

C18 – OPE2

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2007-2008

10 oktober 2007

# HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

## INHOUD

Interpellatie van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de plaatsing van verkeersborden langs onze wegen	1
Met redenen omklede moties	4
Vraag om uitleg van de heer Johan Verstreken tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de slechte coördinatie bij de wegenwerken aan de E403 en de E40 in Noord-West-Vlaanderen	5
Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de zeer beperkte vraag naar energieaudits	5
Vraag om uitleg van de heer Patrick Lachaert tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het invoeren van een verplicht energiecertificaat bij de verkoop van woningen	8
Vraag om uitleg van de heer Patrick Lachaert tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de stand van zaken inzake de overdracht van provinciewegen	9
Vraag om uitleg van de heer Sven Gatz tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de ontdubbeling van de Ring rond Brussel	12
Vraag om uitleg van mevrouw Kathleen Helsen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de werking van de Comités tot Aankoop	16
Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het contract afgesloten tussen de NV Waterwegen en Zeekanaal en de firma Argex over het storten van baggerspecie	18

**Waarnemend voorzitter: de heer Jan Peumans**

**Interpellatie van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de plaatsing van verkeersborden langs onze wegen**

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

**De heer Carl Decaluwe:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, de voorbije maanden verschenen wat berichten over de problematiek van de plaatsing van verkeersborden langs onze wegen, zowel gewest-, provincie- als gemeentewegen. Er verschenen berichten, met bijbehorende foto's, over de vaak wanordelijke en onoverzichtelijke plaatsing van verkeersborden, wat wordt gelinkt aan de plaatsing zonder voorafgaand overleg met de voogdijoverheid.

Mevrouw de minister, als borden moeten worden geplaatst, moet men een advies vragen aan de federale diensten van mobiliteit. Op dat vlak wordt verwezen naar een studie van de Universiteit Gent. Deze wetenschappelijke studie maakt als geen ander de onwerkbare bevoegdheidsverdeling duidelijk op het vlak van verkeer en mobiliteit. Staatshervorming en bevoegdheidsverdeling zijn meer dan actuele thema's, maar de universitaire wereld komt op basis van onderzoek tot de slotsom: hevel de voogdij van het federale naar het Vlaamse niveau over. Dat zijn wat men noemt homogene bevoegdheidspakketten.

Mijnheer de voorzitter, dat heeft niets te maken met communautaire scherpelijperij. Alles heeft te maken met het creëren van voorwaarden voor een transparant goed bestuur, vooral ook om het gezond verstand waar mogelijk te laten zegevieren.

Het is misschien te gemakkelijk om lokale besturen zomaar met de vinger te wijzen, maar op basis van de studie moeten toch een aantal dringende, noodzakelijke maatregelen genomen worden.

Mevrouw de minister, in de studie staat dat slechts 80 procent van de gemeenten een advies vraagt, terwijl dat 100 procent zou moeten zijn. Van die 80 procent volgt maar een goede 70 procent van de gemeenten het advies ook op. Men kan dus inschatten dat de cijfers niet spectaculair hoog zijn.

Naast het in de studie aangegeven effect op de verkeersveiligheid, is er ook een aspect van wanordelijkheid, stedenbouw en communicatie.

Mevrouw de minister, uw beleidsnota stelt dat de categorisering van ons wegennet in het vooruitzicht wordt

gesteld. De categorisering heeft vanzelfsprekend verschillende deelaspecten. Er wordt in de eerste plaats gewezen op een coherente classificatie op basis van een aantal afdoende meetbare parameters. Typevoorbeelden zijn vanzelfsprekend uitrusting en inrichting.

Vervolgens moeten de wegen ook effectief worden ingedeeld. Laatst, maar niet het minst, moeten de wegen, overeenkomstig hun categorisering, worden ingericht. Het resultaat zou moeten zijn dat iedereen, op het ogenblik dat men de inrichting ziet, weet op welk type weg men zich bevindt, wat hopelijk ook het gedrag van de weggebruikers mee beïnvloedt.

Het is dus meer dan het louter plaatsen van verkeersborden, want het heeft te maken met een modern beheer van ons verkeer. Borden zijn daar in feite maar een veruiterlijking van.

Snelheidszones of gestandaardiseerde inrichtingsvormen kunnen gerealiseerd worden, wat borden kan uitsparen.

Ook het toezicht moet anders. Mevrouw de minister, de vraag rijst waarom het aspect van lokaal verkeersbeleid nergens in een mobiliteitsconvenant terug te vinden is. Het is gewoon een open vraag, maar het is duidelijk wel de situatie.

Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, afgekort BIVV, heeft een minderbordengids uitgegeven. Dat is een lovenswaardig initiatief, maar wat is de implementatie daarvan?

Ook Europees is het moeilijk. Wie opeenvolgend Duitsland en Frankrijk aandoet, is vaak in de war omwille van de verschillende kleuren – blauw en groen voor autosnelwegen –, maar er zijn waarschijnlijk nog andere voorbeelden.

Mevrouw de minister, naast de studie van de Universiteit Gent ligt natuurlijk ook het Vlaamse regeerakkoord aan de basis van deze interpellatie. Daarin staat: "We nemen maatregelen om de verkeerssignalisatie te harmoniseren en het aantal verkeersborden te verminderen. We organiseren proefprojecten inzake variabele snelheden op basis van intelligente verkeersbegeleidingssystemen." Dit deel van het regeerakkoord werd destijds op uitdrukkelijke vraag van CD&V op de onderhandelingstafel gebracht.

Ik heb me ondertussen ook laten vertellen dat er over de problematiek van de adviesverlening voor verkeersbordeninplanting al een uitspraak is van het Arbitragehof uit 2004. Daarin wordt duidelijk gezegd dat het

overgeheveld moet worden. Er is dus niet enkel een uitspraak van het Arbitragehof over Brussel-Halle-Vilvoorde, maar blijkbaar ook over de overheveling van die voogdij naar de gewesten. Dan rijst de vraag hoe het staat met de implementatie op gewestelijk niveau.

Mevrouw de minister, is er al overleg gepleegd met de federale minister om de problematiek die door de studie is aangehaald op een efficiënte manier op te lossen? Hebt u kennis van de uitspraken van de rechtbank over de verantwoordelijkheid van slechte plaatsing van verkeersborden? We hebben samen met collega Peumans nog een voorstel van decreet over de verkeersongevalanalyse ingediend, waarbij de verantwoordelijkheid bij ongevallen naar de wegbeheerder kan worden doorgeschoven. Ik kan me perfect inbeelden dat een warrige inplanting van verkeersborden een oorzaak kan zijn van een verkeersongeval.

Waar worden algemene sturing van het verkeer, inrichtingswerken en aankondigingsborden op elkaar afgestemd? Bestaat er een soort kwaliteitstoezicht of labeling inzake de plaatsing van verkeersborden? Wat zijn de richtlijnen voor plaatsing, bijvoorbeeld voor minder hinder of voor wegenwerken? Wordt advies ingewonnen van communicatiedeskundigen over plaatsing en ontwerp? Bestaan er ook plannen om de onlogische toestand inzake de aanduiding van autosnelwegen in Europees verband op te lossen? Ik kan me indenken dat daarover al eens wordt gepraat op Europese raden. Zit er wat in de uitspraak van het Grondwettelijk Hof om dit te implementeren in de decretale voorbereiding in overleg met de gewesten?

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

**De heer Johan Deckmyn:** De heer Decaluwe wijst terecht op problemen van bevoegdheidsverdeling op het vlak van verkeer en mobiliteit. Niet voor niets is het Vlaams Belang ervan overtuigd dat het subsidiariteitsbeginsel van groot belang is, ook in dit dossier. Het is immers belangrijk dat er klare afspraken worden gemaakt voor de plaatsing van verkeersborden langs onze wegen. Ik wil me dan ook aansluiten bij het streven van de heer Decaluwe om te komen tot homogene bevoegdheidspakketten. Eens te meer is het duidelijk dat een versnippering van bevoegdheden slechts leidt tot onduidelijkheid en slecht beheer.

Deze problematiek gaat niet enkel over verkeersborden, maar ook over een performant beheer van de totale verkeerssituatie. Er is inderdaad soms verwarring over kleur en functie van bepaalde borden in Europa, maar ook in België. De kleurverschillen van autosnelwegborden is daarvan een mooi voorbeeld. We mogen de lokale overheid niet altijd met de vinger wijzen, maar toch moeten we ons bewust zijn van een onlogische signalisatie op vele plaatsen, bijvoorbeeld tussen twee gemeenten. Soms

zijn er verschillende snelheidsregelingen op eenzelfde weg die op het grondgebied van verschillende gemeenten ligt. Dat zorgt vaak voor problemen en verwarring bij automobilisten en andere weggebruikers.

Mevrouw de minister, hoe hebt u die problemen aangepakt of hoe zult u ze aanpakken? Dit kan immers ook juridische consequenties hebben, zeker als we zien hoe bepaalde borden soms zonder goedkeuring van de voogdijoverheid worden geplaatst. Dit zorgt ervoor dat de lokale overheid bij ongevallen verantwoordelijk kan worden gesteld. Er duiken steeds meer klachten op tegen lokale overheden. Soms worden daarvoor burgemeesters persoonlijk verantwoordelijk gesteld. In het Gentse hebben we daarvan al verschillende voorbeelden gezien. Het ontbreken van een kwalitatief voogdijadvies vormt in vele gevallen een groot probleem, waar dringend een oplossing voor moet worden gevonden.

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

**De heer Eloi Glorieux:** Dit is inderdaad een belangrijk probleem, want het gaat tenslotte over de verkeersveiligheid. Daarom is het noodzakelijk dat er een coherent beleid wordt gevoerd. Daarom zijn we voorstander van de overheveling van die bevoegdheden, vooral omdat we vaststellen dat dit land al vier maanden zonder federale regering zit.

Mevrouw de minister, in welke mate is het mogelijk om hierover met een ontslagnemende federale regering te overleggen en tot resultaten te komen? Zolang de heer Leterme er niet in slaagt om een nieuwe regering op poten te zetten, laat staan om deze bevoegdheid te regionaliseren, zullen we het met de ontslagnemende regering moeten doen.

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

**Minister Hilde Crevits:** Mijnheer Decaluwe, dit is ook voor mij een heel interessante interpellatie. Er is inderdaad een arrest van 3 november 2004 (arrest nr. 174/2004) dat letterlijk stelt dat de voogdij niet door de federale overheid, maar door de deelstaten moet worden uitgeoefend. Moeten we daarover nog veel onderhandelen of discussiëren met een regering van lopende zaken? Neen. We hebben die bevoegdheid, en dus kunnen we dat zelf doen.

In het verleden is daarover overleg gepleegd. Er is ook een principiële afspraak gemaakt met de federale minister om de signalisatie op gemeentewegen over te hevelen van het federale naar het Vlaamse niveau. Als gevolg daarvan heeft de Vlaamse Regering op voorstel van minister Van Brempt op 19 juli 2007 een voorontwerp van decreet goedgekeurd inzake de aanvullende reglementen op het wegverkeer. Daar wordt het princi-

pe ingeschreven dat het Vlaamse Gewest toezichthoudende overheid wordt.

Het gaat om een voorontwerp van de regering. Het moet echter nog een hele weg doorlopen. Ook hier zal het dus nog aan bod komen. Het gevolg daarvan is dat de aanvullende reglementen op de gemeentewegen meegedeeld moeten worden aan de Vlaamse Regering. Dat is trouwens de enige instantie bij wie dat moet gedaan worden.

Voor de gewestwegen hebben we al de bevoegdheid. De minister van Openbare Werken stelt bij delegatie van de Vlaamse Regering de aanvullende reglementen vast. De gemeente kan een aanvullend reglement voor de gewestwegen die geen autosnelwegen zijn, voorstellen. In dat geval moeten ze ter goedkeuring worden voorgelegd aan de minister van Openbare Werken bij delegatie van de Vlaamse Regering, die ze kan goed- of afkeuren, wijzigen of door haar eigen beslissing vervangen door een eigen beslissing.

De afdeling Verkeerskunde heeft geen weet van uitspraken van rechtbanken met betrekking tot de verantwoordelijkheid voor de slechte plaatsing van verkeersborden. Het is niet uitgesloten dat de wegbeheerder wel al eens veroordeeld is omdat een verkeersteken niet goed zichtbaar was.

Zoals u wellicht weet, worden al die zaken voor de gewestwegen, de verkeersborden, de inrichtingswerken en de sturing van het verkeer, onderling afgestemd binnen het agentschap Wegen en Verkeer. De onderlinge afstemming tussen gewestwegen en gemeentewegen was vroeger moeilijk omdat het toezicht op het verkeer en de signalisatie op gewestwegen toen federaal gebeurde. In de toekomstige regeling, zoals die ook is opgenomen in het voorontwerp, zullen de aspecten op zowel gewest- als gemeentewegen door de Vlaamse overheid worden gecoördineerd.

Niemand zal ontkennen dat er een probleem is inzake de werkzaamheden en wegomleidingen op beide soorten wegen. We zijn bezig met de opmaak op een website van een coördinatiepunt voor wegwerkzaamheden waarop alle wegenwerken omschreven zouden moeten worden. Het is de bedoeling een nauw samenwerkingsverband met de gemeenten en alle nutsmaatschappijen af te sluiten, zodat op langere termijn de informatiewebsite als een echt beheersinstrument kan worden gebruikt om wegenwerken beter op elkaar af te stemmen.

Een paar jaar geleden werd onder de leiding van het agentschap Wegen en Verkeer een werkgroep opgericht, waaraan experts uit ons land hebben deelgenomen. Ook deskundige vertegenwoordigers van alle weggebruikers zetelden daarin. Ze hebben een 'Geïllustreerd reglement voor de wegbeheerder' opgesteld. Ik heb het nog niet helemaal gelezen. Het staat vol met interessante tips over de manier waarop borden langs de wegen moeten worden geplaatst. Mijnheer de voorzitter, ik stel het ter

beschikking van de commissie. Het is echter nog geen definitieve tekst. Het dateert van 26 april 2007. Het document zal trouwens nooit af zijn. Het moet voortdurend worden geactualiseerd. Het is de bedoeling dat dit document een degelijke handleiding vormt voor ontwerpers, voor studiebureaus, voor medewerkers, voor iedereen die borden plaatst. Daarmee is het probleem in verband met het toezicht en de labeling natuurlijk niet opgelost. We hebben echter wel al een leidraad die kan worden gevolgd.

