die onveilige situatie – een hoofdweg waar 70 of 90 kilometer per uur gereden mag worden en waar toch nog, zonder signalisatie, een kleine weg op uitkomt met voorrang van rechts – zou niet mogen bestaan. Ik vind dat we daar een wettelijk initiatief voor moeten nemen, zodat dat onmogelijk wordt gemaakt.

De oplossing is eigenlijk zeer eenvoudig. Men plaatst een bord B9 of B15 op de voorrangsweg en op de kleinere weg die erop uitkomt, plaatst men bord B1 of B5.

Mevrouw de minister, de Vlaamse overheid, dus u als minister van Openbare Werken, kan dat gemakkelijk realiseren langs gewestwegen. De gewestwegen maken maar 7 procent uit van het totale wegennet, maar 90 procent van de wegen zijn nog gemeentewegen en daar gebeuren 87 procent van alle ongevallen.

Mevrouw de minister, ik heb twee vragen. Bent u bereid om op de bedoelde plaatsen langs gewestwegen een verkeersbord B9 of B15 te plaatsen en een bord B1 of B5 langs de weg die op die snelle weg uitkomt, met bijbehorende wegmarkering?

Bent u bereid om de gemeentebesturen met alle beschikbare middelen te stimuleren en te ondersteunen om hetzelfde te doen langs gemeentewegen?

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

**De heer Jan Peumans:** Mijnheer de voorzitter, ik herinner me dat de heer Koninckx een aantal jaren

geleden heeft gezegd dat het aantal verkeersborden teruggebracht moest worden. Nu creëren we weer verkeersborden bij.

Maar los daarvan: ik begrijp de vraagstelling eigenlijk niet goed. 90 percent van de wegen zijn gemeentewegen. Hoe meer voorrang van rechts, hoe veiliger, volgens mij. Als ik dit systeem op het grondgebied van een plattelandsgemeente moet toepassen, is het aantal borden niet meer te tellen. Mevrouw de minister, ik ben echt benieuwd wat u zult doen om minder verkeersborden te plaatsen en duidelijke regelgeving te hebben.

Mijnheer Koninckx, ik heb regelmatig voorstellen van u gezien waardoor er minder verkeersborden zouden komen.

Mevrouw de minister, hoe past u dit in de beleidsnota? Hoeveel verkeersborden hebt u al laten verdwijnen? Ik stond onlangs op een kruispunt en vroeg een van mijn kinderen om alle borden te tellen, want men mocht niet links afslaan, niet rechts afslaan, er stond iets voor de fietser, de voetganger, enzovoort.

Uw kabinet is al jaren bezig met het verminderen van het aantal verkeersborden, dus ik ben echt benieuwd hoeveel besparingen u daar al hebt doorgevoerd.

**De heer Flor Koninckx:** Mijnheer Peumans, ik begrijp uw opmerking wel, maar ik denk dat u er niet aan hebt gedacht dat het best mogelijk is om op die kleine gemeentewegen een snelheidsbeperking van 50 kilometer per uur te handhaven. Dan is een voorrang van rechts perfect haalbaar.

Ik heb het over wegen met 70 of 90 kilometer per uur als maximumsnelheid. Daar is een voorrang van rechts totaal uit den boze.

**De heer Jan Peumans:** Mijnheer Koninckx, die 50 kilometer per uur verkrijgt u niet door aanvullende verkeersreglementen. Daarvoor moet u zich wenden tot het departement Verkeer en Infrastructuur, dat dat systematisch weigert. Ik spreek hier met 25 jaar gemeentevervaring. We hebben dat al honderd keer voorgesteld, maar het wordt systematisch geweigerd, want er is geen bebouwing, enzovoort.

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

**Minister Hilde Crevits:** Mijnheer Peumans, als u vraagt wat ik nu al heb gedaan om het aantal verkeersborden te verminderen, is het antwoord simpel: niks. Ik ben drie dagen in functie, dus u zult het mij niet kwalijk nemen.

Ik vind het een terechte bezorgdheid – en ik spreek vanuit een zekere lokale ervaring – en denk dat we daar nog wat kunnen realiseren.

Mijnheer Koninckx, ik heb me laten informeren door de diensten die er dagelijks mee bezig zijn. Zij melden mij dat op een kruispunt van een gewestweg met een gemeenteweg in de regel voorrang wordt gegeven aan het verkeer van de gewestweg. Op elke regel bestaan uiteraard afwijkingen, ik zal u daarin zeker niet tegenspreken. Dat gebeurt door middel van de geëigende verkeersborden, die u veel beter kent dan ikzelf. Het gewest plaatst in dat geval ook de overeenkomstige verkeersborden op de gemeenteweg, vlak voor het kruispunt. Deze praktijk is ingegeven door het feit dat in de regel de gewestweg van een hogere categorie is dan de gemeenteweg. Het begrip categorie dat hier wordt gehanteerd, is dat van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, met de categorieën hoofdwegen, primaire wegen, secundaire wegen en lokale wegen.

Indien de gewest- en gemeenteweg tot dezelfde categorie zouden behoren, dan zullen de gewestweg en het verkeer erop veelal toch een ander, voornamelijk bovenlokaal belang hebben. Dit laatste wordt weerspiegeld door de aard en de hoeveelheid van het verkeer. Ook als twee gewestwegen van eenzelfde categorie of met een gelijkaardig karakter elkaar kruisen, wordt door aangepaste verkeerstekens aan een van beide voorrang verleend, tenzij het een rotonde is, dan gelden andere regels. Dat deelt men mij mee. Men zegt dat men het de facto al doet in de meeste gevallen.

U vraagt of ik de gemeentebesturen met alle beschikbare middelen zal stimuleren en ondersteunen om hetzelfde te doen langs de gemeentewegen. Het gemeentelijke verkeersbeleid is een zaak van gemeentelijke autonomie en men moet bovenlokaal hier en daar wat toelatingen geven. Er is nu ook geen budgettaire ruimte. We kunnen dat trouwens niet doen. Gemeenten zijn voor hun eigen wegennet verantwoordelijk, ook voor de reglementering. Het lijkt me dus wat moeilijk. Als u andere informatie zou hebben over de praktijk die gehanteerd wordt, dan zal ik dat laten onderzoeken. Dat heeft men mij meegedeeld in de korte tijdspanne die er was.

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

**De heer Flor Koninckx:** Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik neem aan dat het begin van uw ministerschap zeer moeilijk is. De mensen die de vraag hebben gelezen, hebben ze niet goed gelezen. Het gaat niet over een kruispunt van een gewestweg met een gemeenteweg. Daar heeft het niets mee te maken.

Ik zal het heel simpel voorstellen. Op wegen waar je 70 of 90 per uur mag rijden, mag voor mijn part geen enkele weg uitkomen die nog voorrang van rechts heeft, of dat nu twee gewestwegen of twee gemeentewegen zijn. Op een weg waar je 90 mag rijden, is het crimineel om een weg te laten uitkomen die voorrang

van rechts heeft zonder enige signalisatie. Dat kan niet, maar die wegen bestaan wel degelijk. Ik zal trouwens een schriftelijke vraag stellen om aan uw administratie te vragen om de wegen op te sommen waar 70 of 90 mag worden gereden en waar er nog kruispunten met voorrang van rechts zijn zonder enige signalisatie. Het voorbeeld van Damme bewijst dat het bestaat. (*Opmerkingen van de heer Peumans*)

Dat blijft gelijk. Het gaat over een weg waar je 90 mag rijden, en waar een andere weg op uitkomt waar voorrang van rechts geldig is, zonder enige signalisatie. Dat is om ongelukken vragen.

**De heer Jan Peumans:** Mijnheer de voorzitter, ik ken geen enkele gewestweg waar men 70 per uur mag rijden en waar er voorrang van rechts geldt.

**De heer Flor Koninckx:** Ik zal u er vijftig aanwijzen.

**De heer Jan Peumans:** Ik ga heel veel wandelen, ook op gewestwegen. In Limburg ken ik er geen enkele.

Wat de gemeentewegen betreft: als ik dat moet toepassen op het grondgebied van een aantal plattelandsgemeenten, dan moeten we voor een paar miljoen aan verkeersborden kopen. In principe is de snelheid 70 per uur. Het verkeersreglement is wat dat betreft duidelijk. Als u weet dat u op een niet-voorrangsweg rijdt, dan moet u daar gewoon rekening mee houden. Bij ons komen er zo honderden wegen uit op gemeentewegen waar er voorrang van rechts geldt. De bedoeling van voorrang van rechts is altijd geweest om snelheidsremmend te werken in plaats van snelheidsverhogend.

