

C73 – OPE9

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2007-2008

4 december 2007

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

| | |
|--|---|
| Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de plannen van Waals minister Daerden voor de invoering van een Waals wegeenvignet | 1 |
| Vraag om uitleg van de heer Frans Peeters tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het onderscheid tussen structureel onderhoud van fietspaden en een convenantgebonden project | 6 |
| Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de weigerachtige houding van distributienetbeheerders om warmtekrachtkoppelinginstallaties door tuinders toe te staan | 9 |

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de plannen van Waals minister Daerden voor de invoering van een Waals wegvignet

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, geachte leden, ongeveer twee jaar geleden beseften de Vlaamse, Waalse en Brusselse regeringen dat de invoering van een heffingsstelsel voor het gebruik van het wegvignet best gezamenlijk gebeurde. Toenmalig minister-president Leterme kondigde in maart jongstleden, na een werkbezoek aan zijn Nederlandse collega Balkenende, aan dat het wegvignet zou worden afgevoerd. Ik ben ervan overtuigd dat dit een zeer terechte beslissing was, maar het valt natuurlijk te betreuren dat die niet in overleg met de andere gewesten werd genomen. Ik kan dan ook de irritatie begrijpen die ter zake leeft bij de verantwoordelijken binnen andere regeringen.

Ondertussen veranderde de Vlaamse Regering van koers. Ze kiest voor een systeem van rekeningrijden voor vrachtwagens. Dat is eens te meer een terechte keuze, hoewel een veralgemeend systeem van ecologisch gemoduleerde slimme kilometerheffingen voor alle types voertuigen, dus niet alleen voor vrachtwagens, maar ook voor personenwagens, nog beter zou zijn geweest. Als ik het goed begrijp, heeft de Nederlandse regering een aantal dagen geleden aangekondigd dat systeem te zullen invoeren. Hoe dan ook wordt een dergelijk systeem best in Benelux-verband ingevoerd. Het ware dan ook logisch dat, zeker vanaf het ogenblik dat de voormalige minister-president het wegvignet had afgevoerd, er overleg zou zijn opgestart met de Nederlandse en Luxemburgse regering, maar natuurlijk ook met de Waalse en Brusselse gewestregeringen.

Volgens Waals minister Daerden heeft een dergelijk overleg nog niet plaatsgevonden. Hij verklaart het beu te zijn om daar nog langer op te wachten. Hij kondigde daarom aan om, los van Vlaanderen, snel werk te willen maken van een Waals wegvignet, dat volgens hem zo'n 2 miljoen euro per maand zou moeten opbrengen.

Het getalm van de Vlaamse Regering zet de invoering van een systeem van rekeningrijden opnieuw op de helling. Nu heeft ook Nederland aangekondigd hiermee alleszins te willen doorgaan, en dat trouwens niet alleen

voor vrachtwagens, maar ook voor personenwagens. We lopen het risico ook daar nog eens in snelheid te worden genomen.

Mijnheer de minister-president, hoe ernstig meent de Vlaamse Regering het met de invoering van een systeem van rekeningrijden voor vrachtwagens? Is dat nu ondertussen een officiële beslissing? Wil ze dit alleen doen of in Beneluxverband? Waarom heeft de regering nagelaten om overleg op te starten met de Nederlandse, Luxemburgse, Waalse en Brusselse regeringen, om te komen tot de gezamenlijke invoering van een systeem van rekeningrijden? Zal een dergelijk overleg voorts nog plaatsvinden? Heeft de Vlaamse Regering officieel gereageerd op de intentie van minister Daerden om een eigen Waals wegvignet in te voeren? Zo ja, wat was de reactie? Waarom wil de regering, getuige de aankondiging destijds, zich beperken tot het rekeningrijden voor vrachtwagens? Waarom gaat ze niet over tot een veralgemeend systeem van slimme kilometerheffingen voor vrachtwagens en personenwagens, en dat liefst in Benelux-verband en eventueel gefaseerd ingevoerd, zoals Nederland dat nu van plan is?

De voorzitter: De heer Jan Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, geachte leden, ik wil er een andere invalshoek op na houden. Ik wil me baseren op wat ter zake is gezegd in de Nederlandse Tweede Kamer. Volgens het Nederlandse systeem wordt de stand van zaken in dossiers steeds per brief aan de Tweede Kamer meegedeeld. Minister Eurlings heeft op 30 november heel duidelijk aan de Tweede Kamer gezegd het hele systeem van rekeningrijden te willen invoeren tussen 2011 en 2015 of 2016.