Voor de signalisatie bij wegwerkzaamheden bestaat er een federaal ministerieel besluit dat bepaalt welke signalisatie, bebakening enzovoort minimaal nodig is. De diensten van de Vlaamse overheid leggen nog aanvullende voorzieningen op om de veiligheid van weggebruikers en wegenwerkers en de geleiding van de weggebruikers gevoelig te verbeteren. Op dit ogenblik stelt minister Van Brempt een inventaris op van alle signalisatie die op dit ogenblik op wegen wordt geplaatst. Van zodra die klaar is, is het de bedoeling voor sturing te zorgen. Het proces is op dit ogenblik nog niet af.

Aangezien de bepalingen inzake signalisatie behoren tot de bevoegdheid van de federale overheid, is ook het overleg met communicatiedeskundigen een federale aangelegenheid. Natuurlijk moeten ook hier de punten die voor alle communicatiemediën gelden, worden nageleefd. De gebruiker moet voldoende tijd krijgen om een boodschap te zien, te begrijpen en er op te reageren. De verschillende boodschappen mogen elkaar niet te snel opvolgen. Voor zover de koninklijke en ministeriële besluiten daar ruimte voor laten, wordt bij ons in de praktijk sturing gegeven.

Wat uw laatste vraag betreft, deel ik uw mening. Iedereen die door Europa rijdt, merkt dat er nogal wat verschillen bestaan qua aanduiding van autosnelwegen, niet-autosnelwegen voor verkeer op lange en korte afstand, toeristisch verkeer, omleidingsverkeer enzovoort. Enkel voor toeristisch verkeer – de bruine borden – en tijdelijk omleidingsverkeer – de oranje borden – bestaat er een zekere eenvormigheid. Een gesprek over harmonisatie bij de lidstaten dringt zich dan ook op. Dit zal in elk geval ingrijpende aanpassingen vereisen. Het zal ook een grote invloed hebben op de aanduidingen die her en der al bestaan in het Europese landschap. Wellicht om die redenen blijft dit probleem voorlopig onopgelost. Ik ben best bereid om daaromtrent een brief te sturen of een gesprek aan te knopen, maar het is in eerste instantie de federale minister van mobiliteit die daarover overleg moet opstarten op een hoger niveau.

**De heer Carl Decaluwe:** Mevrouw de minister, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord. Ik ben verheugd dat men met de implementatie van die paragraaf van het regeerakkoord al verder staat dan de diverse berichten lieten vermoeden.

Ik heb verwezen naar de minderbordengids van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid. Nu we volledig bevoegd zijn, moeten we ons afvragen of die gids niet omgezet kan worden in een soort Vlaamse gids, specifiek gericht op onze gemeentebesturen, zodat die tijdig geïnformeerd worden.

Ik heb ook de problematiek van de mobiliteitsconvenanten aangekaart. Vandaag blijkt dat slechts 80 percent van de gemeenten advies vraagt en dat van die 80 percent slechts 70 percent het advies volgt. Als men al die adviezen en procedures goed volgt, krijgt men mijns inziens toch een extra stimulans via een mobiliteitsconvenant. Dat lijkt mij toch het onderzoeken waard. Dit aspect moet meegenomen worden in het debat rond de mobiliteitsconvenanten.

**De heer Johan Deckmyn:** Mevrouw de minister, u zei dat de uniformiteit van toeristische borden binnen Europa al verder staat dan die van de gewone signalisatie. Ik heb hier echter een vraag mee die in de Gentse gemeenteraad gesteld is, die dat enigszins tegenspreekt. Er werd naar aanleiding van een vraag over de toeristische borden gezegd dat de afdeling Verkeerskunde van het Vlaamse Gewest in overleg met Toerisme Vlaanderen nieuwe voorstellen zou bekijken, maar dat er tegenover de gemeenten strikte beperkingen gehanteerd zouden worden. Er staat letterlijk: "Geen gekleurde borden zoals in Wallonië, zoals Toerisme Vlaanderen eerder voorstelde, en dit om de kosten te beperken, alsook om de automobilist zo min mogelijk af te leiden en de verkeersveiligheid op de autosnelwegen niet in het gedrang te brengen." Dat staat toch enigszins in contrast met de uniformiteit waarnaar u verwezen hebt.

**De heer Jan Peumans:** Mevrouw de minister, ik heb een kleine aanvulling bij het ontwerp van decreet over de aanvullende reglementen op het wegverkeer. Ik kan u vanuit mijn eigen ervaringen vertellen dat de betutteling van de gemeentebesturen nooit ver weg is. Alle reglementen moeten nu voorgelegd worden aan weer een andere instantie enzovoort.

Wat de leesbaarheid van onze wegen betreft, is er nog veel werk aan de winkel. Je kunt zo zien of je door de provincie Limburg of de provincie West-Vlaanderen rijdt. De ene ingenieur gebruikt gele paaltjes, de andere groene. Dezelfde opmerkingen kunnen we maken met betrekking tot wegenwerken. Als je bijvoorbeeld door Duitsland rijdt, is de wegsignalisatie overal gelijk, of je nu in het noorden of in het zuiden rijdt. In ons land moet je je voortdurend aanpassen aan andere situaties. Hier lijkt veel af te hangen van de smaak van de ingenieur.

Ik heb ook een opmerking omtrent de categorisering van de wegen. Kunt u mij zeggen hoever de provinciebesturen staan met betrekking tot het bepalen van de secundaire wegen en welke functie ze moeten hebben? Heel veel bedrijven liggen langs die wegen en moeten op de

een of andere manier geregulariseerd worden. Die bedrijven kunnen echter niet geregulariseerd worden, omdat de provincie geen enkel initiatief neemt in functie van de categorisering van de wegen.

Men moet tot slot ook ophouden met het plaatsen van gevaarlijke objecten op de weg. In Limburg staan er bijvoorbeeld nog altijd betonblokken op de weg, die geregeld dodelijke ongevallen tot gevolg hebben. Ik vind dat absoluut niet kunnen.

**Minister Hilde Crevits:** Mijnheer Peumans, ik stel voor dat u over de categorisering van de wegen een schriftelijke vraag stelt. Eigenlijk betreft dat de structuurplanning bij de provincies, daarom laat ik het nu even terzijde.

Mijnheer Decaluwe, er zijn inderdaad heel wat verschillen met betrekking tot de signalisatie. Zoals gezegd werkt minister Van Brempt op dit moment aan een inventarisatie van de signalisatie. Wanneer dat afgewerkt is, kan de minderbordengids, samen met de info daar rond en het stuk dat ik hier mee heb, een sturing vormen om het allemaal wat eenvoudiger te maken. Ik ontken de problemen die er vandaag zijn, alleszins niet.

Ik ben het volledig eens met uw opmerking over de mobiliteitsconvenant. Ik stel voor dat we dat meenemen in de taskforce die daarover bestaat.

Mijnheer Deckmyn, ik had verwezen naar de bruine toeristische borden langs de autosnelwegen. Op dat vlak is er toch vrij veel uniformiteit. Ik neem in elk geval uw opmerking mee waarin u verwijst naar een verslag ter zake.

Wat de betutteling betreft, kunt u gelijk hebben. Er is echter ook de vraag naar eenvormigheid. Het voorontwerp van decreet voorziet in een regeling waarbij het dossier niet naar de federale overheidsdienst moet, en nog enkel naar Vlaanderen komt. Dat maakt de zaak eenvoudiger.

De signalisatie van wegenwerken aan gewestwegen is onderworpen aan een uniforme code die overal moet worden toegepast. Ik neem uw opmerkingen in elk geval ernstig. Ik zal ze aan de diensten overmaken en laten onderzoeken.

#### **Met redenen omklede moties**

**De voorzitter:** Door de heer Decaluwe en door de heer Deckmyn 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 Johan Verstreken tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de slechte coördinatie bij de wegenwerken aan de E403 en de E40 in Noord-West-Vlaanderen**

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

**De heer Johan Verstreken:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, mijn vraag dateert van begin juli, maar is door omstandigheden pas vandaag geagendeerd. U bent een voormalig schepen van Torhout. Bijgevolg hoef ik u niet te vertellen dat er een aantal grote wegenwerken op gewestwegen in Noord-West-Vlaanderen aan de gang zijn. Torhout is lange tijd via de E403 onbereikbaar geweest, wegens werken tussen Ruddervoorde en Torhout. Bovendien werkt de Vlaamse overheid ook nog aan de gewestweg tussen Torhout en Lichtervelde. Intussen is ook de oprit van de E40 in Loppem, in de richting van Oostende opnieuw afgesloten voor het plaatsen van geluidswerende wanden. Die oprit was lange tijd dicht, maar in juli en augustus ten behoeve van de toeristen even opengesteld.

De coördinatie van deze werken verloopt dus niet goed. Dat zorgt voor economische schade in de streek, maar vooral ook voor verkeershinder voor mensen die Torhout willen binnenrijden of via de ring naar Roeselare willen rijden. Hoe komt het dat de coördinatie van de werken aan de E403, de E40 en andere gewestwegen niet goed verloopt, hoewel een en hetzelfde agentschap voor die coördinatie verantwoordelijk is? Wat zijn de oorzaken, en wat moet er gebeuren om die problemen in de toekomst te vermijden?

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

**Minister Hilde Crevits:** Mijnheer de voorzitter, collega's, deze vraag raakt me persoonlijk, want op een bepaald ogenblik ik moest langs twee 'barricades' om mijn eigen woning te kunnen bereiken. Mijn woning was in die dagen bijna een versterkte burcht. U raakt terecht dit pijnpunt aan. Zoals u wellicht weet, zijn er al geruime tijd werken aan de gang voor de heraanleg van de ring rond Torhout. Het probleem dat u te berde brengt, stelt zich evenwel ook in andere gemeenten. De verrichte werken zorgen ervoor dat een gedeelte van de stad zeer moeilijk bereikbaar is. De werken zijn gestart in april 2007. Ze zullen vermoedelijk ongeveer drie jaar duren en schieten goed op.

Op een bepaald ogenblik zijn echter totaal onverwacht door de administratie Wegen en Verkeer West-Vlaanderen werken aan de A17 aangevat. Daardoor waren twee afritten helemaal onbruikbaar geworden. Ik had destijds over deze zaak zelf een interpellatieverzoek ingediend, maar heb ze – spijtig of gelukkig genoeg – moeten intrekken. Spijtig aan deze zaak is het feit dat

hierover niet is gecommuniceerd met de lokale besturen. Er bestaat trouwens geen duidelijke richtlijn voor de communicatie over werken aan snelwegen met de gemeenten die over hun grondgebied lopen. In zo'n geval werden gemeenten niet systematisch ingelicht.

Ik heb onmiddellijk de opdracht gegeven om dat euvel de wereld uit te helpen. Er moet ten minste een uitgebreide informatiesessie worden georganiseerd en vooraf worden onderzocht hoe de hinder kan worden beperkt. Het Coördinatiepunt Wegenwerken, dat op dit moment wordt uitgebouwd, moet op termijn soelaas bieden. Men moet proberen te vermijden dat werken worden opgestart op plaatsen waar al werken worden verricht. In dit geval ging het om een zeer grote aanbesteding die wegens de uiterst gunstige weersomstandigheden vroeger kon worden aangevat dan was voorzien. Dat leidde ertoe dat men de werken in het tijdsbestek van zes weken kon uitvoeren en de hinder dus zeer beperkt is gebleven. De belangrijkste les is dat een goede communicatie veel problemen kan voorkomen. Daarom is alle provinciale administraties opgedragen om over werken en het structurele onderhoud aan snelwegen met de betrokken gemeenten te communiceren.

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

---

**Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de zeer beperkte vraag naar energieaudits**

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

**De heer Carl Decaluwe:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, geachte leden, de Vlaamse Regering is belast met het organiseren van energieaudits bij particulieren door energiedeskundigen. Dat is een maatregel van de federale overheid die voor 40 percent fiscaal aftrekbaar is. De erkenningsvoorwaarden voor de energiedeskundigen en de uitvoeringsvoorwaarden worden geregeld bij besluit van de Vlaamse Regering van 17 juni 2005. De erkenningsvoorwaarden komen vooral neer op een opleiding en een praktische en theoretische proef.

Mevrouw de minister, de maatregel is nu een tweetal jaar van toepassing. Volgens cijfers van het Vlaams Energieagentschap van eind juli zijn er vandaag ongeveer 470 energiedeskundigen erkend en werden er in twee jaar tijd slechts 350 energieaudits uitgevoerd. Uit nadere analyse blijkt dat de eigenlijke doelgroep van de maatregel wordt gemist, namelijk mensen met een laag inkomen die veel kunnen besparen op hun energiefactuur. De reden van het zeer beperkte succes is

ook de omslachtigheid en de kostprijs van de audit. Een deskundige heeft al gauw een dag nodig om de nodige metingen ter plaatse uit te voeren en de kostprijs loopt al snel op tot een kleine 500 euro. Uit de REG-actieplannen is gebleken dat deze doelgroep vanuit de vraagzijde moeilijk te stimuleren is wat dergelijke maatregelen betreft. Daarom heeft uw voorganger, minister Peeters, de aanbodzijde verplicht om acties te ondernemen ten behoeve van specifieke doelgroepen, zoals onder meer kansarme gezinnen. Dat is in feite nog een uitloper van de adhoc Commissie Energiearmoede. Zo heeft minister Peeters bij besluit in de REG-actieplannen de distributienetbeheerder verplicht de komende drie jaar jaarlijks 17.000 energiescans uit te voeren bij die specifieke doelgroepen.