Ik heb de vraag wel goed gelezen, maar ik snap ze niet. Mevrouw de minister, ik blijf met de vraag zitten wat uw departement de afgelopen 3 jaar heeft ondernomen om het aantal verkeersborden te verminderen, al dan niet uitgevoerd door de firma Janssens, die inmiddels in de gevangenis zit. Dit laatste doet echter niet ter zake. Welke inspanningen zijn er gedaan, zowel door de heer Koninckx, als gemeenschapssenator, als door u als minister? Er zijn allerlei ideeën gelanceerd, maar ik stel vast dat er op het terrein niets is veranderd. Men voegt er nog eens wat verkeersborden aan toe.

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

**Minister Hilde Crevits:** Het antwoord dat is voorbereid, betreft uiteraard de gewestwegen. Ik heb me daartoe beperkt. Ik kan moeilijk het algemene verkeersbeleid bepalen voor heel ons land, dat is niet mijn bevoegdheid.

Mijnheer Peumans, vergeef me, ik kan niet allerlei antwoorden te voorschijn toveren over vragen die niet zijn gesteld. Ik heb me beperkt tot het antwoord op de gestelde vraag. Het staat u vrij een vraag over die andere

zaken te stellen, hetzij schriftelijk of in een vraag om uitleg. Ik heb wel de indruk dat ik heb geantwoord op de vraag die gesteld werd. U hebt blijkbaar een andere mening.

**De heer Jan Peumans:** Mevrouw de minister, ik heb er begrip voor dat u slechts drie dagen minister bent. Ik stel wel vast dat u nu al trekjes begint te vertonen die uw voorganger ook vertoonde.

Bij een vraag die niet kan worden beantwoord, wordt gezegd dat die maar schriftelijk of in een aparte vraag om uitleg moet worden gesteld. Daarstraks werd er een vraag gesteld over welke secties er zijn bij de ecombi's. U hebt gezegd dat u daar geen mededelingen over doet. Ik stel dat maar vast. Dat mag toch even gezegd worden.

**De voorzitter:** Mijnheer Peumans, ik wil de minister niet verdedigen, maar u kunt toch niet verwachten dat ze na een week volledig is ingewerkt. U kunt natuurlijk heel het weekeinde kranten lezen.

**De heer Jan Peumans:** Ik heb niet gevraagd dat de minister een kant-en-klaar antwoord geeft. Ik ben intellectueel nog wel zo eerlijk. Ik heb alleen gevraagd of ze aan de administratie wil vragen wat er gerealiseerd is van wat er drie jaar geleden beloofd is. Meer heb ik niet gevraagd, en ik moet daar vandaag geen antwoord op hebben.

**Minister Hilde Crevits:** Mijnheer Peumans, het zal u misschien verblijden dat ik wel kan zeggen dat er op dit ogenblik een inventarisonderzoek loopt naar de signalisatie. Misschien kunnen we daar nuttige resultaten uit afleiden, maar ik heb er nog geen.

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

---

**Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de uitspraken van de voorzitter van Intermixt tegen het weren van privébedrijven uit de energiedistributie-intercommunales**

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

**De heer Eloi Glorieux:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, we hebben in de plenaire vergadering recent het debat gevoerd over de hogere energieprijzen die Electrabel heeft aangekondigd. Eens te meer werd toen bevestigd dat een van de belangrijkste voorwaarden om een vrijemarktwerking tot stand te brengen, een scheiding is tussen de aan-

deelhouders in productie, transport, distributie en verkoop van energie.

In de praktijk zien we in het kluwen van Electrabel, Distrigas, Elia en Fluxys echter steeds het Franse Suez als schoonmoeder opduiken. Als aandeelhouder is de participatie van Electrabel in de Vlaamse intercommunales via een decreet beperkt tot maximum 30 percent. Jos Ansoms, de voorzitter van de gemengde distributienetbeheerders Intermixt, en Luc Hujoel, de topman van Sibelga, pleiten er nu voor om de aanwezigheid van privéaandeelhouders, en dus van Electrabel, in de intercommunales te behouden. Ze stellen ook de opgelegde sociale en ecologische dienstverplichtingen, die als bijsturing op de aberraties van de vrije markt worden opgelegd, in vraag. Ik refereer concreet aan een artikel uit De Standaard waarin ze deze uitspraken doen.

Mevrouw de minister, wat is uw standpunt over deze uitspraken van de voorzitter van Intermixt? Blijft u achter het principe staan dat er naar een totale ont koppeling van productie, transport, distributie en levering van energie moet worden gestreefd? Welke extra maatregelen, naast de decretaal bepaalde, bent u eventueel bereid te nemen om deze ont koppeling te versnellen?

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

**Minister Hilde Crevits:** Mijnheer Glorieux, ik dank u voor deze interessante vraag. Ik ben me er volledig van bewust dat er de komende jaren inzake energiepolitiek heel wat op stapel staat. Ik vind het wat pijnlijk dat ik me nu als het ware moet verantwoorden voor uitspraken die gedaan zijn door de heer X of de heer Y in een krant. Ik heb niet gecontroleerd of dat correct was. De ingenomen standpunten zijn hoe dan ook voor rekening van de betrokkenen, en zijn geen standpunten van de Vlaamse Regering en zeker niet van mezelf. Ze binden mij noch mijn voorganger in enige mate.

Om u gerust te stellen: als minister is het mijn taak en mijn plicht om de decreten van het Vlaams Parlement en de besluiten van de Vlaamse Regering na te leven en erop toe te zien dat ze door alle betrokken partijen nageleefd worden. Ik zal ze voor mijn en ieders geheugen nog eens doornemen. Eerst en vooral hebben we het decreet houdende de intergemeentelijke samenwerking, waarin wordt bepaald dat de privépartner de intercommunale moet verlaten tegen 31 december 2018. Vervolgens is er het besluit met betrekking tot de distributienetbeheerders voor elektriciteit, dat stelt dat het aandeel van de privépartner tot 30 percent beperkt moest worden met ingang van 5 september 2006. Dit is gebeurd, behalve bij Imea en Imewo, die beide beschikken over een aandeelhouder-schap van Electrabel van 30 percent plus één aandeel. De VREG heeft geëist dat de toestand zou worden rechtgezet. De netbeheerder heeft gemeld dat de rechtzetting zal gebeuren op de volgende jaarvergadering.

Vervolgens is er het besluit betreffende de inwerking-treding van de bepalingen van het Aardgasdecreet. Dat beslist hetzelfde als voor elektriciteit, maar dan met ingang van 18 oktober 2007. Ook deze beslissing moet worden uitgevoerd. Het betreft nog maar één aardgas-distributienetbeheerder, namelijk Igao. De andere aardgasdistributienetbeheerders, zoals Gaselwest of Iverlek, zijn tezelfdertijd elektriciteitsdistributienet-beheerder, waardoor ze hun aanpassingen al hebben doorgevoerd tegen de vroegere datum.

We hebben hier te maken met een decretale verplichting. Als het parlement zin heeft om de omstandighe-den of de meningen te doen veranderen, dan is dat zijn verantwoordelijkheid. Ik spreek me daar vandaag niet over uit. Wel vestig ik de aandacht op de Europese regelgeving. Daar staat heel nadrukkelijk in dat er geen ‘legal of ownership unbundling’ noodzakelijk is maar wel een ‘account of management unbundling’

Bij ‘legal unbundling’ vraagt men voor netbeheer en verkoop twee afzonderlijke rechtspersonen in handen van dezelfde respectievelijk verschillende aandeelhouders. Bij ‘account unbundling’ laat men één rechtspersoon toe, maar de boekhouding en bedrijfsstructuur moeten gescheiden zijn. De Commissie onderneemt een poging om de ont vlechting, conform wat wij decretaal hebben bepaald, uit te breiden maar stuit op het verzet van een aantal lidstaten, en dan vooral Frankrijk en Duitsland. Acht andere lidstaten, onder andere België, hebben onlangs een schrijven gericht tot de bevoegde commissarissen om aan te dringen op een meer verregaande eigendomssplitsing.

U vraagt welke maatregelen de regering neemt om deze ont koppeling te realiseren. Het zijn uiteraard de netbeheerders die de ont koppeling moeten doorvoeren. Van overheidswege wordt in een regelgevend kader voorzien en het is aan de VREG om nauwlettend toezicht uit te oefenen en in te grijpen als afspraken niet worden nagekomen.