Op 3 december, dus eergisteren pas, heeft hij echter een tweede brief overgemaakt aan de voorzitter van de Tweede Kamer, over het voornemen van de Vlaamse Regering tot invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens. De minister heeft een toelichting gegeven aan de Vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat, die een aantal leden hier zeer bekend is. Hij doet dat eigenlijk vooral vanuit de invalshoek van de havens. Dat zal zeker ook de heer Penris interesseren. Ik citeer: "Het voorstel van de Vlaamse Regering om samen te werken op Benelux-niveau bij de invoering van een slimme kilometerheffing voor vrachtverkeer heeft twee redenen. Ten eerste, de vrees voor de verslechtering van de concurrentiepositie van de Vlaamse zeehavens Antwerpen en Zeebrugge, en ten tweede, omdat voor de vrachtsector in Duitsland al moet worden betaald en wij in Nederland voornemens zijn een kilometerprijs in te voeren

voor al het wegverkeer op alle wegen.” Hij vervolgt: “Uw zorgen over de bedrijvigheid in onze nationale havens worden derhalve door onze zuiderburen gedeeld. Alleen maken zij zich zorgen om andere havens.” Dat is wel knap gezien van de minister.

Ik citeer verder: “Door in beide landen te streven naar een maximaal gelijktijdige invoering van de kilometerprijs verandert er in dat opzicht weinig in de onderlinge concurrentieverhoudingen van de havens. Echter, in België wordt een kilometerprijs alleen voor vracht ingevoerd. In Nederland is de kilometerprijs ook op het personenvervoer van toepassing.” In 2011 zouden de Nederlanders met het vrachtvervoer beginnen, en het jaar daarop met het personenvervoer. Eerst zou er sprake zijn van een pilootproject in een deel van de Randstad. Ik citeer: “Daardoor zullen de effecten op de congestie in Nederland vele malen groter zijn dan in België. Dit laatste is gunstiger voor de Nederlandse havens.”

Hij zegt ook: “De uitvoering van het voornemen zou onderdeel moeten worden van een nieuw Vlaams regeerakkoord in 2009. Dit houdt in dat de invoering van de kilometerheffing in Vlaanderen ergens tussen 2009 en 2013 plaats moet vinden. Dat komt aardig overeen met de mogelijke invoeringstermijn in Nederland.”

Het is altijd heel leuk dat we vanuit Nederland een hoop informatie krijgen die we hier niet gemakkelijk vinden.

Minister Daerden heeft andermaal toegeslagen in de Franstalige pers. Hij zegt dat Wallonië maandelijks 2 miljoen verliest door het niet invoeren van het wegenvignet. Wat is de juiste stand van zaken in relatie tot de uitspraken van minister Daerden en tot die van minister Antoine van cdH? Die laatste zei dat de heer Daerden voor zijn beurt heeft gesproken omdat zij wachten tot alle “crispations communautaires” achter de rug zijn “pour avancer sur le sujet”. Pas na de communautaire onderhandelingen zullen ze er een duidelijke uitspraak over doen.

Wat is de betekenis van de uitspraken van minister Vanhengel gisteren of eergisteren, naar aanleiding van een discussie gisteren in de Brusselse Hoofdstedelijke Raad?

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, Vlaanderen wordt langs twee kanten aangevallen in dit dossier: vanuit het noorden en vanuit het zuiden. Dat is een beetje pijnlijk, want in het begin van de rit hadden we de beste strategie. We hadden het goede voornemen om voor eens en voor altijd alle gebruikers – en ze zijn talrijk – van ons wegnemen te laten betalen voor de infrastructuur die we hun zo gastvrij ter beschikking stellen.

Het vormde een belangrijk onderdeel van uw regeerakkoord, maar uw voorganger, toenmalig minister-president

Leterme, die ook in andere dossiers soms durft te falen, heeft bij een bezoek aan zijn Nederlandse vrienden onmiddellijk al zijn kaarten uit handen gegeven. Hij zei: “Jongens, ik stop ermee, ik geef het op, dit mag u voor mij schrappen.” De Nederlanders stoppen natuurlijk niet. Ze hebben aangekondigd dat ze wel een systeem van aanrekening voor het gebruik van hun wegnemen zullen invoeren, ten laatste in 2011. Een aantal proefprojecten zal mogelijkerwijs al eerder worden opgestart, niet alleen voor het vrachtverkeer, maar ook voor het personenverkeer. De Nederlandse weggebruiker, de Nederlandse bezitter van een wagen en een nummerplaat, zal worden gecompenseerd. Dat betekent in feite dat alleen de buitenlanders een meerkost zullen betalen. Dat is de ene kant van het verhaal: de noordelijke inval.