Dat gebeurt tot groot ongenoegen van de energiedeskundigen. Deze scans kunnen immers worden uitgevoerd door de gemeenten, omdat het om kleinere ingrepen gaat. Bovendien zijn ze veel goedkoper dan een audit, want de distributienetbeheerder neemt 20 percent van de kosten voor zijn rekening, de gemeente 20 tot 40 percent, en de scan is voor 40 percent fiscaal aftrekbaar. De erkende deskundigen voelen zich hierdoor gepasseerd. Ze vrezen – terecht, vrees ik – dat er door deze scans nog nauwelijks vraag zal zijn naar audits. Dat heeft enkele weken uitvoerig de media gehaald. Uit een aantal onderzoeken blijkt dat er een aantal problemen zijn. Bij die beperkte energiescans moet er een plaatsbezoek gebeuren, moet de huidige energiesituatie worden doorgelicht en moeten de besparingsmogelijkheden in kaart worden gebracht. Zowel de gebouwschil als verwarming, sanitair, warm water, verlichting, elektrische toestellen en het gedrag van de bewoners moeten worden bekeken. Tijdens het bezoek moet ook een spaarpakket worden geïnstalleerd. Elke persoon die een energiescan uitvoert, zal dezelfde werkwijze moeten volgen bij het uitvoeren van die scan. Van de distributienetbeheerders verneem ik dat dit stap per stap uniform in heel Vlaanderen zal gebeuren. De betaling van de scans zal worden uitgevoerd door gemeentepersoneel. De vraag rijst natuurlijk of de gemeenten daartoe voldoende zijn uitgerust. Maandagavond hebben we op de Kortrijkse gemeenteraadzitting nog een aantal beslissingen genomen ter zake. Dat is toch allemaal niet zo evident. De factuur zal driemaandelijks aan de distributienetbeheerder worden overgemaakt. Daar berekent men dat een scan 180 euro zou kosten, spaarpakket en overheadkosten niet meegerekend. Een normale energiescan door die energiedeskundigen kost een kleine 500 euro. Daar wordt dus al een spanningsveld gecreëerd. De erkende deskundigen voelen zich daardoor gepasseerd. Ze vrezen nog minder werk te zullen krijgen dan dat nu al het geval is.

Het probleem is ook dat ze een erkenning hebben voor een periode van vijf jaar, maar dat een verlenging pas wordt verleend indien de deskundige in het laatste jaar van de lopende erkenningsperiode minstens vijf audits heeft uitgevoerd. Als we zien dat er momenteel sprake is

van 350 audits door 470 deskundigen, dan zal dat tempo drastisch moeten worden opgevoerd. Daar zullen wel inspanningen voor worden gedaan, maar volgens die mensen wordt dat doorkruist door die 'energiescan light'. Heel wat deskundigen vrezen hun erkenning te zullen verliezen, terwijl ze daarin hebben geïnvesteerd. Ondertussen heb ik vernomen dat de Vlaamse Confederatie Bouw ook inspanningen zou doen, maar de vragen van de deskundigen zijn alleszins terecht.

Mevrouw de minister, hoe staat u tegenover deze problematiek? Zult u extra initiatieven nemen om die vraag naar audits te stimuleren? Dat lijkt me bijzonder belangrijk. Zo ja, welke? Of zult u het aantal erkenningen beperken om zo het aanbod af te stellen op de vraag? Kunnen de energiedeskundigen voor de woningaudits niet worden ingezet bij de energiescans uit de REG-actieplannen voor de distributienetbeheerders? Werd dit reeds overwogen? Als dat niet het geval is, lijkt het me het overwegen waard. Zij hebben immers veel knowhow, die de gemeentebesturen ontberen. Kunt u in de REG-actieplannen de distributienetbeheerders een minimaal aantal energieaudits opleggen, analoog aan de opgelegde energiescans? Zo ja, overweegt u dit? Wat is de motivering hiervoor? Wat na de eerste erkenningsperiode, als blijkt dat de energiedeskundigen in de onmogelijkheid verkeerden om in het laatste jaar vijf audits uit te voeren? Dreigen ze dan daadwerkelijk hun erkenning te verliezen, zoals het besluit van 17 juni bepaalt?

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

**De heer Eloi Glorieux:** Mijnheer de voorzitter, de heer Decaluwe heeft een terecht bekommernis geuit. De energiescans en -audits zijn belangrijke instrumenten in het energie- en het klimaatbeleid. Bovendien bieden ze de mensen niets dan voordelen. Ze zorgen voor een verbetering van de woonkwaliteit en voor een verlaging van de algemene woonkosten. We stellen evenwel vast dat sinds de invoering in 2005 nog maar 350 energieaudits zijn uitgevoerd. Er zijn maar 450 tot 470 erkende energiedeskundigen. Gespreid over een periode van twee jaar is dit allemaal bijzonder weinig. We kunnen dan ook enkel vaststellen dat er iets schort.

Mevrouw de minister, hebt u enig zicht op de eigenlijke problemen? Moeten we hier van een mislukking gewagen? Hebt u de sleutels in handen om het door uw voorganger ingevoerde systeem succesvol te laten verlopen?

Persoonlijk meen ik dat de kostprijs van een energieaudit de belangrijkste oorzaak van het beperkte succes vormt. Ten gevolge van de het tijdrovende opmeetwerk en van het al even tijdrovende ingeven van de verzamelde gegevens lopen de kosten zeer hoog op. Ik vraag me eigenlijk af of het nodig is al deze metingen te



verrichten. Een goed energiedeskundige kan na een korte rondgang door een woning al meteen de vinger op de pijnpunten leggen en de juiste ingrepen voorstellen. Aan de hand van eenvoudige formules kan hij de omvang van de kosten en van de besparingen inschatten. Dergelijke formules zijn onder meer te vinden in de calculator die het Vlaams Energieagentschap ter beschikking stelt.

Het invoeren van de gegevens in de software van de Vlaamse Overheid vergt veel tijd. Dat kan eenvoudig worden opgelost. Het pakket zou gebruiksvriendelijker moeten worden gemaakt. Het lijkt me aangewezen de kostprijs van het advies te drukken en de energieaudits toegankelijker te maken. Moet de software van de Vlaamse overheid niet grondig worden bijgestuurd? De software zou gebruiksvriendelijker kunnen worden gemaakt. Een inhoudelijke evaluatie zou kunnen uitwijzen of alle gegevens noodzakelijk zijn om een advies te kunnen opstellen.

Het besluit van de Vlaamse Regering van 2 maart 2007 inzake de openbardienstverplichting ter bevordering van het rationeel energieverbruik stelt dat de distributienetbeheerders in Vlaanderen 50.000 energiescans moeten uitvoeren. Hiervoor is in een budget van ongeveer 4 miljoen euro voorzien. Ik vraag me af waarom de Vlaamse Regering kiest voor een aanpak die niet in het verlengde van het vroegere beleid ligt. Meent de Vlaamse Regering dat de energieaudits in hun huidige vorm een stille dood zullen sterven? Waarom moet voor de energiescans een ander softwarepakket dan voor de energieaudits worden gebruikt?

Momenteel is de ontwikkeling van de energieprestatiecertificaten bij de verkoop of de verhuur van een woning op een in Nederland ontwikkeld en aan het Vlaamse woningenpark aangepast softwarepakket gebaseerd. Waarom wordt voor de energieprestatiecertificaten opnieuw een softwarepakket ontwikkeld? Waarom wordt niet voortgebouwd op de softwarepakketten die in Vlaanderen zijn of worden ontwikkeld?

Mevrouw de minister, ik kan me voorstellen dat u vandaag misschien niet in staat bent om al mijn vragen te beantwoorden. U hoeft zich hier niet voor te generen. Ik kan mijn vragen immers altijd in de vorm van een nieuwe vraag om uitleg indienen.

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

**Minister Hilde Crevits:** Mijnheer de voorzitter, ik zal eerst de vragen van de heer Decaluwe beantwoorden.

Hoewel de kostprijs voor 40 percent fiscaal aftrekbaar is, is de vraag naar energieaudits zeer beperkt. Ik moet evenwel opmerken dat het principe van de energieaudits en de bijbehorende fiscale aftrekbaarheid tot de federale

bevoegdheden behoren. Vlaanderen heeft enkel de opdracht op zich genomen de energiedeskundigen op te leiden. De ontwikkeling van de software maakt deel van dit opleidingspakket uit.

De heer Decaluwe vraagt om meer Vlaamse ondersteuning. Ik vind een subsidiëring met 40 percent al aanzienlijk. Het lijkt me een interessante suggestie om de doorlooptijd voor het opstellen van een kwaliteitsvolle energieaudit in te korten. Het lijkt me alvast wenselijk dit knelpunt verder te onderzoeken. Ondanks het bestaan van subsidies, blijft de kostprijs het grootste probleem. Een inkorting van de doorlooptijd zou tot een daling van de kostprijs leiden. Dit zou de interesse van de Vlaamse gezinnen allicht doen toenemen. Ik heb het Vlaams Energieagentschap verzocht me in dit verband een voorstel voor te leggen.

Wat het inzetten van energiedeskundigen voor woningaudits betreft, verwijs ik naar het besluit van de Vlaamse Regering van 2 maart 2007. Dit besluit regelt de verplichting tot het uitvoeren van energiescans. Volgens de heer Decaluwe kunnen de gemeenten, onder meer omdat hun personeel hiertoe niet is opgeleid, hier niet voor zorgen. Een gemeentebestuur kan echter kiezen wie de scan mag uitvoeren. Die opdracht kan aan het gemeentepersoneel, aan de netbeheerders of aan derden worden toevertrouwd. Dus is er geen enkel probleem om te zeggen dat voor ons erkende energiedeskundigen de ideale partners zijn om de energiescans uit te voeren, maar de keuzevrijheid ligt bij de gemeenten.

Daarnaast is het zo – en dat is misschien een belangrijke nuancering – dat de energiescan waarvan sprake in het besluit goedgekeurd door de Vlaamse Regering, veel minder diepgaand is dan een energieaudit, waardoor ook de kostprijs van de scan veel beperkter is. Ik heb er geen zicht op of de deskundigen aan de lagere kostprijs interesse zullen hebben om die energiescans uit te voeren. Voor die gemeenten die te kennen gegeven hebben dat ze de uitvoering van de scans aan de netbeheerder overlaten – en zo zijn er heel wat – hebben de meeste netbeheerders een aanbestedingsprocedure uitgeschreven waarbij de concrete uitvoerders van de energieaudit aangewezen werden. Maar het resultaat van de procedures kan ik u nog niet geven, omdat die nog niet bekend zijn.

U vroeg of het mogelijk was om in het kader van de REG-actieplannen de distributienetbeheerders te verplichten een minimaal aantal energieaudits te doen. Op basis van het besluit van de Vlaamse Regering ben ik niet gemachtigd om netbeheerders te verplichten tot de uitvoering van energieaudits. Het opleggen van een verplichting tot energieaudits zou een wijziging veronderstellen van dat besluit. Het project loopt gedurende drie jaar, daarom vind ik het niet opportuun om er nu grote wijzigingen in aan te brengen.

Aangezien die REG-openbaredienstverplichtingen opgelegd zijn om energie te besparen, mogen volgens dit nieuwe besluit vanaf 2008 geen fictieve besparingen meer worden toegekend aan zachte acties waaronder energieaudits zonder effectief besparende effecten. Hoewel energieaudits zonder twijfel nuttig zijn om energiebesparende maatregelen te kunnen identificeren en te kijken hoe die idealiter zouden kunnen evolueren, levert een audit op zich geen besparingen op. Die worden pas gerealiseerd bij het effectief uitvoeren van de maatregelen of de aanbevelingen die in een energieaudit opgenomen zijn. Netbeheerders die vanaf 2008 energieaudits gaan betoelagen – bijvoorbeeld in het kader van een sensibiliseringsactie – worden daarvoor niet vergoed in termen van energiebesparing voor het halen van hun resultaatsverplichtingen.

Als blijkt dat energiedeskundigen in de onmogelijkheid verkeerden om in de laatste vijf jaar vijf audits uit te voeren, dreigen zij dan effectief hun erkenning te verliezen? Ik kan u misschien geruststellend nieuws brengen. Ik heb een wijzigingsbesluit laten voorbereiden waarin de voorwaarden aangaande de vernieuwing van de erkenning, geschrapt zijn. Dat betekent dat de energiedeskundigen die in de onmogelijkheid verkeerden om hun aantal energieaudits te halen, hun erkenning niet zullen verliezen. Het wijzigingsbesluit is zeer recent principieel goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Ik verwacht een definitieve goedkeuring in de loop van november.

De vragen van de heer Glorieux sluiten nauw aan bij de vraag van de heer Lachaert over het invoeren van een verplicht energiecertificaat bij de verkoop van woningen, die straks nog gesteld moet worden.

**De voorzitter:** Gaat u akkoord dat u het antwoord van de minister op de vraag van de heer Lachaert afwacht en dan eventueel opnieuw tussenkomt?

**De heer Eloi Glorieux:** Ik ga akkoord.

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

**De heer Carl Decaluwe:** Ik dank de minister voor het uitvoerige antwoord. U hebt ingespeeld op een aantal bekommernissen die in de vragen aan bod kwamen.

De problematiek van homogene bevoegdheidspakketten is natuurlijk een plaat die afgezaagd wordt. Als men het heeft over energiescans en energiescans light, dan verwijst dat ook naar de problematiek van de energieboekhouding in openbare besturen, in scholen enzovoort. Het ideale zou zijn dat men naar één globaal uniform pakket zou kunnen gaan. Ik denk dat we daar toch naar moeten streven in het kader van transparantie.

De gemeenten hebben de keuzevrijheid. Maar energiedeskundigen hebben enorme inspanningen geleverd,

opleidingen gevolgd en hebben ervaring. Het zou toch goed zijn dat ze op een of andere manier aanbevolen worden bij de distributienetbeheerders en de gemeentebesturen. Een omzendbrief zal wel niet gepast zijn, maar er moeten toch andere manieren zijn om ervoor te zorgen dat die energiedeskundigen serieuze kansen krijgen. De erkenningsprocedure is al wat afgezwakt en aangepast, maar toch blijft een extra impuls nodig om de energiedeskundigen ten volle te kunnen inschakelen in die energiescans.

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

**De heer Eloi Glorieux:** Ik denk dat het eerste deel van mijn tussenkomst aansluit bij wat daarnet gezegd werd. Ik denk dat het hoe dan ook een aberratie is dat energieauditeurs niet ingezet worden bij de scans uit de REG-openbaredienstverplichtingen van de distributienetbeheerders.