Ik zal u twee voorbeelden geven. Er is het stappenplan voor de gemengde sector. Enerzijds kan het beheer van de verbruiksgegevens van afnemers die in aanmerking komen, niet worden uitbesteed aan producenten die houder zijn van een leveringsvergunning of aan tussenpersonen of geassocieerde ondernemingen. Onbevoegden inzake schrijf- en leesrechten hebben geen toegang tot bepaalde vertrouwelijke toepassingen of gegevens die door de netbeheerders worden bijgehouden.

De VREG heeft in dat verband ook een aantal netbeheerders in gebreke gesteld. Ze heeft administratieve geldboetes opgelegd voor het niet tijdig naleven van deze maatregelen. Ondertussen zijn die zaken ook geregeld.

Daarnaast gelden ook de onafhankelijkheidsvereisten voor de werkmatschappijen. Door zowel bij de

gemengde intercommunales als in de zuivere sector werkmaatschappijen op te richten, bestond het gevaar dat de ontkoppeling omzeild zou worden. Op 25 mei werd een voorontwerp van besluit goedgekeurd, waarbij beide zopas genoemde besluiten worden doorgetrokken naar de maatschappijen. De Raad van State heeft op 19 juni een advies uitgebracht over het voorontwerp. Op 27 juni, één dag voor mijn eedaflegging, werd het aan mijn kabinet overgemaakt. Behoudens tegenkanting – die ik niet verwacht –, volgt in de loop van deze maand de definitieve goedkeuring.

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

**De heer Eloi Glorieux:** Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben enigszins gerustgesteld door het feit dat u zich distantieert van de uitspraken van de voorzitter van Intermixt en Sibelga. Voor de goede werking van de energiemarkt is het absoluut noodzakelijk dat de ontkoppeling zo snel mogelijk wordt doorgevoerd.

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

**Vraag om uitleg van de heer Frans Peeters tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de wetenschappelijke onderbouwing van de maatregelen om de verkeersdoorstroming op de E313 te verbeteren**

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

**De heer Frans Peeters:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, al enkele malen werd in deze commissie de problematiek van de toenemende verkeersdruk op de E313 en andere autosnelwegen of hoofdwegen behandeld. Mevrouw de minister, het probleem op de E313 is echter van die aard dat uw voorganger het verkeerscentrum de opdracht gaf om een rapport te maken over de verkeerssituatie op deze autosnelweg. De vele, bijna dagelijkse en zelfs meerdere, ongevallen en het grote fileleed zetten aan tot actie.

In het antwoord van uw voorganger op mijn vraag van 27 februari 2007 heeft hij een voorstel van dringende maatregelen geformuleerd. Het gaat voornamelijk om maatregelen om op korte termijn een oplossing aan het veiligheidsprobleem op de op- en afritten te bieden. Vanuit de Antwerpse Kempen en vanuit Limburg worden echter duurzame oplossingen op langere termijn gevraagd, vooral qua capaciteitsuitbreiding.

Hij gaf ook aan dat er vanuit het verkeerscentrum een simulatiemodel zou worden uitgewerkt. Dat model zou een evaluatie moeten doorvoeren van de mogelijk te

nemen doorstromingsmaatregelen op de middellange en de lange termijn. Een lokale capaciteitsuitbreiding zou bijvoorbeeld een van deze maatregelen kunnen zijn.

Mevrouw de minister, de eerste resultaten van het simulatiemodel werden, zoals uw voorganger aangaf, verwacht in mei. Is het simulatiemodel ondertussen operationeel? Zo ja, kunnen er al maatregelen geformuleerd worden om de doorstroming op de E313 grondig te verbeteren? Het plan is om op termijn de bruggen op het Albertkanaal te verhogen om containertransport tot in het hinterland mogelijk te maken. Wordt er in het simulatiemodel ook rekening gehouden met deze modal shift?

In het sociaaleconomisch actieplan ‘Vlaanderen in Actie’ wordt melding gemaakt van een project waarin een toekomstvisie op de logistieke sector in Vlaanderen ontwikkeld zal worden. Het streefdoel is om van Vlaanderen dé logistieke draaischijf van Europa te maken. Wil men dit verwezenlijken, dan zijn uiteraard investeringen nodig in de verbetering van onder andere mobiliteit. Dit veronderstelt dat ook meer bedrijven zich in de regio gaan vestigen. Hierdoor wordt opnieuw extra verkeer gegenereerd. Wordt hiermee rekening gehouden in het simulatiemodel?

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

**De heer Rudi Daems:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, we moeten hier het debat niet voeren over Vlaanderen als logistieke draaischijf. Wat dat betreft, hebben we al op meerdere fronten onze positie en – vooral – bedenkingen duidelijk gemaakt. Toch wil ik even het verband leggen met het dossier dat de heer Peeters terecht aanhaalt, namelijk de congestie en de daaraan verbonden veiligheidsproblemen op de op- en afritten van de E313.

Mijnheer Peeters, toch heb ik enkele vragen. Wat wordt bedoeld met capaciteitsuitbreiding? Begrijp ik het goed dat vanuit de Kempen gevraagd wordt naar een extra rijstrook? Of gaat het vooral om de optimalisatie van de capaciteit van de op- en afritten? Met het tweede heb ik uiteraard geen probleem. Bij sommige werkgevers in de Kempen gaan echter stemmen op om de capaciteit van de E313 te verhogen via een bijkomende rijstrook. Dat idee wordt door ons zeker niet gesteund. Dat is helemaal geen oplossing voor het probleem. Het wordt daardoor enkel verplaatst.

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

**De heer Frans Peeters:** Ik zal het even verduidelijken. Naar aanleiding van een vorige vraag in deze commissie heeft de voorganger van minister Crevits gesteld dat via een simulatie zou worden onderzocht of een capaciteitsverhoging mogelijk is. Ik wacht op de resul-

taten van die simulatie vooraleer ik daar uitspraken over wil doen. Het is echter genoegzaam bekend dat er een groot congestieprobleem is op de E313, dat er heel wat ongevallen gebeuren.

Wat de op- en afritten betreft, was het antwoord dat er een oplossing zou komen op korte termijn. Voor een duurzame oplossing om de capaciteit te verhogen, moest echter eerst werk worden gemaakt van een simulatiemodel. Mijn vraag gaat over de resultaten van dat model.

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

**De heer Rudi Daems:** Laten we de resultaten van dat model dan maar eerst afwachten. Ik blijf echter bij mijn standpunt dat er geen duurzame oplossing zal volgen voor de mobiliteitsproblemen. Daarbij komen dan nog eens de bijkomende verkeersstromen indien de verbinding van het noorden naar het zuiden van de Kempen wordt gerealiseerd. Het probleem dat wordt veroorzaakt door die extra belasting kan helemaal niet worden opgelost met een capaciteitsuitbreiding.

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

**De heer Jan Peumans:** Mijnheer de voorzitter, ik wil me aansluiten omdat ik de naam 'Limburg' heb horen vallen. (*Gelach*)

Blijkbaar zijn er nogal wat Limburgers die naar Antwerpen gaan werken. Het verwondert me dat het verkeerscentrum daar zo lang over doet. Ik heb twee jaar geleden gevraagd wat de kostprijs is van al de multimodale modellen die in Vlaanderen worden gehanteerd. We zijn misschien al lang het bestaan ervan vergeten. De totale kostprijs, de Europese subsidies inbegrepen, bedroeg een half miljard Belgische frank.

Die modellen bestaan in alle mogelijke en onmogelijke versies bij alle buitendiensten van Openbare Werken. Ik begrijp niet dat het antwoord op de vraag van de heer Peeters zo lang op zich laat wachten. Dat model bestaat. We hebben tijdens een vergadering over de BAM trouwens al een uiteenzetting gehad van de heer Peetermans van het Verkeerscentrum.

Mevrouw de minister, ik heb een tijd geleden een zeer interessante schriftelijke vraag gesteld over de bruggen over het Albertkanaal. Ik heb toen een zeer interessant antwoord gekregen. Ik dacht dat het over een veertigtal bruggen ging. De gemiddelde brug over het Albertkanaal kost volgens sommigen 25 à 27 miljoen. De vraag is dan ook of er een meerjarige visie bestaat over dat kanaal en over het verhogen van al die bruggen. Ik weet ook wel dat u daar niet direct op kunt antwoorden. Voor het containertransport is een hoogte van 9,20 meter nodig. Ik heb ooit al lachend tegen uw voorganger gezegd dat de werken tegen 2040 wel klaar zullen zijn.

Dat zou betekenen dat we er 80 jaar over zullen doen om te verwezenlijken wat onze voorouders op 9 jaar hebben klaargespeeld.