Langs de zuidflank heeft de heer Daerden al een paar keer aangegeven dat hij voorstander is en blijft van de snelle invoering van een papieren wegenvignet – dat is geen dom idee, er zijn nog staten in Europa die met papieren wegenvignetten werken – waardoor hij de kas van zijn gewest kan spijzen met minstens 2 miljoen euro per maand.

En wij, wij blijven denken, wij blijven studeren, wij voeren weinig of niets in. Wij zijn erover aan het nadenken om misschien het vrachtverkeer, ook ons eigen vrachtverkeer, te belasten via een systeem – we onderzoeken nog welk – voor een slimme kilometerheffing.

Mijnheer de minister-president, we hebben nu lang genoeg gewacht. We zijn lang genoeg geduldig geweest. Onze noorderburen en zuiderburen nemen initiatieven die met de dag concreter worden, en wij blijven warrig en wazig, we nemen zelfs afstand van eerdere goede voornemens. Ik wou van u weten, en ik sluit me volledig aan bij andere sprekers, welke concrete initiatieven de Vlaamse Regering op afzienbare termijn denkt te nemen?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, collega's, ook ik sluit me graag aan bij de terechte vragen die de collega's al naar voren hebben gebracht, maar ik zou er niet van uitgaan, mijnheer Glorieux, dat het een terechte beslissing van Yves Leterme was om het dossier af te blazen in Nederland. We zullen echter geen oude koeien uit de sloot halen.

Ik ben samen met verschillende collega's in Nederland geweest. We hebben daar gehoord dat de Nederlandse minister tegen eind november met een uitgebreid plan op de proppen moet komen. Ik voeg daaraan toe dat het om een 'onomkeerbaar' plan moet gaan. Dat werd heel duidelijk door de Nederlanders verklaard: “We wensen een gedetailleerd plan van de minister, maar een onomkeerbaar plan.” Het is dus heel cruciaal om te weten

of Vlaanderen al overleg heeft gepleegd met Nederland. Nederland plant in 2011 de kilometerheffing voor vrachtwagens en in 2012 zullen ook automobilisten per afgelegde kilometer moeten betalen om in 2016 de kilometerheffing volledig te hebben ingevoerd.

Mijnheer de minister-president, in Nederland spreekt men van een onomkeerbaar plan, maar heeft Vlaanderen al een akkoord met Nederland? Werd er in het verleden al overlegd? Hoe ziet u het overleg in de toekomst?

Nederlands minister van Verkeer, Camiel Eurlings, spreekt van testprojecten, onder meer om automobilisten ertoe aan te zetten de files te vermijden. Men heeft het ook over moderne satelliettechnologie: voertuigen krijgen een zogenaamd 'kastje'. Kunt u ons vertellen in welk systeem de Nederlanders zullen stappen? Er is immers niet alleen het Duitse systeem, ook andere systemen zouden klaar en inzetbaar zijn. Met welk systeem zullen de Nederlanders werken? Lijkt het u niet opportuun om samen met de Nederlanders naar één systeem te zoeken? Uw collega-minister kiest zeer nadrukkelijk voor het Duitse systeem of laat dit toch uitschijnen in haar communicatie. Is dat een beslissing van de ministerraad of zijn de mogelijkheden nog open? Het lijkt me heel belangrijk om de voor- en nadelen van de diverse systemen te bekijken en het beste systeem naar voren te schuiven.

Voor ons blijft de hoofdbetrachting uit het verleden heel belangrijk: buitenlanders mee laten betalen voor het gebruik van ons wegvignet. Ik zou u willen vragen nadrukkelijk mee te nemen in de opstelling van onze projecten, dat we niet louter en alleen bezig zijn met een kilometerheffing voor de Vlaamse gebruikers maar dat we naar manieren zoeken om de buitenlanders mee te betrekken in het betalen van het gebruik van ons wegvignet.

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Ik wil de debatten niet heropenen, maar vorige keer heeft men van Vlaamse zijde gesteld dat men een afspraak had met de Nederlandse collega's om een wegvignet in te voeren in overleg binnen Benelux-verband. Ik heb ook de briefwisseling gezien die de heer Peumans naar voren heeft gebracht. Op welke manier, mijnheer de minister-president, worden wij betrokken bij een of andere uitwerking van een wegvignet? Is dat volgens hetzelfde systeem dat de Nederlanders nu als het hunne beschouwen en dat, als we de afspraken van maanden geleden bekijken, ook het onze zou moeten zijn? Welke timing is er in Vlaanderen en in België om het wegvignet, zoals voorzien in het regeerakkoord, operationeel te maken? De basisgedachte hierbij moet zijn om de buitenlanders die ons land als transitland gebruiken, ook hun steentje te laten bijdragen en de Vlamingen niet méér te laten betalen dan nu.