Ik wou toch nog vragen wat u concreet gaat doen om de kosten van de energieaudits te drukken. Gaat u eventueel evalueren of al die gegevens, die toch tijdrovend zijn, wel effectief nodig zijn voor de opmaak van een goed advies?

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

**Minister Hilde Crevits:** Mijnheer Glorieux, u moet zich eens afvragen of de auditeurs geïnteresseerd zijn om het te doen. De scan staat niet op zich, maar brengt kleine ingrepen mee. Hij is gekoppeld aan een effectieve besparing.

Mijnheer Decaluwe, een energiedeskundige die audits doet, kan perfect deelnemen aan een aanbesteding. De vraag is of hij geïnteresseerd is in dat type zaken. Het certificaat is veel eenvoudiger dan een audit. De software en de screening zijn veel eenvoudiger. De software voor een audit is ingewikkelder en is diepgaander. We kunnen niet alles tegelijk realiseren. We kunnen niet tegelijk grondig en toch simpel werken. Misschien moeten we aan de energiedeskundigen duidelijk maken dat ze perfect kunnen inspelen op de verplichte energiescans.

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

---

**Vraag om uitleg van de heer Patrick Lachaert tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het invoeren van een verplicht energiecertificaat bij de verkoop van woningen**

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

**De heer Patrick Lachaert:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik ga mijn inleiding achterwege laten, er is al voldoende gezegd over het verplichte energiecertificaat. Ik heb mijn vraag om uitleg ingediend in augustus, naar aanleiding van de commotie rond het onderscheid tussen de standaardenergieaudit zonder opvolging en het energieprestatiecertificaat.

Men is gestart met een ander doeleinde om te belanden bij een tweede luik, namelijk een energieprestatiecertificaat. Dat is heel wat goedkoper. Een audit kost tussen 400 en 1500 euro, een certificaat slechts 200 à 250. Waar komt dat grote prijsverschil vandaan? Het gevaar bestaat dat men altijd de goedkoopste formule zal kiezen, en het spreekwoord zegt dat de gierigheid de wijsheid bedriegt.

Het verschil in kostprijs tussen de energieaudit en het energieprestatiecertificaat zal eigenaars niet stimuleren een energiedeskundige aan te spreken voor het uitvoeren van een energieaudit. Is het de bedoeling om in de toekomst nog energieaudits te laten uitvoeren?

Zullen de energiedeskundigen, die een opleiding genoten voor het afleveren van een energieaudit ook automatisch een energieprestatiecertificaat kunnen afleveren? Ik veronderstel van wel, aangezien de audit wat ingewikkelder ineenzit dan het certificaat. Met een goed bestuur moet dat kunnen.

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

**Minister Hilde Crevits:** Er is een verschil tussen de standaardenergieaudit en een energieprestatiecertificaat. De audit betekent een grondige screening van de woning met een aangepaste software, maar zonder opvolging. Het certificaat vermeldt de energetische prestaties van een woning aan de hand van een score of kengetal. Op basis van enkele eenvoudige parameters wordt een woning beoordeeld. De huurder of koper kan dus controleren hoe een woning scoort op het vlak van energie.

Aan het certificaat is een adviesluik verbonden. Het is een eenvoudig advies met algemene tips om energie te besparen. Een energieaudit geeft een meer gedetailleerd beeld van de energetische toestand van de woning. Via een energieaudit verkrijgt men een goed inzicht in de energiestromen van de woning, een lijst van maatregelen die een grote energiebesparing kunnen opleveren, een inschatting van de rendabiliteit van de maatregelen, rekening houdend met premies en fiscale steun, en technische informatie over de correcte uitvoering van de maatregelen. Energieaudits vormen het instrument bij uitstek voor mensen die energiebesparend willen verbouwen. Het certificaat biedt de kandidaat-huurder of -koper louter algemene informatie: de woning scoort energetisch goed of slecht.

U denkt dat het verschil in kostprijs tussen de audit en het certificaat eigenaars niet zal stimuleren een energie-

deskundige aan te spreken voor een audit. De twee instrumenten hebben een heel andere bedoeling, dat heb ik net uitgelegd. Het is inderdaad de bedoeling om ook na de invoering van het energieprestatiecertificaat nog energieaudits te laten uitvoeren. Het blijft een nuttig instrument bij het verbouwen.

Ik heb aan het Vlaams Energieagentschap de opdracht gegeven om uit te zoeken in hoeverre de doorlooptijd van een audit kan worden ingekort zodat de aanvragers sneller accurate informatie krijgen.

Het is uiteraard de bedoeling om energiedeskundigen die een opleiding hebben genoten voor het uitvoeren van een energieaudit, de mogelijkheid te geven om een certificaat te verlenen. Toch zal er een korte opleidingsmodule gevolgd moeten worden omdat de software anders is. De software die nu al bestaat voor energieaudits, kan niet volledig worden overgenomen. Wat we meten, is immers totaal anders. Na een korte opleidingsmodule zullen de energiedeskundigen ingeschakeld kunnen worden om de energieprestatiecertificaten uit te reiken.

De lagere kostprijs hangt samen met het feit dat het diepteniveau van de verschaft informatie lager ligt.

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

**De heer Patrick Lachaert:** Hebt u er enig idee van hoeveel energieaudits per jaar worden uitgevoerd?

**Minister Hilde Crevits:** Gemiddeld worden per jaar 350 audits uitgevoerd. We vermoeden dat we jaarlijks 70.000 certificaten nodig hebben, alleen al voor de koopwoningen.

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

**Vraag om uitleg van de heer Patrick Lachaert tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de stand van zaken inzake de overdracht van provinciewegen**

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

**De heer Patrick Lachaert:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, er is al een aantal jaren sprake van de overheveling van de provinciewegen naar het Vlaamse Gewest. Die overheveling is besproken tijdens de regeringsonderhandelingen en is opgenomen in het regeerakkoord. Het gaat daarbij over alle provincies behalve de provincie Limburg. Vlaams-Brabant en Antwerpen zouden het verst gevorderd zijn. Oost- en West-Vlaanderen nemen nog een afwachtende houding

aan. De vorige bestendige deputatie van Oost-Vlaanderen was daar niet echt voor te vinden, maar die inzichten zijn intussen gewijzigd.

In het kader van het kerntakendebat van 2003 is binnen de Vlaamse Regering een akkoord gesloten over de overheveling. In het regeerakkoord staat het principe voorop dat de provinciale wegen worden overgedragen aan het gewest. De wegen zouden eerst worden overgedragen aan het gewest, daarna zou een evaluatie worden gehouden. De wegen met een regionale of subregionale bestemming zouden aan het gewest worden overgedragen. De andere wegen met een veeleer lokale functie zouden aan de gemeenten worden overgedragen. Die procedure bestaat al jaren. Zo was bijvoorbeeld de weg van Hulst naar Doornik in het verleden een heel belangrijke weg maar intussen is hij gedesaffecteerd naar een lokale functie. Het is nu een weg met een lokale functie.

Er is echter een probleem. Wanneer er aan de provinciale wegen werken moeten worden uitgevoerd, bijvoorbeeld rioleringswerken – een zaak van Aquafin omdat het bovengemeentelijk is – dan zijn de provincies veeleer terughoudend om mee te stappen in die projecten. De gemeenten willen samen met Aquafin die rioleringsaanleggen, maar de provincies zijn niet geneigd om daar nog veel geld aan uit te geven zolang zij geen uitsluitel hebben.

Ik geef het voorbeeld van mijn eigen gemeente. Door mijn gemeente loopt een grote provinciale weg. We hebben heel wat moeite moeten doen om de provincie te overhalen daar mee in te investeren. Zij houdt immers rekening met een eventuele overdracht van die weg naar het gewest.

Ook voor het onderhoud leidt dit tot problemen. Wegen moeten onderhouden worden. Dat is een noodzaak. Er moet dan ook dringend uitsluitel worden gegeven. De regelgeving ter zake bepaalt dat een weg die van het ene bestuur aan het andere wordt overgedragen, in degelijke staat van onderhoud moet zijn. En daar ligt het paard gebonden. Wanneer de provinciewegen worden overgedragen aan het gewest, dan zal de provincie eerst wat investeringen moeten doen om die wegen in orde te maken.

Mevrouw de minister, wat is de huidige stand van zaken inzake de overdracht van de provinciewegen aan het gewest? Welke termijn is vastgelegd om de overname van deze wegen door het Vlaamse Gewest definitief af te ronden? Worden in de begroting van 2008 voldoende middelen uitgetrokken om deze overdracht mogelijk te maken? Kunnen de provincies niet op hun verplichtingen worden gewezen voor het onderhoud van de provinciale wegen en hun inbreng in openbare werken op deze wegen?

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

**De heer Carl Decaluwe:** Mijnheer de voorzitter, ik kan de vraag van de heer Lachaert volledig onderschrijven. Ik verwijs ook naar het regeerakkoord dat op dit vlak vrij duidelijk is.

Ik heb nog een bijkomende vraag. Minister Van Mechelen en minister Van Brempt hebben blijkbaar namens hun partijen mee onderhandeld over het bestuursakkoord in Antwerpen, of ze hebben het mee ondertekend. Klopt het dat ze zich hebben geëngageerd om de wegen over te nemen in de huidige staat? Dat zou natuurlijk haaks staan op de geplogenheden. Als dit gerucht klopt, dan zijn beide excellenties hun boekje te buiten gegaan en moet de Vlaamse overheid helemaal geen rekening houden met dit engagement. Het is een politiek bestuursakkoord. Kloppen de geruchten?

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

**Mevrouw Cindy Franssen:** Mevrouw de minister, in Oost-Vlaanderen zijn er 14 provinciewegen die samen 194 kilometer lang zijn. Er zijn nog steeds een aantal missing links op het vlak van de fietspaden, zeker in het zuiden van Oost-Vlaanderen. Wordt bij de overname in de nodige middelen voorzien om die missing links weg te werken?

**De voorzitter:** De heer Van den Heuvel heeft het woord.

**De heer Koen Van den Heuvel:** Mijnheer de voorzitter, ik wil me graag aansluiten bij de vragen van de collega's, want het gaat inderdaad niet om een probleem van Vlaams belang. Het is inderdaad niet zo dat 6 miljoen Vlamingen er wakker van liggen, maar toch zijn er een aantal mensen die in de buurt van de wegen wonen en die last ondervinden. In mijn provincie heeft het provinciebestuur een aantal van die mensen een brief gestuurd. De afzender was de toenmalige deputé voor openbare werken, en toevallig werd de brief vlak voor de provinciale verkiezingen verstuurd. In de brief stond dat er grote investeringen op stapel stonden.

Mevrouw de minister, wat is er gebeurd? Wat is de status van de investeringsprojecten? Niet alleen voor mijn gemeente Puurs, maar ook voor Duffel werd al een investeringsproject door de provincie uitgewerkt. Ook dat werd 'on hold' gezet. Het zijn toch lopende projecten? De buurtbewoners hebben verwachtingen. Wat zal er nu gebeuren? Wellicht komt dit niet alleen in mijn provincie, maar ook in de andere voor.

Uit de situatie in mijn regio blijkt dat drie vierde of vier vijfde van de provinciale wegen louter lokale wegen zijn. Ik vind dat ze niet onmiddellijk tot de opdrachten van het Vlaamse Gewest behoren. Wordt dit bekeken? Komt er een operatie provincie-Vlaamse Gewest en zal het Vlaamse Gewest de differentiatie

maken? Zal het Vlaamse Gewest beslissen welke wegen het behoudt en welke wegen het afstoot? Lokale besturen en zeker vooruitstrevende lokale besturen staan open voor elk voorstel en willen de wegen wel rechtstreeks overnemen van de provincies, maar op voorwaarde natuurlijk dat ze in goede staat zijn. Het mogen geen wegen zijn die de voorbije jaren werden verwaarloosd.

**De heer Jan Peumans:** Dit sluit een beetje aan bij de discussie die we zopas voerden over het categoriseren van de wegen.

Mevrouw de minister, ook de omgekeerde beweging is mogelijk. Hoeveel gewestwegen zullen worden overgedragen aan de gemeenten?

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

**Minister Hilde Crevits:** Mijnheer de voorzitter, dames en heren, ik geef u eerst het aantal kilometer provinciewegen per provincie: in Antwerpen 103 kilometer, in Oost-Vlaanderen 194 kilometer, in Vlaams-Brabant 129 kilometer en in West-Vlaanderen 182 kilometer. In Limburg zijn er geen provinciewegen.

De overdracht van de provinciewegen naar het gewestelijke of gemeentelijke niveau werd inderdaad afgesproken in het bestuursakkoord met de lokale overheden en de provincies op 25 april 2003 – een hele tijd geleden dus. De overdracht van de provinciewegen werd dan ook expliciet opgenomen in het regeerakkoord. De overname van de wegen is nog niet gebeurd, voornamelijk omwille van de budgettaire implicaties. Een aanzienlijke uitbreiding van het patrimonium betekent immers ook een aanzienlijke uitbreiding van de kosten. De wegen moeten natuurlijk ook onderhouden worden.

De problematiek van de overname van de provinciewegen werd ook nu aangekaart bij de begrotingsbesprekingen. Die besprekingen moeten nog starten in het parlement, maar de regering heeft principieel beslist om in 2008 in 10 miljoen euro te voorzien voor de overname van een eerste reeks provinciewegen en in 2009 en 2010 in 20 miljoen euro. In drie jaar tijd zouden we dus tot een overname van de wegen kunnen komen, maar ik zal dat straks nog nuanceren.

Ik heb intussen aan mijn administratie Wegen en Verkeer gevraagd om een werkgroep op te starten om de modaliteiten en de fasering voor de overdracht voor te bereiden. Dit moet gebeuren in nauw overleg met de verschillende provincies. De Vereniging van de Vlaamse Provincies heeft in haar schoot een werkgroep Openbare Werken. Ik heb gevraagd dat de verschillende bestendig afgevaardigden het onderling proberen eens te worden over de wijze waarop dergelijke overdracht kan gebeuren. Uiteraard zal mijn administratie daar zeer veel

ondersteuning aan kunnen bieden. Ze heeft zelf de werkzaamheden ter zake opgestart.