Ik hoop dat er rekening wordt gehouden met de NMBS. Er zijn nogal wat mensen die van Tongeren naar Antwerpen moeten. U moet eens proberen om dat traject met de trein af te leggen. Met een roeiboot langs het Albertkanaal gaat dat sneller. Anno 2007 doet een trein daar 1.40 uur over. Als er over volwaardige alternatieven wordt gesproken, mag daar ook eens aan gedacht worden.

Ten slotte, alle capaciteitsuitbreidingen op autosnelwegen leiden tot niets. Het mooiste voorbeeld is de vierde rijstrook op de E40. Ik geloof niet in capaciteitsuitbreiding. Dat lost het probleem op lange termijn niet op.

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

**De heer Ludo Sannen:** Dat er een probleem is om vanuit Limburg en de Kempen naar Antwerpen te geraken, dat is wel duidelijk. De situatie is dramatisch aan het worden. De vraag is hoe dat wordt opgelost. Het openbaar vervoer kan daar een rol in spelen. Ik wil daar nu echter niet verder op ingaan.

Mevrouw de minister, wordt de verkeersreglementering ook opgenomen in die simulatiemodellen? Ik denk dan aan het verbod op inhalen voor vrachtwagens. Door dergelijke elementen mee in rekening te brengen, kan de capaciteit en de doorstroming misschien verhoogd worden.

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

**Minister Hilde Crevits:** Dank u, collega's. Er werd hier weer een heel boeiende vraag gesteld, met heel wat nevenaspecten waarop ik vandaag niet onmiddellijk een antwoord zal verschaffen. Zij zullen ongetwijfeld in de komende periode nog het voorwerp uitmaken van gesprek en discussie.

Er werd inderdaad een simulatiemodel voor de E313 opgebouwd. Dit model laat enerzijds toe om de huidige problemen beter te analyseren en biedt anderzijds de mogelijkheid om effecten van voorgenomen ingrepen op de verkeersdoorstroming te evalueren.

De huidige problemen zijn in twee fenomenen onder te verdelen. Ten eerste is er de file die ontstaat na de samenvoeging met de E34 in Ranst en die stroomopwaarts terugstoot op de zeer drukke verkeersstroom van de E313 voor Ranst. Deze file is structureel en is onder meer ook verbonden met capaciteitsproblemen op de ring van Antwerpen, met inbegrip van de Kennedytunnel en met de zeer grote vrachtwagenstromen via Antwerpen.

Deze situatie is niet op korte termijn te verhelpen met doorstromingsmaatregelen op de E313, maar vergt een bredere aanpak. Daarvoor zijn onder meer maatregelen voorzien in het masterplan Antwerpen. In de tussentijd is het wel belangrijk de filestaart te beveiligen door aankomende voertuigen tijdig te waarschuwen.

In tweede instantie is er de zeer hoge verkeersintensiteit op de E313, met een zeer hoog aandeel vrachtwagens in beide richtingen tussen Ranst en Geel-Oost. Aan de complexen wordt deze stroom verstoord door uit- en invogend verkeer en het is vooral op deze punten dat er problemen en ongevallen voorkomen. De verstoring is groot en heeft meerdere oorzaken, onder meer de korte in- en uitritten, de beperkte opslag- en afvoercapaciteit van de uitritten, en de intense doorgaande vrachtwagenstroom op de rechterrijstrook, die een vlot uitvoegen belemmert.

Aan de eerste oorzaak werd ondertussen al verholpen door de invoegstroken te verlengen. Hiervoor werden op 4 juni de laatste markeringen aangebracht, met uitzondering van de oprit Massenhoven in de richting van Antwerpen. Dit laatste wordt, uiteraard onder voorbehoud van de weersomstandigheden, uitgevoerd in augustus. Op datzelfde ogenblik zal ook het asfalt tussen Massenhoven en Ranst worden vervangen.

Op de uitvoegstroken voor de afritten is er voornamelijk een probleem van onaangepaste snelheid. Daarom werd de snelheid stelselmatig verlaagd van 90 over 70 tot 50 kilometer per uur, en werden de scherpe bochten duidelijk aangeduid met het bord A1. Dit werd op 8 juni jongstleden afgewerkt.

Het simulatiemodel, zoals het nu bestaat, moet toelaten om de nodige ingrepen te dimensioneren teneinde ook de andere oorzaken weg te nemen. Op korte tot middellange termijn wordt hierbij vooral aandacht besteed aan de ontruiming van de uitritten. Door ervoor te zorgen dat de uitritten vlugger kunnen doorstromen, zal het fileleed op de hoofdweg verminderen.

U zult begrijpen dat het simulatiemodel rekening kan houden met een gewijzigd verkeersaanbod, maar dat het niet bedoeld is om macroscopische effecten van diverse beleidsmatige voorstellen te voorspellen. Voor dergelijke simulaties kan een beroep worden gedaan op andere verkeersmodellen, enerzijds het provinciale of het gewestelijke multimodale verkeersmodel voor personenmobiliteit en anderzijds het Goederenmodel Vlaanderen.

Dit laatste werd de afgelopen maanden opgebouwd en wordt door het Verkeerscentrum in samenwerking met het Steunpunt Goederenstromen operationeel gemaakt.

Effecten van de voorgenomen beleidsmaatregelen, zoals de verhoging van de bruggen van het Albertkanaal, de inplanting van nieuwe bedrijventerreinen en de verhoop-

te of verwachte ontwikkelingen, kunnen met deze modellen worden begroot, en deze resultaten kunnen in het simulatiemodel van de E313 worden ingevoerd om de effecten van het gewijzigde verkeersaanbod op de doorstroming te simuleren.

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

**De heer Frans Peeters:** Dank u, mevrouw de minister, voor het antwoord. Ik ben voor een deel tevreden met het antwoord. Maar er is geen oplossing voor het structurele probleem, zoals u het trouwens ook zelf stelt. Niet op de korte en zelfs niet op de middellange termijn. Ik heb daar begrip voor.

U zegt dat via het simulatiemodel ook andere zaken kunnen worden ingebracht, bijvoorbeeld het locatiebeleid. Is het mogelijk daar ook cijfermatige gegevens over te krijgen: welke modellen men toepast, welke input men geeft en welke output eruit komt? Zo kunnen we daar misschien wat concretere informatie over krijgen.

**De heer Jan Peumans:** Dank u, mevrouw de minister, voor uw antwoord. Ik sluit mij aan bij de heer Peeters: ook ik ben zeer benieuwd naar dat simulatiemodel. Hoe werkt het, wat houdt het in? Het gaat blijkbaar om een ander model dan het multimodale model. Wie heeft het uitgevonden? Wat houdt het in? Wat is het verschil met het multimodale model?

Ik denk, mevrouw de minister, dat wij met het LLMF-model zullen moeten leren leven. Op deze wijze krijgt u dat fileprobleem op de E313 nooit fundamenteel opgelost

**De voorzitter:** Minister Crevits stelt voor om die twee modellen eens te laten toelichten in commissie. Akkoord? Dan schrijven we dat in.

Het incident is gesloten.

**Vraag om uitleg van de heer Ludo Sannen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de opvolging van het Limburgse grindoverleg**

**Vraag om uitleg van de heer Rudi Daems tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de resultaten van het Limburgs grindoverleg en het standpunt van de Vlaamse Regering over de stopzetting of voortzetting van de grindwinning in Limburg**

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



**De heer Ludo Sannen:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik wil mijn vraagstelling kort houden, maar zoals u weet, is de ontgrinding een gevoelig thema.

Reeds in 1993 kwam het Grinddecreet tot stand na heel wat moeilijke discussies met alle partners. Het decreet stelt duidelijk dat de ontgrinding in Limburg een eindig verhaal zou zijn.

In 2005 hebben we een decreetswijziging doorgevoerd die inhield dat de eindigheid niet gefixeerd zal worden op een datum maar veeleer op een hoeveelheid te ontginnen grind.

In dat kader en naar aanleiding van die besprekingen heeft de Vlaamse Regering beslist om "in overleg met de provincie Limburg, de grindgemeenten en de andere betrokkenen, na te gaan of er een draagvlak aanwezig is voor het bereiken van een consensus inzake de verdere grindwinning na afronding van het Grinddecreet, en desgevallend de randvoorwaarden hiervoor vast te leggen". In de beleidsbrief Leefmilieu en Natuur, Beleidsprioriteiten 2006- 2007' heeft minister Peeters het volgende gesteld: "Indien een consensus mogelijk is, moet in 2007 een beleidsvisie rond eventuele bijkomende quota ontwikkeld worden." In de commissie heeft de minister vervolgens op 11 januari 2007 herhaald dat het "uitdrukkelijk de bedoeling is dat de Limburgers in eerste instantie een consensus bereiken".