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, geachte leden, terecht is het algemeen principe nog eens aangehaald dat ook inzake infrastructuur het Europees principe 'de gebruiker betaalt' een belangrijk principe is naast het principe 'de vervuiler betaalt'. Dat principe zullen we in Vlaanderen introduceren en toepassen, ervan uitgaande dat er nu al betaald wordt door de Vlamingen voor het gebruik van de infrastructuur via verschillende invalshoeken en taksen. De opdracht is heel duidelijk om, net zoals in andere Europese landen, het principe 'de gebruiker betaalt' ook inzake infrastructuur in te voeren. We hebben een passage in het Vlaamse regeerakkoord en het dossier van het wegvignet, dat daarnet is aangehaald.

Het wegvignet as such is een verhaal dat achter ons ligt. De Vlaamse Regering heeft immers op 26 oktober 2007 besloten om te opteren voor een kilometerheffing voor vrachtwagens. De discussie over wat we met de personenwagens doen, is nog niet uitgeklaard. We zouden gaan naar een slimme kilometerheffing of een bijdrage volgens het gebruik van onze infrastructuur voor de vrachtwagens.

Ik heb op 21 november een gesprek gehad met mijn Nederlandse collega-minister Eurlings, die in Brussel was, in het afgesproken kader, namelijk dat ik zowel met de Nederlandse collega als met de Luxemburgse collega daarover een gesprek zou hebben. We voeren het in, maar de Vlaamse Regering wil dat uitdrukkelijk doen in overleg met onze Nederlandse en Luxemburgse collega's en maximaal op elkaar afstemmend. De nota en de communicatie was wat betreft minister Eurlings nog niet helemaal rond. Hij heeft toen gezegd dat de Nederlanders er verder overleg over zullen plegen, dat ze zich maximaal zullen afstemmen op wat Vlaanderen of België introduceert en dat ze dit samen verder zullen aanpakken wat de operationele en andere elementen betreft. Minister Eurlings heeft daarover gecommuniceerd bij brief. Bij ons kan het niet dat de minister bij brief kan antwoorden.

Ik heb die brief bij. Er staat ook iets in over het Vlaamse regeerakkoord van 2009. Het is interessant dat collega Eurlings zich daarover ontfermt. Ik doe dat niet. Ik houd me niet bezig met wat er in het Nederlandse regeerakkoord zou kunnen staan in de toekomst, zelfs niet wat in het Waalse regeerakkoord zou kunnen staan. Ik ben wel samen met jullie bezorgd.

De heer Glorieux heeft het woord 'talmen' in de mond genomen. Dat is niet juist. Er wordt niet getalmd. Het is zeer aangewezen om dat in samenspraak en gelijklopende tred te doen met Nederland. Stel u voor dat we sneller zouden gaan dan de Nederlanders wat het vrachtvervoer betreft, wat zouden dan de effecten op de havens zijn? Ik ben ervan overtuigd dat het aangewezen is om een systeem maximaal in afstemming,

ook wat betreft de timing, met Nederland te introduceren. Ik ben er zelfs van overtuigd dat, als we dat willen invoeren, we sowieso met de tijdshorizon zitten die Nederland naar voren heeft geschoven, namelijk 2011. Ik denk dat we diezelfde timing kunnen aanhouden, maar er zullen verdere gesprekken over worden gevoerd.

Dit is ook aangekaart in het Benelux-overleg inzake wegbeprijzing. Op 17 januari is er een bijeenkomst gepland in Benelux-verband over deze problematiek. Het is zeer wijs om dat op een dergelijke manier aan te pakken. Als we dat introduceren, moet het een goed systeem zijn en maximaal in afspraak met onze collega's in Benelux-verband. Met minister Eurlings zijn er concreet al een aantal afspraken gemaakt. Ik kan u verzekeren dat we nu alles zullen doen om dat binnen dat tijds kader en binnen die afspraken verder uit te werken.

Er is gevraagd om op gezette tijdstippen daarover terug te koppelen in het parlement. Ik heb daar geen enkel probleem mee. De praktische zaken zullen trouwens ook worden bekeken door een ambtelijke commissie. Ik wil echter geen stop-and-go-politiek. Als we kiezen voor die slimme kilometerheffing, dan is dat het, en moeten we dat ook voort uitwerken. Ik ga dit maximaal in Benelux-verband doen. Ik streef naar een systeem dat maximaal hetzelfde is in de hele Benelux.