De provinciewegen kunnen niet allemaal tegelijk worden overgenomen. Het gebeurt dan ook gefaseerd. Het is van bijzonder groot belang dat de modaliteiten nauwkeurig worden vastgelegd. En daar, mijnheer Lachaert, ligt niet het paard maar het kalf gebonden: die modaliteiten hebben budgettaire gevolgen. De toestand van de weg is een groot item. Worden wegen overgenomen in goede staat? Moeten ze eerst worden heringericht of worden ze overgenomen in de staat waarin ze zich bevinden? Wat met het personeel dat vroeger werd ingezet voor deze wegen? Wat is de categorisering? Het lijkt me logisch dat we in eerste orde starten met de overname van wegen die nu al secundair gerangschikt zijn, maar ook dit moet nog worden doorgepraat. Het is van belang dat we een budgettaire pad hebben uitgezet en dat de modaliteiten hopelijk op korte termijn soepel kunnen worden vastgelegd.

Wat betreft het Antwerpse bestuursakkoord, kan ik bevestigen dat ik daar geen uitspraken over heb gedaan. Ik ben geen betrokken partij. Het lijkt me beter dat u daar de betrokkenen mee confronteert. Het bindt in geen geval de Vlaamse Regering. De Vlaamse Regering heeft wat dat betreft ook geen uitspraken gedaan.

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

**De heer Patrick Lachaert:** Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Wat betreft het Antwerps bestuursakkoord weet ik niet of dit er al dan niet instaat. Ik weet, als voormalig schepen van Openbare Werken, wel dat er een omzendbrief is die zegt dat als er een overdracht is, die moet gebeuren in een 'degelijke staat van onderhoud'. Ik veronderstel dat deze omzendbrief voor iedereen geldt.

Ik vraag me af of de tweetrapsbenadering nodig is. Het zou van een verstandige aanpak getuigen als het gewest de provinciewegen zou aanpakken of overnemen die een regionale of subregionale functie hebben, wat u secundair noemt. Is het nodig dat voor de andere provinciale wegen, die een zuiver lokale bestemming hebben, het gewest er nog eens wordt tussen geschoven? Kunnen die niet rechtstreeks aan de gemeente worden overgedragen? Dat zal uw budgettaire verplichting ook wat verminderen. Ik reken 160 kilometer per provincie maal vier. Dat komt uit op 640 kilometer, waarvan ongeveer 150 kilometer zuiver lokaal is. Ik zou het dan ook niet moeilijker maken dan nodig voor het gewest. Dit zou een snelle oplossing zijn die de budgettaire verplichting wat beperkt.

Ik heb gehoord dat in de fasering een bepaalde provincie de voorkeur krijgt. Ik hoop dat dit niet waar is en dat alle provincies op dezelfde manier en op dezelfde basis worden aangepakt. Ik reken op uw gezond verstand.

Oost-Vlaanderen heeft daar zeven man personeel voor. U moet die problematiek ook niet overdrijven. Het statuut van het personeel van de het Vlaamse Gewest is trouwens beter dan dat van de provincie. Ik denk niet dat dit veel problemen met zich mee zal brengen.

Als de politieke wil en de centen er zijn, moet het mogelijk zijn om dit op een realistische, aanvaardbare en voor iedereen gelijke basis aan te pakken.

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

**De heer Carl Decaluwe:** Mevrouw de minister, uw antwoord was zeer duidelijk. Ik sluit me aan bij de heer Lachaert dat alle provincies op een gelijkaardige manier moeten worden behandeld. Voor de Antwerpenaars geldt hetzelfde. We zullen dit nauwlettend in het oog houden.

**De heer Jan Peumans:** Ik veronderstel dat u het over vier van de vijf provincies hebt.

Ik kom nogmaals terug op de categorisering van de wegen. In Limburg beweegt er niets. Zolang dat niet gebeurt, zullen de problemen blijven bestaan.

**De voorzitter:** De heer Van den Heuvel heeft het woord.

**De heer Koen Van den Heuvel:** Ik wil me voor 100 percent aansluiten bij de heer Lachaert. Ik vind het logisch dat het onmiddellijk van de provincie naar de gemeente gaat, met de garantie dat de provincies er zich niet snel van afmaken en dat de gemeentebesturen voor de financieringslast moeten opdraaien, zonder dat dat in de financiële meerjarenplanning is opgenomen. De gemeenten maken nu allemaal ernstige meerjarenplanningen op en dan komt dat cadeautje plots uit de lucht gevallen. Dat is een duidelijke randvoorwaarde.

**Minister Hilde Crevits:** De suggesties zijn zeer interessant. Er is in het budget voorzien en de wil is er. Ik hoop dat we erdoor geraken.

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

---

**Vraag om uitleg van de heer Sven Gatz tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de ontubbeling van de Ring rond Brussel**

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

**De heer Sven Gatz:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik zal eerst toelichten wat ik met de ontubbeling van de ring bedoel. Ik ben op de hoogte van onderzoeken die al enkele jaren lopen met betrekking tot

de verbreding van de ring op bepaalde plekken. Ik heb het niet specifiek daarover, maar over nieuwe plannen die bij het begin van het zomerreces bekend gemaakt werden door de Vlaamse Regering om te bekijken of op sommige stukken van de ring, dan wel op de hele ring, er een verdere ontubbeling van rijstroken zou moeten komen. Er zou formeel sprake van zijn om op sommige plekken het aantal rijstroken met twee per rijrichting te doen toenemen.

U hebt zelf al aangegeven dat dat momenteel in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen niet mogelijk is. U zegt dat een aantal onderzoeken loopt. Het zou de bedoeling zijn om het lokale verkeer te scheiden van het doorgaande verkeer. Ik had graag wat technische toelichting bij wat ik me daar precies bij moet voorstellen.

De fundamentele vraag die in deze commissie al wel vaker aan bod zal zijn gekomen – ik ben geen habitué van deze commissie – is in welke mate we met dit project tot oplossingen zouden komen. We willen een betere doorstroming van het verkeer. We weten echter allemaal, het is een wetmatigheid van de massapsychologie, dat hoe meer wegen er worden gebouwd, hoe meer ze ook gebruikt zullen worden. Ik zou graag uw licht zien schijnen over die opportuniteitsafweging.

We zijn ons er ook van bewust dat er iets moet gebeuren. Er is het START-project van de Vlaamse Regering en de ontsluiting van de luchthavenregio. Daar tegenover staat dan weer de overlast voor de inwoners van wijken en gemeenten die aan de ring grenzen en mogelijk op termijn met een verdubbeling van het verkeer zouden worden geconfronteerd als de werken, zoals aangekondigd, ooit werkelijk van start zouden gaan.

U weet zeer goed dat u rekening zult moeten houden met overleg met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Zelfs al ligt de ring maar voor een klein gedeelte op Brussels grondgebied, in het kader van de MER's, die lang kunnen duren, moet aan heel wat regelgeving tegemoet worden gekomen, ook aan die van Brussel. We zijn nog niet aan onze nieuwe patatjes.

Ik heb vernomen dat de Brusselse Fietsersbond nogal zwaar aan dit dossier tilt. Men zegt dat men weer plaats maakt voor de auto – ik heb daarnet genuanceerd mijn standpunt daarover gegeven – en men vraagt zich af of men niet beter ook zou investeren in wegen voor fietsers om de hoofdstad veel gemakkelijker en veiliger per fiets toegankelijk te maken.

Mevrouw de minister, wanneer wordt er een resultaat verwacht over de studie over de ontubbeling van de ring? Gelieve daarbij het onderscheid te maken tussen de uitbreiding per rijvak, die al een tijdje onderzocht wordt, en een nog veel grotere uitbreiding voor de toekomst. In welke mate plant u hierover overleg met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en de Brusselse gemeenten?

Mocht de grote ontdubbeling van de ring, een soort superring, een feit worden, dan hoop ik dat er maatregelen zullen worden genomen om de overlast, zoals geluid en fijn stof, zo veel als mogelijk te beperken. Er zijn al maatregelen genomen de voorbije jaren, maar dan zullen er nog veel meer moeten worden genomen.

Plant u overleg met uw Brusselse collega bevoegd voor Mobiliteit om werk te maken van een versnelde uitbouw van de fietsinfrastructuur in het grensgebied tussen Vlaanderen en Brussel? Ik stel deze vraag omdat het fietsrouten netwerk, dat een exportproduct is van Limburg en een van de prachtigste uitvindingen is van de laatste jaren – dat zeg ik graag ten behoeve van de voorzitter en de andere Limburgers – al over heel Vlaanderen is uitgezwemd, behalve over de regio Brussel en Halle-Vilvoorde. Daar blijft dus niet alleen het splitsingsdossier liggen maar ook de aansluiting van een degelijk fietsrouten netwerk op de hoofdstad.

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

**De heer Joris Vandenbroucke:** Mijnheer de voorzitter, ik sluit me aan bij de vragen van de heer Gatz, ook al omdat ik geweldig gecharmeerd ben door het feit dat de heer Gatz zich de fundamentele vraag durft stellen of het aanleggen van extra rijstroken wel een fundamentele oplossing biedt voor de fileproblematiek. Dat is een geluid dat we niet zo vaak horen uit zijn fractie. Tijdens het actualiteitsdebat van vorige week heb ik sterke vraagtekens geplaatst bij het aanleggen van een extra rijstrook op de E313 om de files op te lossen. Ik stond in dat discours helemaal alleen. Ik ben blij dat ik nu een medestander heb gevonden. Mijnheer de voorzitter, u was er toen inderdaad niet, maar iemand van uw fractie heeft toen wel een ander verhaal gebracht.

Mevrouw de minister, ik was enorm verrast toen u nog geen maand minister was en de heer Caestecker al met een enorm plan in de krant stond. Hij spreekt in De Morgen zelfs over meer rijstroken dan een ontdubbeling op sommige plaatsen.

Ik wil ook weten wat deze plannen precies inhouden. Ik dacht dat we bij het begin van de legislatuur hadden afgesproken – en ik verwijs hiervoor naar de beleidsbrieven en de beleidsnota van uw voorganger, de huidige minister-president -, om een aantal missing links op ons wegennet prioritair aan te pakken. Ik dacht niet dat een ontdubbeling van de Brusselse ring daarbij stond. Ik wil ook weten of de plannen over de uitbreiding van de Brusselse ring inderdaad op de tekentafel liggen.

Op basis van welke studies is men daar eventueel aan begonnen? Is er een visie op de afwikkeling van het mobiliteitsprobleem in en rond Brussel, waarin vervat zit dat de ontdubbeling van de Brusselse Ring een fundamentele oplossing zou zijn?

In april 2007 heb ik uw voorganger ondervraagd over het probleem van de snelheidsregimes op de autosnelwegen, en hij verwees toen naar een studie die hij samen met zijn collega Smet van de Brusselse regering had besteld over dynamische verkeerssignalisatie op de Brusselse ring. Ik lees in de krantenartikelen van juli 2007 dat er geen sprake zou zijn van dynamische verkeerssignalisatie op de ontdubbelde Brusselse ring. Het zou gaan om 120 kilometer per uur op de snelle stroken en 70 kilometer per uur op de stroken voor plaatselijk verkeer. Klopt dat?

Hoeveel zal het kosten om deze werken uit te voeren, 300 miljoen euro? Waar worden de middelen gevonden? Wordt in deze middelen voorzien in de begroting? Zullen we er sporen van terugvinden in het meerjareninvesteringsplan dat u binnenkort in onze commissie zult indienen?

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

**De heer Eloi Glorieux:** Ik sluit mij graag aan bij deze vraag omdat de problematiek ons en heel wat mensen uit de Vlaamse Rand bezighoudt. We spreken van een ontdubbeling, maar in feite gaat het om een verdubbeling van de noorderring of bepaalde trajecten ervan, waar parallelwegen van telkens twee rijstroken worden bijgevoegd.

Dit plan is irrealistisch en ontzettend duur. Men spreekt over 300 miljoen euro. De vraag is of het plan in de realiteit niet nog veel kostelijker zal zijn. Het past in de filosofie van het START-plan waar men de groene gordel wil opofferen voor een verdere industrialisering en economische ontwikkeling van de regio. Als ik daarnet zei dat het niet realistisch was om met dergelijke megalomane projecten af te komen en de ring te ontdubbelen, verklaar ik mij graag even nader.

In de eerste plaats is het niet realistisch omdat het absurd is sommige stroken te ontdubbelen en te onderbreken door stroken waar geen ontdubbeling is. Als ik het goed begrijp zou er een ontdubbeling komen tussen het aansluitingspunt met de autosnelweg naar Leuven tot aan de autosnelweg met Antwerpen. Dan is er het viaduct van Vilvoorde, waar geen ontdubbeling komt, en nadien zou er weer een ontdubbeling komen vanaf de A12 tot aan de autosnelweg naar de kust. Men creëert dan bottlenecks die het probleem niet zullen oplossen.

Los daarvan geven alle verkeersspecialisten duidelijk aan dat de aanleg van extra rijstroken binnen de kortste keren meer verkeer zal aantrekken waardoor deze zeer dure oplossing helemaal geen oplossing is, maar een deel van een probleem dat op dat ogenblik veel groter zal zijn. En precies dat botst met de optie die deze regering heeft genomen om de logistieke sector in ons land verder te willen ontwikkelen.

Er is effectief een probleem met de doorstroming op die plaats, maar deze megalomane projecten zouden toch maar pas binnen 5 à 10 jaar kunnen worden gerealiseerd. Dat biedt niet onmiddellijk een oplossing voor het acute probleem dat daar rijst, los van het feit dat de extra uitstoot van het toegenomen verkeer ook effecten zal hebben op onze klimaatdoelstellingen.

Er is natuurlijk ook goed nieuws, want er zijn realistische alternatieven mogelijk die bovendien op veel kortere termijn kunnen worden gerealiseerd. Ik had graag geweten wat u van deze alternatieven vindt. Het zijn alternatieven die de doorstroming kunnen verbeteren, de verkeersveiligheid verhogen en de verkeersleefbaarheid in de regio bevorderen.