Tussen 29 januari en 20 juni 2007 is dit Limburgs grindoverleg in totaal zes keer samengekomen. Bij die bijeenkomsten was telkens een vertegenwoordiger van het kabinet aanwezig. Ondertussen hebben we erover in de kranten gelezen. Op dit moment is er nog geen sprake van een consensustekst maar van een synthesetekst waarin meerderheids- en minderheidsstandpunten werden aangenomen, wat niet overeenstemt met de eerste doelstelling die minister Peeters in zijn eigen beleidsnota heeft geformuleerd. Ik heb dit weekeind gedeputeerde Smeets van CD&V horen zeggen dat dit een eindig verhaal zou moeten zijn. Zelfs in de bestendige deputatie worden er nog vragen bij gesteld.

Mevrouw de minister, wat is de uitkomst van het Limburgs grindoverleg? Het enige wat we weten, is wat we in de media horen en onrechtstreeks van de partners die hebben deelgenomen. Het is interessant het officiële antwoord te kennen. Over welke punten bestaat er een consensus tussen de deelnemers aan het overleg, en over welke punten is sprake van een meerderheids- en minderheidsstandpunt? Hoe denkt de Vlaamse Regering verder te moeten omgaan met de uitkomsten van dit Limburgs grindoverleg, en meer bepaald met de punten waarover geen consensus is bereikt?

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

**De heer Rudi Daems:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, Limburg is een heel eind weg van West-Vlaanderen, maar ik denk dat u in de debatten in de commissie voor Leefmilieu en de commissie voor Openbare Werken al kennis hebt kunnen maken met het dossier. U weet wel dat een zeer heikel en gevoelig dossier is.

Ik ga even terug in de tijd, maar niet al te uitgebreid. Ik wil vooral teruggaan naar 1993, toen men in het Grinddecreet na een heel moeizame discussie met alle betrokken actoren tot een vergelijk is gekomen. Dat is ook gebeuteld in het decreet. Ik heb al eerder in de debatten in deze commissie gezegd dat ik de decretale aanpak, zoals die in het begin van de jaren negentig is gehanteerd en het maatschappelijke debat dat is gevoerd, een voorbeeld vindt van het proberen te komen tot een oplossing voor heikele dossiers als dit. Iedereen heeft destijds een beetje water bij de wijn gedaan, zowel de grindsector zelf als de natuur-, milieu- en landbouworganisaties. Men is tot een goede overeenkomst gekomen.

Bovendien vind ik het heel straf dat in de vorige legislatuur – ik was daar redelijk dicht bij betrokken – de overeenkomst, weliswaar niet op decretale basis, maar via een contract nogmaals werd herbevestigd. Opnieuw hebben min of meer dezelfde stakeholders, de deputatie, gemeenten, boeren, milieu- en natuurorganisaties, naar aanleiding van een heel gevoelige uitbreiding in een bestaand gebied, gezegd mee te gaan in het ontginnen van dat gebied, maar op voorwaarde dat de afspraken van het begin van de jaren negentig opnieuw werden bevestigd.

Daarom kunnen we ons herkennen, en ik spreek toch namens een aantal doelgroepen, in wat vanuit de grindsector gedurende de laatste jaren werd geprobeerd: om te lobbyen in de richting van het openbreken van de termijn. De heer Sannen merkte al op dat de minister zich tot tweemaal toe vrij formeel heeft uitgesproken in de commissie. Ik wens uitdrukkelijk een passage te citeren. Hij zei: "Er moet een consensus zijn. Als die er niet is, wordt de grindwinning in de provincie Limburg nadat de quota zijn gehaald, stopgezet." Hij heeft trouwens gezegd dat het geldt voor alle partijen. Dat staat officieel in de Handelingen van dit parlement.

Het debat is een halfjaar lang gevoerd met deze Limburgse actoren. De meeste deelnemers hebben zich in een synthesetekst akkoord verklaard met een voortzetting van de grindwinning in Limburg. De Bond Beter Leefmilieu, Natuurpunt en de Limburgse Milieukoepel gaan niet akkoord omwille van de impact van de grindwinning op onder meer natuur en landschap. De Boerenbond is iets genuanceerder, maar is ook van mening dat dit niet kan en dat zeker de waardevolle landbouwgebieden ongemoeid moeten worden gelaten. De milieu-

organisaties pleiten bovendien – wat we trouwens allang vragen – voor een soort schaarstebeleid waarbij via het afleveren van vergunningen bepaald wordt hoeveel grind gewonnen wordt om de Vlaamse economie gaande te houden. Zoals u allen weet, gaat een heel stuk van de winning niet naar Vlaanderen, maar naar het buitenland.

Wat Groen! betreft zijn de teerlingen geworpen. We vragen dus dat deze grindwinning, van zodra het quotum is bereikt, wordt stopgezet omdat volgens ons twee cruciale partners niet bereid zijn om het moratorium op te zeggen. Ik heb op TV Limburg de uitzending gevolgd waarbij uw partijgenoot de heer Smeets zich vrij terughoudend heeft opgesteld, in tegenstelling tot de partijgenoot van de heer Sannen, de heer Slypen, die het standpunt van de ontginningssector verdedigde, wat mij onaangenaam verraste.

**De heer Ludo Sannen:** Dat is de interpretatie die u eraan geeft. Maar ik geef toe dat we soms van mening verschillen.

**De heer Rudi Daems:** Ik denk dat het tijd is dat de Vlaamse Regering kleur bekent in dit dossier en zegt wat moet worden begrepen onder ‘pacta sunt servanda’, onder die veel besproken consensus.

Ik heb nog twee vragen. Minister Peeters heeft de voorbije jaren in debatten gezegd dat hij bereid was om het onderzoek naar alternatieven voor primaire grondstoffen op te drijven. Ik wou weten hoever het daarmee staat.

Tot slot is het debat over de nabestemming heel belangrijk voor de geloofwaardigheid van de sector zelf. Is er voldoende zorg voor de ecologische nabestemming die trouwens ook is vastgebeiteld in datzelfde Grinddecreet met engagementen vanuit de sector?

**De voorzitter:** Mevrouw Jans heeft het woord.

**Mevrouw Vera Jans:** Ik zou me willen aansluiten bij de gestelde vragen. Het spreekt voor zich dat ik dit dossier met de nodige belangstelling heb gevolgd. Het is trouwens boeiend om te zien hoe een debat op TV Limburg onderwerp kan zijn van deze parlementaire commissie. De heer Smeets, CD&V-gedeputeerde, heeft daar inderdaad benadrukt dat wij zeer voorzichtig en doordacht moeten omspringen met onze natuurlijke rijkdommen.

In de inleiding van de synthesenota lees ik dat een grote meerderheid zich uitspreekt voor het voortzetten van grindwinning via het wettelijke kader van het Oppervlaktedelfstoffendecreet. Daarna volgt een hele lijst van belangrijke informatiepunten die wordt afgesloten met de afwijkende standpunten. De Boerenbond laat inderdaad een licht genuanceerd standpunt notuleren. De standpunten van de Bond Beter Leefmilieu en Natuurpunt wijken inderdaad erg af. Het is allemaal voor inter-

pretatie vatbaar. Wat is consensus? Wat is grote meerderheid?

Wanneer we over dit dossier concrete beslissingen moeten nemen, is het zinvol om te streven naar consensus. Dat is altijd het standpunt van minister Peeters geweest. Als ik dan de synthesenota lees, met de standpunten van de Boerenbond, van Natuurpunt en van de Bond Beter Leefmilieu, denk ik dat er over heel wat zaken een consensus bestaat. Dat is het afwegen waard. Het is een moeilijke oefening, maar we zullen ze op korte termijn toch moeten doen.

Het grindoverleg heeft goed gefunctioneerd. Er zijn een zestal vergaderingen geweest. Er waren zestien partners uitgenodigd, die elk hun standpunten duidelijk hebben laten notuleren. Ik ben benieuwd naar het verdere verloop van dit dossier. Ik denk dat er best op een relatief korte termijn duidelijkheid verschaft wordt over hoe we verder gaan. Ook de nabestemming is een cruciaal onderdeel. Maar ik twijfel er niet aan dat minister Crevits, net als haar voorganger, dat zal benadrukken.