Minister Daerden wordt wat ongeduldig. Hij heeft een brief geschreven op 26 november, die me gisteren heeft bereikt, waarin hij vraagt dat we daarover zouden vergaderen. We zullen hem vandaag of morgen nog laten weten er geen enkel probleem mee te hebben daar ook met hem over te spreken. Natuurlijk is hij ook betrokken bij die Benelux-bijeenkomst van 17 januari. Als we dit gecoördineerd kunnen aanpakken met Nederland en Luxemburg, moeten we daar ook zeker in slagen met onze Waalse vrienden.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de minister-president, ik dank u voor uw antwoord. U hebt een aantal zaken duidelijk gesteld. Toch zijn er bij mij nog wat vragen gerezen. U zei te kiezen voor een slimme kilometerheffing, zo mogelijk in Benelux-verband en met eenzelfde systeem voor de hele Benelux. Ik meen te hebben begrepen dat er met Nederland al een eerste overleg heeft plaatsgevonden. Eerstdaags zal dat ook gebeuren met Luxemburg, in Benelux-verband. Met Wallonië is er daarover echter nog geen overleg geweest. Het is vreemd dat, als u er echt naar streeft om dit in Benelux-verband tot stand te brengen, er apart met iedereen wordt onderhandeld, in plaats van dat het initiatief wordt genomen om iedereen samen te brengen. Als dat eerstdaags zal gebeuren in Benelux-verband, dan is dat een goede zaak. Ik hoop zeker en vast dat het zal gaan over hetzelfde systeem in alle Benelux-landen. Het Neder-

landse voorbeeld van een gefaseerde invoering, eerst voor vrachtwagens en nadien voor personenwagens, lijkt me de goede werkwijze. Ik wens u dan ook alle succes toe bij deze onderhandelingen. Ik hoop dat een dergelijk systeem er zo snel mogelijk kan komen.

Afsluitend en om het voorgaande te staven, wil ik nog even wijzen op een artikel dat ik heb gevonden. Daarin stelt secretaris-generaal Wim Kuijken van het Nederlandse ministerie van Verkeer en Waterstaat dat hij een rapport heeft ontvangen. Onder meer op basis daarvan hebben de Nederlanders hun beslissing genomen. Daaruit blijkt duidelijk dat een slimme kilometerheffing met differentiatie qua tijd en plaats, maar ook met betrekking tot de milieukeurmerken van het voertuig, alles samen een geschat welvaartseffect zou hebben van ongeveer 1,8 miljard euro. Dat lijkt me een aanzienlijk bedrag. Die heffing zal heel wat ruimte creëren, vooral voor het vrachtwagenverkeer, zo wordt gezegd. U weet dat ik er niet meteen een grote fan van ben, maar als Vlaanderen Distributieland verder vorm krijgt zoals nu, zal een slimme kilometerheffing een beter instrument zijn dan andere, megalomane projecten, zoals een verdubbeling van de noordelijke ring rond Brussel. Dit soort projecten verdient zeker en vast voorrang. Als we de gelegenheid hebben dit in Benelux-verband te doen, zullen we door die schaalvergroting eigenlijk nog een extra surplus creëren.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister-president, in zijn brief aan de Tweede Kamer zegt uw Nederlandse collega op bladzijde 11 het volgende: "In dat licht zal ook intensieve technische en beleidsmatige samenwerking met België, Duitsland en Frankrijk worden gezocht." Dat is de eerste maal dat België wordt vernoemd.

Hij zegt ook het volgende, wat me een beetje verontrust: "Om bovenstaande handen en voeten te geven, wil ik voor de zomer van 2008 een uitgewerkt plan voor de implementatie aan de Tweede Kamer aanbieden, waarin duidelijk wordt gemaakt hoe we stap voor stap naar het eindbeeld zullen groeien." De Nederlanders zeggen wat schaal, principes en systeem betreft koplopers te zijn in de hele wereld. Ik hoop dat we de trein niet zullen missen. Dat geldt ook voor de Scheldeverdragen. Nederlanders zijn een zeer mercantiel volk wat dat betreft. Ik zou het jammer vinden, mochten we ons naderhand slechts kunnen aansluiten bij de keuze die de Nederlanders hebben gemaakt. Dat risico bestaat, vrees ik.