Dat is bijvoorbeeld het oprichten van een verkeerscentrum voor de ring, waar de verkeersstromen permanent worden in het oog gehouden en bijgestuurd door bijvoorbeeld het plaatsen van dynamische routeinformatieborden over de volledige breedte van de weg. De automobilisten zouden op die manier zeer accurate informatie krijgen die het hen mogelijk maakt de verkeersstromen vlotter te doen verlopen. Er zouden bijvoorbeeld boodschappen op kunnen worden geplaatst zoals 'voor de afrit Grimbergen nu al voorsorteren'. Er zou ook een groene golf kunnen worden aangegeven met een ideale snelheid voor het verkeer van dat ogenblik, zodat het verkeer zo vlot mogelijk verloopt.

Daarnaast zullen conflictsituaties bij het in- en uitvoegen op de ring moeten worden weggewerkt door eenvoudiger ingrepen dan het megalomane ontdebberingsproject. Zoals hier al werd aangegeven, kan ook het snelheidsregime worden aangepakt. Als men overgaat tot een maximumsnelheid van 90 kilometer per uur voor personenwagens en 100 kilometer per uur voor vrachtwagens over de hele ring, dan zou volgens de verkeers-experts die ik heb geraadpleegd, de doorstroming al veel vlotter verlopen.

Ten slotte nog iets over de zeer terechte kritiek van de Fietsersbond. Ik ben blij dat een aantal fracties van de meerderheid ondertussen ook hebben aangegeven dat ze achter die kritiek staan. Ik herinner me dat, nog niet zo heel lang geleden, een voorstel van resolutie van Groen!, dat daar heel specifiek over ging, nog werd weggestemd. Het ging over de vraag om ook een Gewestelijk Expressnet (GEN) voor de zachte weggebruiker in het leven te roepen. Dat voorstel houdt in dat de verschillende dorpskernen van de Vlaamse randgemeenten via een netwerk van functionele, comfortabele en veilige fietspaden met het centrum van Brussel verbonden worden. Dat is meestal maar tien tot vijftien kilometer, dus een fietsbare afstand, waardoor we heel wat mensen die nu elke dag van de Vlaamse Rand naar het centrum van de hoofdstad met de wagen in de file staan, een alternatief bieden.

Mevrouw de minister, wat is er nu eigenlijk aan van de megalomane plannen die de heer Caestecker lanceerde,

maar waarover hij duidelijk zei dat de budgetten al waren ingeschreven en concreet deel uitmaken van de visie op het START-plan?

Bent u bereid om de alternatieven die ik heb geschetst, mee in overweging te nemen?

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

**De heer Flor Koninckx:** Mevrouw de minister, ik zou toch nog een suggestie willen meegeven. Het lijkt me een verschrikkelijk megalomaan project, maar er zijn misschien andere mogelijkheden.

Met de bestaande infrastructuur kan men, zoals gebeurt bij bepaalde werkzaamheden, in plaats van de bestaande drie vrij brede rijstroken, met licht versmalde rijstroken ook vier rijstroken maken, mits aangepaste signalisatie, snelheidsbeperkingen, doorstromingsmaatregelen en gezonde informatie voor de weggebruiker.

Ik heb nog gezegd dat de capaciteit van een autosnelweg maximaal is met een verkeersstroom van 80 kilometer per uur. Als men de snelheid beperkt en de rijstroken versmalt, kan men met de huidige infrastructuur vrij goedkoop en zeer snel een oplossing bieden voor het capaciteitsprobleem.

Ik vind dat we veeleer die dingen moeten onderzoeken dan de ring te ontdebberen. Er werd terecht gezegd dat twee rijstroken extra aanleggen op de ring, als er een viaduct zoals dat van Vilvoorde tussen zit, het probleem enkel verschuift. Dat heb ik vorige week tijdens de discussie over de E313 ook al gezegd, want daar is er een knooppunt in Ranst, waar twee maal twee rijstroken samenkomen en men sowieso geen derde rijstrook kan doortrekken, waardoor men het probleem enkel verschuift en niet oplost.

Mevrouw de minister, ik wil u vragen om op vrij korte termijn te laten bestuderen of met versmalde rijstroken en aangepaste snelheidsbeperkingen een capaciteitsoplossing voor de Ring rond Brussel mogelijk is.

**De heer Jan Peumans:** Mevrouw de minister, l'histoire ce répète. Ik herinner me uit een vorig leven dat de heer Caestecker toen al met het voorstel kwam om de ring rond Brussel te verbreden. Dat was in het fysisch programma voor de provincie Vlaams-Brabant voor de periode 1988-1991. In de geschiedenisboeken kunnen we dat terugvinden.

Ik meen me te herinneren dat een van de vroegere ministers, een Limburger, met name de heer Stevaert, een studie heeft uitgevoerd over het versmallen van de rijstroken, maar dat het werd afgevoerd wegens te gevaarlijk.

Ik heb in interviews met de heer Caestecker gelezen dat men onderzoekt om het viaduct van Vilvoorde



opnieuw op vier rijstroken te brengen. Dat is heel succesvol gebeurd toen het viaduct hersteld moest worden.

Mevrouw de minister, ik vind het jammer dat we in de hele discussie niets horen over het Gewestelijk Expresnet. De vier grote vervoersmaatschappijen gingen met heel grote plannen dagelijks heel veel pendelaars uit de auto halen en proberen hen te overtuigen om gebruik te maken van het openbaar vervoer.

Het is nu puur een betonverhaal, waarbij de oude demon of het monster van Lochness naar boven komt. Dat heeft een zeer grote promotor in de vorm van de huidige directeur-generaal van Wegen en Verkeer.

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

**Minister Hilde Crevits:** Collega's, ook dit is een vraag die tot veel repliek, aanvullende informatie en suggesties aanleiding geeft.

Onmiddellijk na 28 juni heb ik de grote projecten overlopen en een stand van zaken opgevraagd aan de administratie over de START-projecten. De principes voor deze projecten werden een paar jaar geleden al principieel goedgekeurd door de Vlaamse Regering.

Het kaartje dat in de krant stond, wil ik ook aan iedereen bezorgen. De stand van zaken heb ik opgevraagd en kan bij gelegenheid ook hier worden bekeken.

Vandaag staan we voor een fase waarbij er studieopdrachten lopen voor het opmaken van een ontwerp voor twee vakken van de ring. Het betreft het vak van de ring zone Zaventem tussen de A3/E40 Sint-Stevens-Woluwe en de A1/E19 in Machelen en ook het vak ring-Noord 1 tussen de A12 Strombeek-Bever en de A10/E40 Groot-Bijgaarden.

De fase van voorontwerp is voor het vak zone Zaventem afgerond. Voor het vak ring-Noord 1 is dat niet het geval. Daar moeten nog een aantal belangrijke knopen worden doorgehakt.

De zone Zaventem interfereert met het Diabolo-project van Infrabel, dat vorige week werd afgerond. De voorbije maanden hebben we de noodzakelijke aanpassingen gedaan aan de fly-overs van de R11 en de R12 en aan het complex Machelen. Het project wordt in november aanbesteed en de uitvoering wordt voorzien vanaf februari volgend jaar.

Over die ontwerpen en voorontwerpen voor de wegvakken waarover ik het zo-even had, zijn nog geen definitieve beslissingen genomen. Op dit ogenblik wordt dat onderzocht. Het is dus te vroeg om daar vandaag uitspraken over te doen. Ik ben daarmee niet in de pers gekomen. Het enige wat ik heb gedaan, is, zoals het een zorgvuldig

bestuurder past, een stand van zaken opvragen over de startprojecten zoals ze indertijd omschreven zijn.

Mijnheer Gatz, inzake het overleg stelt u een terechte vraag. Er bestaat een stuurgroep waarvan het ministerie van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, het Bestuur Uitrusting en Vervoer en de directie Beleid deel uitmaken. Ze begeleiden ook de beide studieopdrachten. Het is belangrijk om dat te melden. Ook met het Brussels Instituut voor Milieubeheer is er overleg geweest over de verschillende milieuaspecten die aan dit project gebonden zijn, onder andere het probleem van het Laarbeekbos.

In uitvoering van de opdracht risicomangement voor het infrastructuurproject van de ring Noord 1, is er ook een overleg met de omliggende Brusselse gemeenten. Verder overleg en betrokkenheid van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest is absoluut noodzakelijk.

De opmerking van de heer Peumans over de startprojecten ging over het wegennet van de ring, met alle voorstellen die daaraan gekoppeld zijn. In het START-project zitten ook projecten over openbaar vervoer. Mochten die plannen van de dubbele ring gerealiseerd worden – wat vandaag nog niet beslist is – wat moet er dan nog gebeuren? Er moet nog een milieueffectenrapport worden opgemaakt. Alle maatregelen die de heer Gatz heeft aangehaald, moeten in dat ontwerp worden geïntegreerd. Het zijn verplicht uit te voeren milderende maatregelen, zeker inzake geluid en waterafvoer, die zullen voortvloeien uit een MER.

Er bestaan voor beide gewesten fietsroutenetwerken, die zo goed mogelijk op elkaar zijn afgestemd. De realisatie van die netwerken is een verantwoordelijkheid van die beide gewesten. Daarover kan uiteraard overleg worden gepleegd.

Voor de alternatieven is er wel degelijk een dynamisch beheer. Ook over het verkeerscentrum heb ik al gelezen in een van de studies. Alle suggesties zijn op dit ogenblik welkom. Alles wordt onderzocht. Het is nu nog iets te vroeg om al uitspraken te doen over beslissingen daarover.

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

**De heer Sven Gatz:** Mevrouw de minister, het zou wel nuttig kunnen zijn dat deze commissie zich later wat grondiger buigt over het totale dossier. Ik ben blij met deze stand van zaken. Ik heb begrepen dat u behoedzaam te werk zult gaan en de link tussen de noodzaak aan bijkomende doorstroming voor auto's, het openbaar vervoer en het fietsvervoer in het oog zult houden.

**De heer Jan Peumans:** Mijnheer Gatz, wat u suggereert, is dat we een stand van zaken krijgen van alle

missing links. Ik lees in de krant dat naar aanleiding van dit verhaal Via-Invest is gestart. Ik weet van niks. Ik stel voor om dit op een volgende regeling van werkzaamheden in deze commissie te bespreken.

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

**De heer Eloi Glorieux:** Mevrouw de minister, ik had gehoopt dat u zou zeggen dat er niets van aan is, dat het zinsbegoochelingen zijn van de heer Caestecker. Eigenlijk bevestigt u dat het geen hersenschim is, maar een concreet plan dat past in het START-project, dat weliswaar nog in ontwikkeling is en nog kan worden bijgestuurd. We kennen natuurlijk de salamipolitiek die in dergelijke gevallen wordt gevoerd. Ofwel is het in volle ontwikkeling en ligt er niets vast, maar dan zou een hoofd van een administratie van het niveau van de heer Caestecker er beter het zwijgen toe doen. Ofwel is er wel meer aan de hand en zijn de concrete projecten al verder gevorderd dan u hier laat uitschijnen.

Het is absoluut noodzakelijk dat er bijsturingen komen, dat het parlement daarbij wordt betrokken en dat we een hoorzitting krijgen met een concrete stand van zaken. In maart is er ook een voorstelling van het START-plan geweest op voorstel van de provinciegouverneur, waar werd bevestigd dat dit project deel uitmaakt van het START-plan. Het is dus niet zomaar een zinsbegoocheling waar we ons nu geen zorgen over moeten maken omdat het zo'n vaart niet zou lopen. Ik denk dat het inderdaad integraal deel uitmaakt van het START-plan. Het past ook volledig in de filosofie van dat plan, waar we zeker niet achter kunnen staan.

Mevrouw de minister, ik stel u dus opnieuw de vraag over openheid en betrokkenheid van de commissie en van het parlement, zeker voor wat de inoverwegingneming betreft van de alternatieven die ik daarnet heb opgesomd.

– *Mevrouw Annick De Ridder treedt als voorzitter op.*

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

**De heer Joris Vandebroucke:** Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik neem akte van uw uitspraak over zorgvuldig bestuur. U zegt dat het veel te vroeg is om grote plannen aan te kondigen maar de hoogste ambtenaar van uw administratie Wegen en Verkeer huldigt die principes niet. Het is jammer dat we daarmee onze tijd moeten verliezen.

Toch wil ik een citaat uit De Standaard van 14 juli 2007 voorlezen. Uw woordvoester, mevrouw Buyck stelt daarin: "We willen op het noordelijke deel van de Brusselse ring tussen Groot-Bijgaarden en Sint-Stevens-Woluwe het doorgaand verkeer scheiden van het verkeer dat in en rond Brussel moet zijn om een vlottere doorstroming te realiseren. Daartoe zouden er vier extra rijstroken bijkomen, twee in elke richting." U hebt zich

niet uitgesproken over het feit of er al dan niet vier rijstroken worden bijgelegd op de Brusselse ring.

**Minister Hilde Crevits:** Ik herhaal wat ik daarnet heb gezegd. De superring is niet opgenomen in het START-plan. Het kaartje zit daar wel bij. Wat u in De Standaard hebt gelezen, komt perfect overeen met wat in het START-plan is opgenomen als te onderzoeken project. Daarover worden nu studies gemaakt. Ik begrijp de verwarring niet.

Ik heb gezegd dat die studies nu bezig zijn. Definitieve keuzes of beslissingen zijn nog niet genomen. In het plan staat dat er studies moeten worden gemaakt. Dat gebeurt ook.

**De heer Joris Vandebroucke:** Het is goed dat studies worden uitgevoerd. Ik apprecieer dat u duidelijk benadrukt dat er nog altijd geen beslissing is genomen over het aanleggen van extra rijstroken. Van zodra de studies klaar zijn, zou ik me er graag over buigen in de commissie.

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

### **Vraag om uitleg van mevrouw Kathleen Helsen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de werking van de Comités tot Aankoop**

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

**Mevrouw Kathleen Helsen:** Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, in mei 2006 heb ik aan de toenmalig bevoegde minister, de heer Peeters, dezelfde vraag gesteld. Vandaag informeer ik naar de stand van zaken omdat de minister toen in zijn antwoord een aantal voorstellen had gedaan.

De vraag beperkt zich niet tot mijn eigen gemeente. Mijn collega uit het Waasland zei me net dat de problemen in zijn streek net dezelfde zijn. Het probleem moet dan ook ruimer worden bekeken.