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

**De heer Jan Peumans:** De minister heeft een aantal keer de uitspraak ‘pacta sunt servanda’ gedaan.

Ik heb nog een bijkomende vraag: wie zijn nu eigenlijk de baggeraars in het Maasland? Ik denk dat die baggeraars niet alleen Nederlanders zijn. CBR zit daarachter, HeidelbergCement zit daarachter en ook alle grote cementboeren zijn daar op de een of andere manier bij betrokken. Mevrouw de minister, ik heb deze vraag hier al tweemaal gesteld, maar ik heb er nog altijd geen antwoord op gekregen. Ik heb de vraag aan minister Peeters gesteld op 1 maart 2005 en nog eens 11 januari 2007. Ook bij andere gelegenheden heb ik dit punt aangekaart. Ik ben nog altijd in blijde verwachting van het antwoord.

Ik denk dat die vraag in deze discussie wel degelijk relevant is omwille van het zware lobbywerk van de baggeraars via Belbag. Ik zou eens willen weten op welke manier de baggeraars de Grensmaas misbruiken om grind van de ene kant naar de andere te verstouwen. Ik hoop dat ik daar eindelijk eens een antwoord op krijg.

In de synthesenota die we zonet gekregen hebben, lees ik dat 66 percent van het Maaslandse grind naar Nederland geëxporteerd wordt. Die jongens weten heel goed hoe ze de markt moeten bespelen. Men zal misschien wel zeggen dat dit volgens Europa niet kan, maar ik zou toch graag een antwoord krijgen op mijn vraag.

Ik zou ook graag weten wat ‘een voldoende maatschappelijk draagvlak’ is – die uitdrukking wordt hier

te pas en te onpas gebruikt – en wat de betekenis van het woord ‘consensus’ is.

**De heer Ludo Sannen:** Het woordenboek is daar heel duidelijk in.

**De heer Jan Peumans:** Als het inderdaad zo duidelijk is, zal het debat vlug gedaan zijn. Er zijn namelijk twee niet onbelangrijke partijen – de milieubeweging en de landbouw – die niet akkoord gaan met de synthesetekst die goedgekeurd is op vergadering van 20 juni 2007. Overigens geeft die synthesetekst voor sommige evaluaties een wel heel merkwaardige invulling. Wat is een ‘voldoende’ maatschappelijk draagvlak? Wanneer hebben we het over een consensus?

**De heer Ludo Sannen:** Het is duidelijk wat een consensus is, maar dat betekent niet dat het debat gedaan is. Ik stel vast dat er vandaag nog geen consensus is.

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

**Minister Hilde Crevits:** Collega's, op 20 juni 2007 hebben de deelnemers aan het grindoverleg in Hasselt hun werkzaamheden afgerond. Op 22 juni zijn de bevindingen dan overgemaakt aan de bevoegde minister, toen nog mijn voorganger minister Peeters. Ik heb de synthesetekst meegebracht. Ik stel voor dat hij aan de commissiesecretaris overgemaakt wordt, zodat alle commissieleden de kans krijgen om de tekst in alle rust te lezen. De bevindingen uit de synthesetekst zullen worden verwerkt in een beleidsvoorstel aan de Vlaamse Regering. Er zal een voorstel worden gedaan over het al dan niet voortzetten van de ontginning. Aangezien de winning van delfstoffen bij decreet is geregeld, zal uiteindelijk het Vlaams Parlement het laatste woord hebben in dit dossier.

Ik heb commentaar gehoord over wat een consensus nu eigenlijk is. De taak die door de Vlaamse Regering aan de bevoegde minister is opgedragen, bestaat erin om “in overleg met de provincie Limburg, met de grindgemeenten en de andere betrokkenen na te gaan of er een draagvlak aanwezig is voor het bereiken van een consensus inzake verdere grindwinning na afronding van het Grinddecreet en desgevallend de randvoorwaarden hiervoor vast te leggen”. Nagaan of er een draagvlak aanwezig is voor het bereiken van een consensus, staat niet gelijk aan het opleggen van een unanimitétsregel of het toekennen van een vetorecht. Laat dat duidelijk zijn, want dan zou het opzetten van overleg zelfs zinloos zijn geweest. De consensustekst is ondertekend door alle deelnemers, behalve door twee natuurverenigingen die meteen ook aangestipt hebben met welke punten ze niet akkoord kunnen gaan. De landbouworganisaties hebben mee getekend, maar hebben een aantal extra bevindingen en suggesties overgemaakt.

Als u me vraagt of er een draagvlak aanwezig is om tot een consensus te komen, dan kan het antwoord daarop

positief zijn. De komende maanden zal worden gewerkt aan een beleidsvoorstel dat naar de regering zal gaan en dat dan de parlementaire weg zal volgen.

Mijnheer Sannen, u had een vraag over het onderzoek en het beleid naar alternatieven voor primaire grondstoffen. Ik heb van op afstand daarover een aantal vragen beluisterd in de Commissie voor Leefmilieu en wat extra info opgevraagd. Hoewel secundaire grondstoffen en industriële bijproducten, vooral dan bouw- en slooafval, steeds meer worden hergebruikt, betekent dit niet automatisch dat dit in de markten waarvoor grind wordt ontgonnen, ook gebeurt. De alternatieven worden veelal aangewend in veeleer laagwaardige toepassingen zoals ophogingen of onderfunderingen waar het toch al niet erg economisch is om grind te gebruiken. Op dit ogenblik moet men bijgevolg nog altijd vaststellen dat grind bij het wegvallen van grindwinning vervangen zal moeten worden door andere natuurlijke granulaten zoals kalksteen, zandsteen, zeegrind en andere.

Het onderzoekscomité geeft in het jaarverslag 2006 aan dat resultaten van de zoektocht naar relevante grindvervangers die het volume van de Vlaamse gewestelijke grindproductie zouden moeten overnemen, beneden de verwachtingen liggen. Van alternatieven die volgens VLAREA in aanmerking komen, economisch haalbaar zijn en grotendeels worden ingezet, is het substitutiepotentieel vrij klein. Van dat substitutiepotentieel zou slechts 330.000 ton als aanvullend Maasgrindsubstituut kunnen worden beschouwd. Dat is 7,2 procent van de huidige inzet van alternatieven.

Studies geven een positieve stijgende ontwikkeling aan van de inzet van secundaire grondstoffen, maar gelijktijdig wordt vastgesteld dat het nog resterende substitutiepotentieel voor hoogwaardige toepassingen van Limburgs grind klein is. Beleidsmatig moet ook nog worden gewezen op een van de doelstellingen van het Oppervlakedelfstoffendecreet, namelijk het aanmoedigen van het gebruik van volwaardige alternatieven voor primaire oppervlakedelfstoffen. In het voorontwerp van algemeen oppervlakedelfstoffenplan zijn meerdere acties gedefinieerd om de inzet van alternatieven te bevorderen.

Mijnheer Daems, u had een vraag over de ecologische zorg voor de nabestemming van de ontgonnen gebieden. Die zorg is uiteraard terecht. Het Grinddecreet op zich geeft gestalte aan de zorg om in een ecologisch verantwoorde nabestemming te voorzien door via het Grindfonds en het Herstructureringscomité in te staan voor de realisatie van een aantal engagementen.

Ik noem er drie. Artikel 17, paragraaf 1, van het Grinddecreet bepaalt dat de Vlaamse Regering een ecologische-impactstudie maakt, de ecohydrologische aspecten

ter bepaling van de ecologisch waardevolle zones inbegrepen. Artikel 10 bepaalt dat in het herstructureringscomité twee vertegenwoordigers van de milieu- en natuurverenigingen als stemgerechtigd lid zetelen, en bovendien, met raadgevende stem, een vertegenwoordiger van het Instituut voor Natuurbehoud en een vertegenwoordiger van AMINAL. Artikel 10 van het decreet bepaalt dat het herstructureringscomité een structuurvisie opmaakt, actualiseert en afstemt op de geldende regelgeving, en bovendien de afgewerkte grindwinningsgebieden laat uitrusten, in het kader van de structuurvisie, met inbegrip van het herstel van de natuur en het natuurlijk milieu van deze gebieden en de aanpalende omgeving.

Wat de resultaten van dit overleg betreft, de synthestetekst ligt voor en er zal een nota voor de Vlaamse Regering worden voorbereid.

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

**De heer Ludo Sannen:** Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord, maar ik ben er niet erg gelukkig mee. Er werd gesteld dat het parlement altijd het laatste woord heeft. Dat is natuurlijk ook zo, dat is met alles zo. We hebben echter een regeerakkoord met afspraken en verbintenissen.