Mocht u minister Daerden niet snel genoeg kunnen vinden, ik ken zijn lievelingsrestaurant in Luik. Dat is La Cucinella. Daar kunt u hem regelmatig 's avonds aantreffen.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de minister-president, u hebt de heer Glorieux verweten dat hij het woord 'talmen' in de mond heeft genomen, maar voor één keer kan ik de heer Glorieux bijtreden. Dat woord lijkt me gepast in dit dossier. In sommige dossiers zouden vijf minuten politieke moed kunnen volstaan om doorbraken te verwezenlijken. U had in uw regeerakkoord een goed punt. We hebben dat zelfs toegegeven bij de bespreking van uw regeerakkoord. Dat was een van de weinige punten waarmee we het eens konden zijn. We hebben dat dan ook toegegeven aan uw voorganger. Ik betreur echter dat u vandaag aan het talmen bent. De heer Peumans heeft trouwens een punt. De Nederlanders hebben een richting gekozen. Zoals mevrouw De Ridder stelde, is die keuze onomkeerbaar. De heer Daerden zit misschien te prutsen in de marge, maar hij heeft een visie. U hebt geen visie. Dat is het probleem. U had een visie en u hebt die opgegeven. Dat verwijt ik u enigszins. Ik wil dus vragen dat u snel aansluiting zoekt bij uw oorspronkelijke initiatief. U had een goede visie: verwezenlijk die. Blijf niet talmen, want u zult worden overklast langs noord- en zuidzijde en wij, Vlaanderen Distributieland, zullen op het einde van de rit de rekening moeten betalen. Dat zou ik betreuren.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Ik heb daarnet gezegd dat de minister met een onomkeerbaar plan is gekomen. Als er wordt gesproken over contacten met Duitsland, Frankrijk en België, dan is dat wel degelijk de richting die Nederland wil uitgaan. Ik vrees dan gewoon dat we te laat op de kar aan het springen zijn om nog veel stimulansen van onze kant te kunnen inbouwen in die plannen.

Nederland heeft toch de ene of andere manier gevonden om zijn eigen onderdanen te compenseren. Het plan van het wegvignet is afgeblazen omdat Europa heeft geoordeeld dat we onze eigen onderdanen niet mogen compenseren. Achter dat argument verschuilde men zich. Voor Open Vld blijft het wel enorm belangrijk dat die compensatie er komt en dat dit geen lastenverhoging betekent voor de Vlaamse weggebruikers. Ik wil u aansporen om tijdig mogelijkheden te bedenken om de eigen onderdanen te compenseren, mogelijkheden die de toets van Europa doorstaan. Blijkbaar kan dat in Nederland wel.

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Wij beschikken natuurlijk alleen over die stukken waaruit hier al werd geciteerd. Er zijn twee mogelijkheden. Ofwel heeft de Nederlandse regering al een beslissing genomen, en dan heeft minister Eurlings correct geïnformeerd en gecommuniceerd. Dat staat echter haaks op de afspraak dit samen te doen,

in Benelux-verband. Ofwel is dit misschien een politieke beslissing van de Nederlandse regering om die stelling in te nemen bij die Benelux-vergadering op 17 januari. Dan heeft minister Eurlings misschien voor zijn beurt gepraat. Ik zie geen derde mogelijkheid.

Mijnheer de minister-president, het is vijf voor twaalf. We moeten onze visie op 17 januari naar voren brengen, en goede afspraken maken met de Nederlandse en Luxemburgse collega's, zodat er met één stem wordt gepraat in dit dossier. De Nederlanders kijken wel naar de Duitsers, maar de Duitsers zijn al wel operationeel. De volgende stap in de redenering is dan dat we het Duitse systeem implementeren. Ik pleit voor het innemen van een duidelijke stelling op die bewuste vergadering op 17 januari, zodat er een uiteindelijke conclusie kan komen in Benelux-verband. Dat was immers onze oorspronkelijke bedoeling.

Dan is er nog een laatste element, dat hier niet meteen aan gekoppeld is. Het gaat over de verdieping van de Westerschelde. De commissieleden zijn daar geweest. Het zou goed zijn ter zake een bijkomende inspanning te leveren en dit voor Kerstmis af te ronden. Als dat niet lukt, dan vindt de vergadering van 17 januari misschien onder een heel ander gesternte plaats, als u begrijpt wat ik bedoel.

De voorzitter: De heer Koninckx heeft het woord.

De heer Flor Koninckx: Mijnheer de voorzitter, ondanks mijn voornemen me niet in dit debat te mengen, zal ik dat nu toch doen. Er zijn hier uitspraken gedaan waarmee ik het volledig eens ben, maar ook uitspraken waarmee ik het minder eens ben.

Mijnheer Peumans, ik heb die brief ook gelezen die de Nederlandse minister heeft gestuurd. Daar wordt inderdaad gesproken van een onomkeerbaar proces. Daar zitten natuurlijk een aantal dingen aan vast. Het gaat verder dan zeggen dat dit onomkeerbaar is. De Nederlanders zijn al bezig hun wetgeving daaraan aan te passen. Wij zullen dat ook moeten doen. Zij zijn bezig met het onderzoek naar de technische implementatie van het systeem dat ze gaan toepassen. Het gaat over een satellietstelsel. Ik zeg niet graag aan een minister-president dat hij aan het talmen is. Ik zeg ook niet dat dit het geval is. Ik pleit er echter voor dat men niet begint te talmen, zodat we de trein niet missen.