We worden vandaag opnieuw geconfronteerd met het feit dat de openbare werken in Vlaanderen goed worden voorbereid, dat er een timing is, dat budgetten worden vrijgemaakt. Er is een zeer goed overleg en een goede samenwerking met het gemeentebestuur. Het dossier dreigt echter vast te lopen omdat het Comité tot Aankoop niet kan overgaan tot de werkzaamheden die nodig zijn om te onteigenen.

Het is vervelend dat de werken daardoor vertraging zouden oplopen. Hetzelfde heeft zich vorig jaar voor-

gedaan met betrekking tot een ander project. Ik heb daarover toen in de commissie de vraag gesteld hoe de Vlaamse overheid een oplossing kan aanbieden. De toenmalige minister zei dat die uit twee onderdelen bestaat: één op de korte en één op de lange termijn. De minister zou nagaan welke praktische afspraken met het comité gemaakt kunnen worden zodat de projecten die in Vlaanderen zijn gepland geen vertraging oplopen. Daarnaast heeft hij ook gezegd dat een punt moet worden gemaakt van de regionalisering van het comité, zodat het probleem op de lange termijn een oplossing krijgt en Vlaanderen meer greep krijgt op de werkzaamheden van dat comité.

Mevrouw de minister, in Herselt rijst een nieuw probleem. Er zijn dringende werken nodig aan de N19. Welke praktische afspraken kunnen op korte termijn worden gemaakt zodat die werkzaamheden geen vertraging oplopen? De toenmalig bevoegde minister, de heer Peeters, heeft vorig jaar duidelijk gezegd dat Vlaanderen de regionalisering goed moet voorbereiden. Als Vlaanderen bevoegd wordt, moeten we er ook klaar voor zijn. Wat is de stand van zaken in de voorbereiding van de regionalisering?

**De voorzitter:** De heer Van den Heuvel heeft het woord.

**De heer Koen Van den Heuvel:** De vraag van mevrouw Helsen is terecht, maar ik zou er nog een vraag aan willen toevoegen. Een lokaal bestuur heeft namelijk een tweede mogelijkheid: het kan ook een onteigenings- en schattingsverslag krijgen via de ontvanger van de registratie, die een federale ambtenaar is. En daarbij doet zich in heel wat regio's precies hetzelfde probleem voor. Die man of vrouw heeft ook zeer veel werk, wat aanleiding geeft tot wachttijden en vertragingen op de werkzaamheden aan fietspaden en zo meer.

Het probleem zit dus niet alleen bij het Comité van Aankoop, maar ook bij de ontvanger van de registratie. Maar het gaat inderdaad om een federaal probleem.

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

**Minister Hilde Crevits:** Collega's, de gevolgen van het probleem zijn merkbaar voor de gemeenten en iedereen die erbij betrokken is, maar het gaat inderdaad om een federaal probleem.

Zoals ook al door mijn voorganger werd geantwoord op vragen over de problematiek van de aankoopcomités, is er overleg geweest tussen het agentschap Wegen en Verkeer en de FOD Financiën. Dat heeft geleid tot concrete afspraken en het sneller afhandelen van een aantal dossiers, bijvoorbeeld lopende dossiers binnen het project van het versneld wegwerken van de gevaarlijke punten.

Het Comité tot Aankoop is een federale dienst, en maakt dus geen deel uit van mijn bevoegdheid. Het maken van

afspraken en het kenbaar maken van de prioriteiten aan de mensen van het Comité tot Aankoop blijft de beste manier om tot resultaten te komen. Ik ben bereid om nog eens zo'n overleg op te starten, omdat we gezien hebben dat het overleg over de gevaarlijke punten wel degelijk zijn effect gehad heeft.

Het lijkt mij niet opportuun om naast het Comité tot Aankoop nog andere organen in het leven te roepen. De oprichting van een eigen aankoopcomité kan mogelijk marktverstoring werken, aangezien de vereiste knowhow en de nodige vergelijkingspunten met betrekking tot een billijke en redelijke prijsbepaling beschikbaar zijn. De toenmalige ministers van Openbare Werken en Mobiliteit hebben in de vorige bespreking gesteld dat een oplossing erin kan bestaan om de aankoopcomités te regionaliseren. De huidige positionering van de aankoopcomités binnen de FOD Financiën strookt immers niet altijd meer met de sinds 1985 sterk geëvolueerde bevoegdheidsverdeling.

Ik kijk uit naar de mogelijke afspraken die hierover gemaakt worden bij de federale regeringsvorming. Een aantal elementen, waaronder de gewijzigde verhoudingen, zouden een regionalisering van de aankoopcomités kunnen rechtvaardigen.

Een andere piste is om voor deze dossiers zelf een opdracht aan een bepaalde instantie te geven om tegen vergoeding de nodige stappen voor de onteigening uit te voeren. Dit kan binnen het protocol van 5 maart 1985 dat afgesloten is tussen de federale regering en de gewestregeringen, maar toch lijkt het mij aanbevelenswaardig om de piste van de regionalisering even zijn verdere gang te laten gaan. We moeten immers waken over de gelijke behandeling van de onteigenden. De instanties die deze opdracht krijgen, zullen ook zelf de nodige knowhow moeten verwerven. Indien er echter na de opmaak van het volgende federale regeerakkoord geen uitzicht is op een oplossing via regionalisering, kan de gesuggereerde piste verder worden uitgewerkt. Het is dan wel belangrijk erover te waken dat er binnen de opdracht ook aandacht is voor de kennisopbouw en dat die ter beschikking wordt gesteld van het Vlaamse Gewest. Een belangrijk aandachtspunt van deze piste zal uiteraard de kostprijs zijn.

Terwijl het Comité tot Aankoop de diensten, zoals een schatting van de waarde van de te onteigenen goederen, het voeren van onderhandelingen met de eigenaars, het opstellen en verlijden van de authentieke akte, enzovoort, kosteloos uitoefent, zullen andere potentiële actoren zoals notarissen, intercommunales en beëdigde schatters hiervoor vergoed moeten worden. Er moet dan ook afgewogen worden of deze meerkost, die momenteel moeilijk ingeschat kan worden, kan opwegen tegen de mogelijke tijdswinst en andere voordelen.

Daarnaast lijkt het mij ook zeer opportuun om vanuit Vlaanderen te streven naar een specifieke regeling voor onteigeningen met een zeer beperkte weerslag, die dus ook een miniem financieel belang hebben. In dergelijke gevallen is een versnelde en vereenvoudigde inbezitname door de onteigenaar verantwoord en verdedigbaar, uiteraard met eerbiediging van de fundamentele rechtsbeschermende waarborgen voor de onteigende. Nu verloopt de volledige onteigening van een woning of een bedrijf op dezelfde wijze als de onteigening van 1 vierkante meter in een bouwvrije zone. Dat roept toch wel wat vragen op.

Een aparte, kortere procedure voor die laatste categorie kan de problemen verhelpen voor een groot aantal dossiers, zoals dossiers inzake fietspaden. Het behoort echter tot de bevoegdheid van de federale instanties om deze regelgeving uit te vaardigen. Ik wacht dan ook met veel belangstelling de verdere onderhandelingen af.

**Mevrouw Kathleen Helsen:** Mevrouw de minister, u zegt dat u de resultaten van de federale regeringsonderhandelingen wilt afwachten en dat u wilt kijken of die regionalisering mogelijk is, om dan na te gaan op welke manier we verder kunnen werken met het Comité tot Aankoop. U geeft ook aan dat u met het comité goede afspraken hebt kunnen maken met betrekking tot de gevaarlijke punten, omdat dat als prioriteit vooropgesteld is. U geeft ook andere mogelijke pistes waarbij u verwijst naar afspraken die met andere actoren zoals de intercommunale kunnen worden gemaakt.

U vermeldt gevaarlijke punten als een prioriteit. Dat is zeer goed te begrijpen. Moet er evenwel geen actie worden ondernomen als het gaat over wegen die niet echt gevaarlijke punten hebben of waarop zware gevallen zich geregeld voordoen, maar die toch in zeer slechte staat zijn omdat jarenlang geen onderhoudswerken zijn uitgevoerd? Voor zulke gewestwegen met zeer druk verkeer lijkt het belangrijk dat de gevolgde procedure geen vertraging oploopt.

Ik denk daarbij aan een zeer concreet voorbeeld. Het gaat over een project dat vorig jaar ten dele is gerealiseerd omdat er afspraken zijn gemaakt met een intercommunale die voor ondersteuning bij het Comité van Aankoop heeft gezorgd. Ik pleit ervoor om dat ook voor het andere gedeelte van de N19 te doen, en niet te wachten tot de regionalisering volledig is gebeurd, want dat laatste zou tot serieuze vertragingen kunnen leiden.

**Minister Hilde Crevits:** Ik ga akkoord met uw opmerking. We moeten wel eerst goed kijken in welke richting alles evolueert, en pas dan kunnen we alles versnellen. Het heeft geen zin om nu een nieuwe procedure in het leven te roepen om nadien de zaken weer anders te moeten aanpakken. De bestaande eenduidigheid, rechtszekerheid en expertise moeten we handhaven.

**Mevrouw Kathleen Helsen:** Ik denk vooral aan een praktische toepassing van vorig jaar. Toen is dat allemaal perfect verlopen, en ik denk dat dit nu kan worden herhaald. Er zijn daarover goede afspraken gemaakt. Als we dat doen, lopen de noodzakelijke werkzaamheden geen vertraging op.

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

**Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het contract afgesloten tussen de NV Waterwegen en Zeekanaal en de firma Argex over het storten van baggerspecie**

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

Ik wil u wel vragen u te beperken tot de beleidsvragen, aangezien gisteren tijdens de bespreking van het dossier van het Rekenhof over de baggerwerken al uitgebreid is gediscussieerd over de technische aspecten van dit dossier.

**De heer Pieter Huybrechts:** Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, op 13 december 2005 stelde ik in de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie aan de huidige minister-president een vraag om uitleg over het uitbaggeren van waterwegen en de beslissing van de Vlaamse Regering om baggerspecie te storten in een ontgonnen kleiput achter het Fort van Burcht/Kruibeke. Het gaat over de zogenaamde Argexput. Minister-president Peeters antwoordde toen: "Ik stel vast dat u nu verheugd bent dat er een oplossing werd gevonden. De Argexput heeft bovendien een bergingscapaciteit voor de vrij lange periode van 10 à 15 jaar." De minister-president zei ook: "Mijnheer Huybrechts, we gaan ervan uit dat door de ingebruikname van de Argexput, de resultaten van onze aanpak en het effectief op kruissnelheid komen, vanaf 2007 merkbaar zullen zijn. Het is misschien mogelijk dat we eerder al resultaten zullen merken, maar ik ben voorzichtig en houd het dus op 2007." Blijkbaar was hij nog veel te optimistisch, want eind 2007 staan we nog altijd geen stap verder.

In antwoord op een schriftelijke vraag van mevrouw Rombouts mochten we ook vernemen dat de Argexput in de eerste plaats met vervuilde specie zou worden opgevuld, omwille van de kwaliteit van de natuurlijke afscherming van de put. Onze fractie is zeker geen tegenstander van deze baggerstortplaats. Integendeel: we zijn blij dat er eindelijk een locatie is gevonden voor het storten van vervuilde baggerspecie. We hebben wel bedenkingen bij het kostenplaatje. En we zijn niet

de enigen. Ook in de audit van het Rekenhof over de baggerwerken staan hierover heel wat opmerkingen.

De realiteit is immers heel wat minder rooskleurig dan was voorgesteld. Zo zou tot op heden nog geen vervuilde baggerspecie zijn gestort omdat er nog steeds geen vergunning is. Uit het onderhandse contract dat is afgesloten tussen de nv Waterwegen en Zeekanaal en de firma Argex blijkt dat Waterwegen en Zeekanaal de put huurt van 1 september 2006 tot 31 december 2020, tegen een prijs van 17 euro per kubieke meter. In het contract staat bovendien dat de betaling van de huur start vanaf september 2006 en dat de huurder zelf moet instaan voor het bekomen van de nodige vergunningen. Waterwegen en Zeekanaal huurde vanaf 1 september 1 miljoen kubieke meter. Dit wil zeggen dat Waterwegen en Zeekanaal sinds september 2006 al ongeveer 1,2 miljoen euro aan huurgelden aan de firma Argex heeft betaald, en zonder dat er ook maar één kilogram vervuilde baggerspecie werd gestort.

De heer Clinckers, gedelegeerd bestuurder van de nv Waterwegen en Zeekanaal heeft gisteren in deze commissie al op enkele opmerkingen geantwoord. Graag had ik van u bijkomende antwoorden ontvangen. Het gaat immers om een niet gering bedrag van belastinggelden. Waarom is een contract afgesloten tussen de nv Waterwegen en Zeekanaal zonder dat het milieudossier in orde was? Waarom werd er niet gewacht op juridische zekerheid? Hoeveel is er al aan huurgelden aan de firma Argex betaald? De heer Clinckers heeft gisteren gezegd dat de marktprijs van de opvulcapaciteit aanzienlijk hoger is dan 17 euro per kubieke meter. Dat zou dus een aanzienlijke besparing betekenen. Volgens het Rekenhof echter tast de huurlast tot aan de ingebruikname van de locatie – wanneer dat ook moge zijn – dit prijsvoordeel aan.

Is het juist dat aan het eind van elk kalenderjaar een afzonderlijke afrekening komt voor een zogeheten ‘post b’ waarover het contract stelt: “De minimum te betalen maandelijkse huur onder b) bedraagt 1/172ste van 3.000.000 kubieke meter.” Tegen 17 euro per kubieke meter is dit een supplement van 3.558.168 euro per jaar. Dat zou blijkbaar kloppen. In de audit van het Rekenhof lezen we dat Waterwegen en Zeekanaal vanaf september 2006 bijna 0,4 miljoen euro per maand betaalt, dus per jaar 4,8 miljoen euro. Als we die 1,2 miljoen euro optellen bij die 3,6 miljoen euro, verkrijgen we inderdaad de som van 4,8 miljoen euro.

Dan kom ik tot mijn belangrijkste vraag, buiten het feit dat er misschien veel geld verloren gaat. Hoe ver staat met het milieueffectenrapport? Wanneer wordt de milieuvergunning verstrekt? Wanneer kan eindelijk de eerste kilogram vervuilde specie worden gestort?