Op een bepaald ogenblik hebben we, in een bepaald kader, het decreet gewijzigd. Natuurlijk kan men de zaak steeds opnieuw in vraag stellen, maar ik vind dit geen manier van werken. Ik heb de minister-president duidelijk horen zeggen dat hij zijn beleid de volgende twee jaar wil voortzetten in het kader van het regeerakkoord en van de afspraken die we als partners hebben gemaakt. U hebt dus een terechte vaststelling gemaakt, maar die wordt ook wel eens gebruikt als dooddoener, om alles in vraag te stellen wat we in het begin als partners met elkaar hebben afgesproken.

U had het over een draagvlak, over het bereiken van een consensus, over unanimité. Ik vind dat u wat met woorden speelt. Een consensus is iets waarover alle partners het eens zijn. Het streven naar een consensus vraagt overleg, waarbij water in de wijn wordt gedaan en er wordt gegeven en genomen. Als ik de synthestetekst bekijk, zie ik dat er op bepaalde terreinen al een consensus is, maar het is voor mij geen tekst die duidelijk maakt dat er niet kan worden voortgepraat met alle partners, om tot een consensus te komen. Als er eenmaal een consensus wordt bereikt, dan is dat wel een vorm van unanimité. Ik ben het met u eens dat het doel kan worden vooropgesteld om te streven naar een consensus en dat er geen veto's mogen worden aanvaard, maar die zes maal dat er overleg heeft plaatsgevonden, is er niet op een dergelijke manier met elkaar omgegaan. U kunt nu niet de indruk wekken dat sommigen plots een veto zouden uitspreken, omdat de synthestetekst nog niet de consensustekst is. Die uitlating is niet in overeenstemming met de constructieve wijze waarop alle partners in dat overleg zich tot nu toe hebben opgesteld.

Als ik het goed begrijp, legt u dit nu voor aan de regering, om te bepalen welke werkwijze nu moet worden gevolgd, na deze zes vergaderingen en op basis van deze synthestetekst. Dat lijkt me logisch, maar wat me niet logisch lijkt, is dat er al meteen stappen zouden worden gezet tot een wijziging van een decreet dat moeizaam tot stand is gekomen. Dat zou immers betekenen dat het zoeken naar een consensus over de toekomstige ontginning in Limburg zou worden opgegeven.

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

**De heer Rudi Daems:** Het lijkt me logisch dat een lid van de meerderheid ongelukkig is.

Mevrouw de minister, ik ben heel erg teleurgesteld. Om te beginnen had ik misschien een vraag moeten stellen over een minder moeilijk dossier, maar het gaat over een interpellatieverzoek dat ik 2,5 weken geleden heb gericht aan minister Peeters. Ik heb u vooral geconfronteerd met zijn uitspraken. Ik heb niet toevallig een aantal citaten uit eerdere debatten gebruikt. Ik ga ze niet herhalen, maar zijn uitspraken waren vrij fors. Dat was twee jaar geleden, in onverdachte tijden, toen het Limburgse debat nog op gang moest worden gebracht. Hij heeft echter heel expliciet gezegd: *pacta sunt servanda*, en dat geldt voor alle betrokken partijen.

Er zaten heel wat mensen rond de tafel, maar ik onderscheid vier cruciale partners: de overheid, de betrokken sector zelf, dus de exploitanten, de milieu- en natuurorganisaties en de landbouworganisaties. Met de overheid bedoel ik zowel de provincie als de gemeenten. Dat zijn de partners die in 1993 aan de onderhandelingsstafel zaten. Ik constateer dat van die vier cruciale partners er een 'neen' zegt en een andere bedenkingen heeft. Dan is er voor mij geen sprake van een draagvlak, en zeker niet van een consensus. Dan wil ik u vragen dit eerst binnen de Vlaamse Regering eens goed te evalueren en ook de minister-president te confronteren met zijn 'pacta sunt servanda'. Ik vind dat hij die toch wel vrij duidelijke uitspraak uit het verleden zeer vreemd heeft geïnterpreteerd.

Een ander, iets minder fundamenteel punt is dat van de alternatieven. We hameren al heel lang op een meer doorgedreven onderzoek naar alternatieven. Mijn gevoel is al heel lang dat daar onvoldoende intensief aan wordt gewerkt. Het verhaal is gelijkaardig aan dat van Electrabel, bij wijze van spreken. Er is sprake van een geïntegreerde vorm van produceren, tot bij de betonmensen toe. We moeten ook daarover het debat voeren en, los van deze exploitanten, veel uitdrukkelijker werken aan die substitutiemogelijkheden voor secundaire grondstoffen. Ik geloof immers niet dat het maar gaat over 4 à 6 procent.

Ook de overheid heeft een belangrijke verantwoordelijkheid wat die alternatieven betreft. Als zij – waar het

mogelijk is, en ik denk dat het mogelijk is voor meer dan laagwaardige toepassingen – via de regelgeving verplicht dat die secundaire grondstoffen meer worden ingezet, dan zal de markt op termijn wel evolueren, wat vandaag niet het geval is.

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

**De heer Jan Peumans:** Mevrouw de minister, ik zou een inzicht willen krijgen in de verticale integratie van de granulaatsector. Ook in het kader van het Grensmaas-project moet dat perfect bekend zijn. Vlaanderen en Nederland zijn immers betrokken via de Internationale Maascommissie. Het is niet aan mij om dat alles uit te zoeken, maar u moet eens bekijken waar in het buitenland Sibelco actief is. U moet eens bekijken wie vanuit België actief is om in Noorwegen grind te gaan halen en dat hier te verpatsen. Of u moet bijvoorbeeld eens gaan bekijken wie de betoncentrales controleert. Dat is een sector die ik al 25 jaar erg goed ken. Dan gaat het over de hele cement-industrie en alles in het verlengde ervan: Inter-Beton, Ready Beton enzovoort. U treft daar de grote Belgische cementproducenten aan, die door buitenlandse groepen worden gecontroleerd. Zo wordt CCB gecontroleerd door Italcementi en CBR door Heidelberg Cement. "Ich hab mein Hertz in Heidelberg verloren." Die verticale integratie is eigenlijk heel interessant om na te gaan: welk belang hebben grote groepen om zo veel mogelijk grind uit te baggeren in het Maasland en die op de ene of andere wijze te exploiteren? Heel de verwerkende industrie, de beton- en cementindustrie is heel intens geconcentreerd langs het Albertkanaal.

We kennen de verhalen van de verwerkende cement- en betonindustrie die langs het Albertkanaal gelegen is. Ik noem een voorbeeld: Ludo Panis van de FEBE, een overkoepelende organisatie voor betonverwerkende bedrijven. Hij maakt bijna geen gebruik meer van grind. Via scheepsvervoer krijgt hij natuurlijke granulaten bijvoorbeeld vanuit Wallonië. Belbag brengt de vertakking tussen grind en andere industrieën in dit verhaal heel bewust niet naar voren. Dan kom je tot merkwaardige vaststellingen die een heel ander licht werpen op de grindsector in het Maasland.

Men had indertijd heel duidelijk de intentie om de grindwinning in Limburg stop te zetten. Gedeputeerde Sleyden is er altijd het hardste tegen geweest. Hij heeft indertijd gezegd dat het gedaan moest zijn met het koloniaal behandelen van Limburg. Alle natuurlijke rijkdommen worden in Limburg weggehaald en gebruikt voor de haven van Antwerpen. Ik wil een duidelijk antwoord krijgen hoe die sector in elkaar zit.

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

**Minister Hilde Crevits:** Voor de laatste vraag stel ik voor dat de administratie de opdracht krijgt om het in

kaart te brengen. Verwacht geen antwoord binnen de week. Dat zal nog wel even duren.

Ik heb niet aangekondigd dat er decretale wijzigingen of wat dan ook gebeuren, begrijp mij niet verkeerd. De synthesesetext is amper tien of twaalf dagen oud. Ik heb me strikt gehouden aan het bekijken van de tekst en die naast de opdracht gelegd die door de Vlaamse Regering gedelegeerd is aan de minister. Ik heb ook het persbericht van de minister nog eens gelezen, zoals hij het acht dagen geleden gecommuniceerd heeft. Daarin staat heel nadrukkelijk dat er een synthesesnota is en dat nu een tekst wordt voorbereid met de verder te nemen evaluatie en stappen waarmee naar de Vlaamse Regering wordt gegaan. Ik zou nu ook geen decretale wijzigingen kunnen maken, want dat wordt beslist door de Vlaamse Regering nadat het verslag is uitgebracht van de opdracht aan de minister.

**De heer Ludo Sannen:** Mevrouw de minister, ik besef dat u hier over een heel recent dossier moet communiceren. Ik wil alleen duidelijk maken dat het gevoelig ligt en dat wij het heel waakzaam en kritisch zullen opvolgen.