Mijnheer Penris, u zegt dat er geen visie meer is. Ik wil dat nuanceren. De regeringsverklaring stelt dat we zouden streven naar een wegvignet. Dat was toen de visie. In de beleidsbrief Mobiliteit voor 2007-2008 staat nu te lezen dat we kiezen voor een kilometerheffing voor vrachtwagens. Ik denk dat er bij de Vlaamse Regering toch wel een visie is in dat opzicht. We zijn er allemaal bezorgd over dat we de trein zouden missen. We mogen niet achterop hinken. We moeten drin-

gend dat overleg met de Nederlanders vragen en op peil houden. We moeten streven naar een slimme kilometerheffing, in eerste instantie voor vrachtwagens. We moeten meedoen aan het overleg.

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer Koninckx, het regeerakkoord zegt dat er in deze zittingsperiode een wegvignet wordt ingevoerd.

De heer Flor Koninckx: Er staat te lezen dat er wordt gestreefd naar de invoering van dat vignet.

Minister-president Kris Peeters: Ik wil even een paar elementen herhalen. Op 26 oktober 2007 heeft de Vlaamse Regering beslist dat er een slimme kilometerheffing komt. De ambtelijke commissie die daarvoor is opgericht, is op 21 november bijeengekomen. De volgende maanden zal die commissie opnieuw bijeenkomen om alle elementen van die heffing te bekijken. Op 21 november heb ik ook met minister Eurlings gesproken hierover. Sommigen hier zijn nogal snel onder de indruk van die Nederlanders. Ik iets minder: het zijn heel sympathieke mensen, maar ze moeten zich ook aan de afspraken houden.

Minister Eurlings zei me dat we dit eens moesten bekijken. Ik heb hem gezegd dat we hebben beslist dit in te voeren voor vrachtwagens, met de mogelijkheid om het nadien desgevallend uit te breiden naar personenwagens. Hij heeft me geantwoord er een gelijkaardige tijdshorizon op na te houden. De Nederlanders gaan dit ook doen. Ze gaan een aantal pilootprojecten organiseren. Ik heb voorgesteld dat we dit samen zouden volgen en uitwerken. Ik ga ervan uit dat we dit zullen kunnen doen. Tenzij ik me vergis, is er geen risico dat de Nederlanders ons voorbijsteken. Er zijn duidelijke afspraken gemaakt. Die afspraken zullen nogmaals publiek worden onderstreept, met de ministers-presidenten erbij. Maar goed, ik wil daar niet op vooruitlopen.

Mijnheer Peumans, er is in dat gesprek terecht ook even verwezen naar Frankrijk. Het gaat immers niet alleen over de Benelux. Ik heb gehoord dat Frankrijk hier ook over aan het nadenken is. Het zou kunnen dat minister Daerden beslist mee te doen met het Franse systeem. Ook daar worden dus de nodige contacten gelegd.

Mijnheer Penris, met 'talmen' wordt bedoeld 'onnodig tijd verliezen of ter plaatse trappelen, waardoor men tijd verliest'. Nederland is ook een paar maal moeten terugplooiën, na iets te hebben gelanceerd en daarop een vrij heftige reactie te hebben gekregen. U moet dat ook weten. Mijn aanvoelen is dat, indien Nederland dat alleen zou moeten doorvoeren, het wel eens tweemaal zou nadenken. We zitten ter zake dus op het goede spoor. Er is een goede samenwerking.

Een lid maakte zich zorgen over de Scheldeverdragen. Er is intensief overleg met onze Nederlandse collega's.

Volgende week is dat opnieuw het geval. Ik ga ervan uit dat zowel wij als de Nederlanders zich houden aan de verbintenissen. Ik wil nu niet in detail treden. De jongste dagen plegen we zeer intensief overleg met de collega's van de Nederlandse regering. Volgende week wordt dat hopelijk goedgekeurd, zoals voorzien.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Frans Peeters tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het onderscheid tussen structureel onderhoud van fietspaden en een convenantgebonden project

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Frans Peeters: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, vorig jaar hebben we uitgebreid stilgestaan bij de evaluatie van het mobiliteitsconvenantenbeleid en de bijhorende modules. De bedoeling van de evaluatie was om het mobiliteitsconvenantenbeleid en de modules te verbeteren, te verfijnen en vooral transparanter te maken of gebruiksvriendelijker voor de actoren die het convenantenbeleid mee ondertekenen.