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

**De heer Jos Stassen:** Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, bijna 12 jaar geleden, in tempore non

suspecto, heb ik nota bene als Kruibekenaar voorgesteld deze put te gebruiken om een deel van het probleem van de baggerwerken en de sanering van de onderwaterbodem op te lossen. Dat zou dan gebeuren in ruil voor de put van Steendorp, waarover toen een groot maatschappelijk debat woedde. Wat de grond van de zaak betreft, vind ik dus dat dit moet gebeuren. Laat dat duidelijk zijn. Dat betekent echter niet dat het op een incorrecte wijze moet gebeuren. Mevrouw de minister, ik vrees dat u een ongelooflijk zwaar dossier hebt geërfd en dat u nu met de gebakken peren zit.

Omwille van een aantal omstandigheden heeft ofwel nv Waterwegen en Zeekanaal ofwel de minister van Openbare Werken zich ongelooflijk vergalopperd in dat dossier. Wegens tijdsdruk of wat dan ook hebben ze een contract afgesloten zonder dat de vereiste procedure werd toegepast en zonder dat andere betrokkenen werden toegelaten mee te dingen. Ik wik mijn woorden, maar waarschijnlijk is dat gelopen op dezelfde wijze als het contract dat minister Moerman nu de kop heeft gekost. U moet daarop antwoorden. U, als opvolger van minister Peeters en voogdijminister van nv Waterwegen en Zeekanaal, bent opgezadeld met een dossier dat qua procedure niet goed in elkaar zit. U hebt een contract geërfd waarbij heel wat financiële vragen kunnen worden gesteld. Bij de gehanteerde prijzen kunnen er ontzettend veel vragen worden gesteld. U hebt die verantwoordelijkheid geërfd. De minister en nv Waterwegen en Zeekanaal hebben een contract afgesloten zonder dat ze over de nodige vergunningen beschikten. Iedereen die wat van vergunningen kent, wist dat het niet vanzelfsprekend zou zijn om daar zomaar verontreinigde baggerspecie te gooien. Het is niet omdat het een kleiput is dat er vervuilde klei kan worden gegooid.

U hebt dus een dossier geërfd dat noch qua procedure, noch financieel goed in elkaar zit. Ik wens u veel geluk met het oplossen van die problemen inzake de vergunningen. Ik kan de mensen van Argex niet verwijten dat ze hun unieke positie hebben gebruikt om een geweldig contract uit de brand te slepen. Ze hebben dat handig aangepakt en hun voorwaarden gesteld. Schuif dus de verantwoordelijkheid niet door naar Argex, maar naar uw voorganger, minister Peeters en naar Waterwegen en Zeekanaal. Ik viseer minister Peeters omdat hij op 16 april 2007, op het briefhoofd van Waterwegen en Zeekanaal, een brief met uitleg heeft geschreven en ondertekend. Ik weet niet of het vaak gebeurt dat een minister een brief met briefhoofd van een aparte nv schrijft aan bepaalde betrokkenen. Er rijst wel degelijk een bestuursprobleem. We kunnen discussiëren over de inhoud van het dossier, maar ten gronde is er een probleem qua procedures, financiering en vergunningen. U zult waarschijnlijk dit zware dossier moeten oplossen. Ik vrees dat dit niet tot een goed einde zal worden gebracht.

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

**De heer Rudi Daems:** Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, geachte leden, zoals gezegd, hebben we hier gisteren al even over gedebatteerd. Het voornaamste argument van het hoofd van nv Waterwegen en Zeekanaal, de heer Clinckers, was dat dit contract een goed contract was vanuit financieel-bestuurlijk oogpunt, omdat het een goedkoop contract was. Hij vergeleek de huurprijs voor het storten van de specie met de gangbare prijs. Mevrouw de minister, vergelijkt hij hier eigenlijk geen appels met citroenen? Hier gaat het over het bergen van specie op een locatie terwijl daar nog geen vergunning voor bestaat. De Vlaamse overheid, via Waterwegen en Zeekanaal, is verantwoordelijk voor het verkrijgen van die vergunning, wat onzeker is, voor de inrichtingskosten als de vergunning eenmaal is verleend, voor het vullen van die put enzovoort. Hij vergelijkt dat met een klassieke stortplaats, waar eigenlijk alles al voorhanden is.

Volgens dit contract moet de Vlaamse overheid betalen, zelfs al wordt er geen kubieke meter gestort. Gezien de precaire situatie, zowel wat de bouwvergunning als wat de milieuvergunning betreft, is er onzekerheid. Is er hier eigenlijk geen sprake van vrij onbehoorlijk bestuur? Ik vind het de moeite om hier grondig op in te gaan.

Ten slotte wil ik nu eindelijk eens weten welke aanbestedingsprocedure er is gevolgd. De heer Clinckers was daar allesbehalve duidelijk over. Aan welke bedrijven werd ook gevraagd mee te concurreren met Argex? Ik wil dit duidelijk weten, om te bekijken of er toch geen geurtje aan zit.

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

**Minister Hilde Crevits:** Mevrouw de voorzitter, geachte leden, de aanzet tot deze discussie werd inderdaad gisteren gegeven, naar aanleiding van de bespreking van het rapport van het Rekenhof over de baggerwerken. Het dossier is een paar weken geleden in de persbelangstelling gekomen.

Naar aanleiding hiervan heb ik het contract van nabij laten onderzoeken. Het is geen aanbestedingscontract voor een site. De Vlaamse overheid had de keuze tussen het kopen en het huren van een put. Aangezien uiteindelijk is beslist een put te huren, is de wet op de overheidsopdrachten niet van toepassing. Ik baseer al mijn uitspraken over de juridische facetten van het dossier op de informatie die me is meegedeeld. *(Opmerkingen van de heer Rudi Daems)*

Mijnheer Daems, ik zal eerst mijn antwoord op de gestelde vragen geven. Ik kan nadien altijd nog bepaalde zaken verduidelijken. Ik heb de uiteenzetting van de heer Clinckers zelf niet kunnen bijwonen. Ik kan altijd schriftelijk om meer uitleg vragen. Dit lijkt me de meest geëigende werkwijze.

De huurovereenkomst loopt van 1 september 2006 tot 31 december 2020. Aangezien de looptijd van de huurovereenkomst 172 maanden bedraagt, wordt ook in 172'en van het totaalbedrag betaald. De gehuurde ruimte is 4 miljoen kubieke meter groot. In totaal is de put evenwel 10 miljoen kubieke meter groot. Dit betekent dat de put niet in zijn geheel wordt gehuurd. De opvulcapaciteit wordt aan een tarief van 17 euro per kubieke meter gehuurd. De heer Clinckers heeft gisteren verklaard dat de gangbare marktprijs aanzienlijk hoger ligt. Naar aanleiding van de audit inzake baggerwerken die het Rekenhof heeft uitgevoerd, is dit gisteren bevestigd. De heer Clinckers heeft tevens verklaard dat het huren van een reeds vergunde locatie met alle nodige voorzieningen zeker het dubbele zou kosten. Aangezien het afleveren van een milieuvergunning in andere gevallen tot een verhoging van de prijs zou leiden, is uiteindelijk voor het huren van deze stortcapaciteit gekozen. Het huren van een put waarvoor reeds een milieuvergunning is afgeleverd, zou zeker meer kosten. Volgens de mensen die de onderhandelingen hebben gevoerd, heeft het ontbreken van een milieuvergunning tot een gunstige prijs geleid. Tot op heden zijn twaalf 172'en van de huur, oftewel ongeveer 4,745 miljoen euro betaald.

Het door de heer Huybrechts aangehaalde supplement dat op het einde van elk jaar zou moeten worden betaald, geldt enkel indien meer wordt volgestort dan op dat ogenblik al is gehuurd. We betalen nu in feite een bergingsruimte die systematisch groter wordt. De capaciteit stijgt systematisch. We moeten evenwel geen supplement op de totaliteit afbetalen. Ik hoop dat ik duidelijk ben.

Volgens een aantal door de vraagsteller geciteerde uitspraken moest de milieuvergunning vorig jaar al zijn afgeleverd. Ik kan enkel vaststellen dat ze er op dit ogenblik nog niet is. Het opstellen van een MER moet grondig worden voorbereid. Blijkbaar kost dit meer tijd. Ik weet dat de voorbereidingen momenteel worden afgerond en voor een eindbeoordeling zullen worden doorgestuurd. Ik verwacht een conformiteitsverklaring tegen het einde van het jaar. Hierna kan de milieuvergunning worden aangevraagd. Indien de afhandeling van de procedure normaal verloopt, mogen we ons halverwege volgend jaar aan een beslissing verwachten. Dat is de stand van zaken op dit ogenblik.

Zoals de heer Stassen daarnet al heeft opgemerkt, is deze put blijkbaar vrij uniek. Gezien de aanwezigheid van een natuurlijke kleilaag leent deze put zich goed tot het storten van baggerspecie. We zijn het er, met andere woorden, dan ook allemaal over eens dat het hier een goede locatie betreft.

Er is voor het afsluiten van een huurcontract gekozen. Dit betekent dat we trapsgewijs meer ruimte zullen hu-

ren. Momenteel huren we een bepaalde capaciteit waarin zich niets bevindt. We moeten uiteraard alles in het werk stellen om zo spoedig mogelijk een milieuvergunning te krijgen. We mogen echter niet trachten het normale verloop van de MER kunstmatig te versnellen. De MER moet zijn beloop krijgen. Daar is niets aan te doen.

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

**De heer Pieter Huybrechts:** Mevrouw de minister, hoe reageert u op de opmerkingen van het Rekenhof? Volgens het Rekenhof levert het huren van een onvergunde ruimte enig prijsvoordeel op. Dit voordeel wordt echter tenietgedaan door het feit dat we nu al 4,8 miljoen euro per jaar moeten betalen voor een ruimte die niet wordt gebruikt. Indien het uitblijven van de milieuvergunning nog tot halverwege volgend jaar duurt, zullen we 7,5 miljoen euro hebben uitgegeven en nog geen kilogram vervuilde specie hebben gestort. U zou het kostenplaatje voor de hele rit eens moeten berekenen.

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

**De heer Jos Stassen:** In zijn brief vermeldt minister-president Peeters het voeren van een onderhandelingsprocedure en van gesprekken met vijf verschillende mensen. Ik zou graag weten over welke vijf putten het hier gaat: ondergrondse en bovengrondse? Indien echt onderhandelingen zijn gevoerd, zou duidelijk blijken dat deze situatie niet met het verloop van het BAM-dossier kan worden vergeleken en dat er niet met slechts één partij is gepraat. (*Rumoer*)

Er zijn alvast nog geen namen genoemd.

Volgens de minister is de huurprijs gunstig. Het contract stelt evenwel dat alle inrichtingskosten ten laste van de huurder vallen. Dit zou tot een verdubbeling van de oorspronkelijke prijs van 17 euro per kubieke meter kunnen leiden. Dit zou dan overeenkomen met de prijs die elders wordt betaald. Ik zal niet alle relevante artikels in het contract voorlezen. Er staat gewoon dat ongeveer alle kosten ten laste van de huurder zijn. Ik vrees dat de heer Clinckers de minister gewoon met een kluitje in het riet heeft gestuurd.

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

**Minister Hilde Crevits:** Er zijn zeventien bovengrondse en acht ondergrondse locaties onderzocht. Er bestaat daar een lijst van. Ik laat nakijken of ik die lijst ter beschikking kan stellen. Uiteindelijk is men terechtgekomen bij de site waar men nu terechtgekomen is, omdat zijn natuurlijke inrichting uitermate geschikt is.

Wat de prijs betreft, zal de toekomst uitwijzen hoe die zal evolueren. Mochten we die put gekocht hebben, dan was die ruimte nu ook ter beschikking gesteld. We hebben dat

niet gedaan. We hebben een stuk van die put gehuurd, waarbij we getrapd een huurprijs gaan betalen. Die procedure is gekozen via onderhandelingen en ik stel vast dat die tot nu toe ook gevolgd is. We moeten nu afwachten wanneer de milieuvergunning verleend zal worden.

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

**Mevrouw Marleen Van den Eynde:** Ik heb begrepen dat er ook nog een probleem is met het vergunningenbeleid omdat de put op twee verschillende grondgebieden ligt, namelijk zowel in de provincie Oost-Vlaanderen als in de provincie Antwerpen.

**De heer Jos Stassen:** Dat is zo, het is anders in Zwijndrecht dan in Kruibeke.

**Mevrouw Marleen Van den Eynde:** Is dat een moeilijkheid om het in orde te krijgen? Wie gaat het eigenlijk moeten regelen?

**Minister Hilde Crevits:** Op dit ogenblik is vooral de MER-procedure niet afgerond. We moeten dus wachten tot die effecten bekeken zijn vooraleer men concreet met de inrichting en de aanvraag van de vergunning kan beginnen.

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

**De heer Rudi Daems:** Het is niet alleen een kwestie van milieuvergunning maar ook van bouwvergunning. Er is minstens voor één deel een weigering. Ik denk dat u een beetje optimistisch bent, mevrouw de minister, wanneer u zegt dat medio volgend jaar er klaarheid zal zijn.

Los van de uitspraken in de milieuvergunning hebt u als Vlaamse overheid een bijkomend probleem. U bent verantwoordelijk voor de opvulling van die put – specie of niet. Dat staat zo in het huurcontract. De nabestemming, tenminste voor één gedeelte, is industriezone. Daar moet dus goede grond geleverd worden ook al komt er geen specie in terecht. Ik denk dat u een zeer zwaar dossier van uw voorganger hebt geërfd.

**Minister Hilde Crevits:** Ik neem akte van uw opmerkingen. Ik heb wel de eerste zin die u of uw collega uitgesproken hebt, goed gehoord: dat het een zeer goede locatie is om baggerspecie te storten. U hebt dat zelf gezegd. Ik denk dat we allemaal één opdracht hebben, naast de procedure die gevolgd is en het contract dat gesloten is, en dat is uw medewerking verlenen om al het mogelijke te doen om het dossier op een zo zorgvuldig mogelijke wijze – dat is behoorlijk bestuur – naar een vergunning te leiden.

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