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

---

#### **Vraag om uitleg van mevrouw Vera Van der Borgh tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de gratis energielevering voor rusthuisbewoners**

**De voorzitter:** Mevrouw Van der Borgh heeft het woord.

**Mevrouw Vera Van der Borgh:** Mevrouw de minister, collega's, ik wil nog even de aandacht vragen voor een probleem dat vorig jaar ook al is aangekaart, maar blijkbaar nog niet is opgelost: de gratis energielevering voor rusthuisbewoners.

Het Energiedecreet van 17 juli 2000 bepaalt dat elk gezin recht heeft op een deel gratis energielevering. Het betreft 100 kilowatt per uur per gezin, en daarbovenop 100 kilowatt per uur per gedomicilieerd persoon. Dit is ook van toepassing voor bewoners van een rusthuis, zo bepaalt artikel 18bis, paragraaf 4, van dit decreet. Net zoals in appartementsgebouwen rijst daar immers het probleem dat er dikwijls maar één aansluiting is op het elektriciteitsnet, terwijl veel bewoners in het gebouw verblijven. Het komt erop neer dat de energieleverancier voor elke oudere die verblijft in en dus gedomicilieerd staat op het adres van het rusthuis, de decretaal bepaalde hoeveelheid gratis elektriciteit moet

leveren. De rusthuizen kunnen de gratis levering verrekenen aan hun bewoners. Veel rusthuizen bleken echter problemen te hebben met hun energieleveranciers. Ze bleven in gebreke en kenden de korting niet toe.

Een en ander werd hier in maart vorig jaar door de heer Jacky Maes aan de orde gesteld. De toenmalige minister stelde dat dit te wijten was aan problemen met de gegevens van het Rijksregister en dat dit zou worden aangekaart bij de Vlaamse Reguleringsinstantie voor de Elektriciteits- en Gasmarkt of VREG, alsook bij de Federatie van de Belgische Elektriciteits- en Gasbedrijven of FEBEG. Men ging er dus op toezien dat de achterstallen zo snel mogelijk zouden worden betaald aan de betrokken rusthuizen.

– *De heer Jan Peumans treedt als waarnemend voorzitter op.*

Nu signaleert de VVSG echter dat veel energieleveranciers blijkbaar alsnog weigeren de achterstallen te betalen, omdat de vorderingen laattijdig ingediend zouden zijn. De rusthuizen en hun bewoners blijven dus de dupe. Het kan toch niet dat bepaalde energieleveranciers eerst de gratis elektriciteit niet verrekenen en vervolgens op hun plichten gewezen worden, om dan de rusthuizen te verwijten dat zij hun vorderingen voor deze achterstallen te laat zouden hebben ingediend.

Mevrouw de minister, hebt u weet van het feit dat een aantal rusthuizen blijkbaar de achterstallen niet meer kunnen vorderen bij de energieleveranciers wegens zogenaamde laattijdigheid van deze vorderingen? Zult u de nodige initiatieven nemen om de energieleveranciers aan te zetten alle achterstallen te betalen aan de betrokken rusthuizen, zodat alle rusthuisbewoners van hun recht op een gratis hoeveelheid elektriciteit kunnen genieten?

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

**De heer Eloi Glorieux:** Ik wil me graag aansluiten bij de vraag.

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

**Minister Hilde Crevits:** Ik dank u voor uw vraag, mevrouw Van der Borght. Niemand was op de hoogte van de problematiek op het kabinet van mijn voorganger Kris Peeters. Noch de VREG, noch het Vlaams Energieagentschap hebben de voorbije maanden klachten ontvangen over de weigering van bepaalde leveranciers om de gratis hoeveelheid elektriciteit toe te kennen aan rusthuizen, als gevolg van laattijdigheid van de vordering.

Het gaat om opgelegde voorwaarden. De meeste leveranciers leggen in hun algemene voorwaarden een termijn op van een jaar waarin een klant een factuur kan en mag contesteren. Die termijn is ook opgenomen als

minimumtermijn die openstaat voor consumenten voor de betwisting van hun facturen in het akkoord dat gesloten werd tussen de energieleveranciers met betrekking tot de rechten van de consumenten in de vrijgemaakte Belgische elektriciteits- en aardgasmarkt.

Het is dus best mogelijk dat leveranciers net die bepaling inroepen om de toekenning van de hoeveelheid gratis elektriciteit te weigeren als de afnemer meer dan een jaar na het ontvangen van zijn factuur hierom nog zou verzoeken. Het is een probleem dat niet zomaar kan worden opgelost. We stuiten op reglementering.

Ik heb de VREG gevraagd om bij de leverancier na te gaan of er dergelijke problemen geweest zijn en zo ja, op welke basis de weigeringen tot stand gekomen zijn. Ik zal erop aandringen om alsnog een regeling te treffen, hoewel ik me heel bewust ben van de beperktheid van mijn macht in deze aangelegenheid.

We moeten ook naar de toekomst kijken. Ik zal met de minister van Welzijn nagaan of het technisch mogelijk is om de rusthuizen en eventueel de andere verzorgingsinstellingen schriftelijk aandachtig te maken op deze problematiek, zodat ze de klanten kunnen laten weten dat de termijn een jaar bedraagt. Dat zou dergelijke zaken in de toekomst kunnen vermijden.

Wat het verleden betreft, kan ik u vandaag niet garanderen dat het in orde komt. We zitten met de termijn van een jaar die in het consumentakkoord afgesproken is. Toch zullen we het samen bekijken en onderzoeken.

**Mevrouw Vera Van der Borght:** Mevrouw de minister, ik denk dat het hier niet zozeer gaat over een betwisting van de factuur. Het gaat over het recht op gratis elektriciteit dat er via het decreet is voor elke inwoner van een rusthuis. Ik kan begrijpen dat moet worden gezocht naar een mogelijkheid om het in de praktijk te brengen.

Ik dacht dat de vraag van vorig jaar aanleiding zou geven om te zoeken naar een oplossing met alle actoren op het veld. Ik begrijp van de VVSG dat er problemen blijven bestaan omdat de energieleveranciers nu een achterpoortje zoeken om het niet toe te kennen. Ze beroepen zich nu op het feit dat het laattijdig zou zijn.

Ik ben het met u eens dat een oplossing misschien niet meer kan voor het verleden. Ik wil vragen dat men hier toekomstgericht gaat werken. De vraag is een jaar geleden gesteld. Er is vandaag nog geen goede oplossing. We kunnen de vraag elk jaar opnieuw stellen om te constateren dat we niet meer terugkunnen. Daarmee ontzegt u de rusthuisbewoners het recht op de gratis energie. Het gaat niet enkel om rusthuisbewoners, ook over mensen van appartementsgebouwen. Hoe zal men het in de toekomst oplossen?

**Minister Hilde Crevits:** We gaan eerst onderzoeken hoeveel weigeringen er zijn, hoe groot de problematiek was het voorbije jaar en waar de incidenten zitten. Ik vermoed dat u het probleem aanhaalt dat de factuur toekomt en dat er nadien betwistingen ontstaan, maar dat er tussen het factureren en de betwisting meer dan een jaar zit. Als men mensen binnen de termijn rechten ontzegt, moet bekeken worden hoe het opgelost kan worden.

**Mevrouw Vera Van der Borght:** Mevrouw de minister, er is een verschillend aanvoelen van de problematiek. De rusthuizen weten dat elke rusthuisbewoner recht heeft op gratis elektriciteit. Ze hebben waarschijnlijk afgewacht wat er ging gebeuren. Ze stellen vast dat er voor de gratis energielevering niets is gebeurd voor de rusthuisbewoners. Vorig jaar ging men zoeken naar oplossingen om dat aan te pakken. Het is een technisch probleem. Als men in het decreet zegt dat iedereen er recht op heeft, moet men er ook voor zorgen dat mensen het kunnen claimen, anders moet men het uit het decreet verwijderen. Daar ligt het probleem.

**De voorzitter:** Mevrouw de minister, als waarnemend voorzitter en namens de vaste voorzitter, wil ik u prijzen voor uw assertiviteit, inlevingsvermogen en doorzettingsvermogen. Het was vandaag uw eerste optreden in een commissie waar het er soms hard aan toegaat. We blijven toch vriendelijk voor elkaar. Ik feliciteer u voor de wijze waarop u de commissie doorstaan hebt. Er komen misschien nog hetere vuren, maar met uw West-Vlaamse koppigheid zal het perfect verlopen.

Het incident is gesloten.

---