Bij wijze van voorbeeld haal ik een concreet project aan. Ik noem het niet, het is een situatie die ook al in andere steden en gemeenten aan bod kwam. Het betreft de verbetering van fietspaden langs een gewestweg. Vanuit het departement Mobiliteit werd geadviseerd om een module 13 uit te werken. Die module gaat over de 'verbetering van fietspaden langs een gewestweg'. Module 13 bepaalt dat het moet gaan om de verbetering van een fietspad van minimaal 1 meter breed langs een gewestweg. Uiteraard moeten de werken worden uitgevoerd volgens de richtlijnen van het Vademecum Fietsvoorzieningen.

In dit concrete voorbeeld zijn de fietspaden vrijliggend en 1,50 à 1,60 meter breed, maar ze zijn dusdanig vervormd dat ze bijna onberijdbaar zijn voor fietsers. De toestand heeft te maken met slijtage, maar ook met het wortelgestel van de aanpalende bomenrijen. Het fietspad heeft een zo goed als volledige vernieuwing nodig.

Conform de procedure van een module 13 werd binnen een gemeentelijke begeleidingscommissie een startnota besproken en na consensus binnen de gemeentelijke begeleidingscel, of GBC, werd de startnota, zoals beschreven in de omzendbrief, voorgelegd aan de provinciale auditcommissie, of PAC. En toen kwam de kat op de koord, want bij de voorstelling van deze startnota bleek dat de auditor geen problemen heeft met de

inhoud van het project, maar dat hij wel vragen heeft bij de 'inpassing van het project in een module 13'. Dat is dus volledig in strijd met de aanbevelingen van de mobiliteitsbegeleider.

Volgens de auditor valt dit project onder de noemer 'structureel onderhoud' van het agentschap Wegen en Verkeer en kan het niet de bedoeling zijn om dit project onder module 13 uit te voeren. Voor de uitvoering van het structureel onderhoud bestaat geen specifieke module. Dat is logisch omdat het structureel onderhoud van gewestwegen, inclusief van de fietspaden, door het Vlaamse Gewest moet gebeuren.

Omdat ik het toch wel verbazend vond, zeker na de evaluatie van de modules en het mobiliteitsconvenant, dat de mobiliteitsbegeleider, die de gemeenten moeten bijstaan en ondersteunen, had geadviseerd om een module 13 voor het project uit te werken, heb ik minister Van Brempt hieromtrent ondervraagd. In haar antwoord stelt ze dat de teksten over module 13 eventueel vatbaar zijn voor interpretatie. Ze zegt echter ook dat de teksten van module 13 niet moeten worden aangepast. Ze zegt ook dat ze zich ervan bewust is dat het onderscheid tussen structureel onderhoud en een convenantgebonden project voor discussie kan zorgen. En ze zegt dat ze het initiatief zal nemen om deze zaak met u te bespreken om een structurele oplossing uit te werken om het onderscheid tussen de verbetering van het fietspad met module 13 en structureel onderhoud mogelijk te maken.

Dat alles is voor de gemeenten die een dergelijke module willen ondertekenen natuurlijk volstrekt onduidelijk. Wie een project opstart, de procedure doorloopt van GBC en PAC en daarna terug naar af moet, heeft ongeveer een jaar tijd verloren. Dat was nu net niet de bedoeling van een goed convenantenbeleid met bijhorende modules. Het was de bedoeling om snel, efficiënt en doelmatig via een eenvoudige administratieve procedure een project op te kunnen starten.

Ik heb wegens de omstandigheden niet gewacht op een initiatief van minister Van Brempt – dit zal voor iedereen begrijpelijk zijn. Ik stel deze vraag om uitleg zodat we de gemeenten ter zake duidelijkheid kunnen verschaffen. Ik kijk reikhalzend uit naar uw antwoorden, mevrouw de minister.

Bent u zich ervan bewust dat het onderscheid tussen structureel onderhoud van fietspaden en de verbetering van fietspaden met een module 13, niet altijd even duidelijk is? Zo ja, welk initiatief zult u nemen om de teksten te verduidelijken en eenduidig te maken, conform de evaluatie en in navolging van de resolutie van het Vlaams Parlement? Zo neen, wat is dan de enige correcte definitie en omschrijving van 'het structureel onderhoud van fietspaden' en welke fietspaden komen hiervoor in aanmerking?

Waar moeten de gemeenten aankloppen om het structureel onderhoud van fietspaden langsheen gewestwegen binnen een billijke termijn te laten uitvoeren?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, ik sluit me graag aan bij deze interessante vraag van de heer Peeters. Mevrouw de minister, u bent vrij nieuw in het vak. Op voorstel van de meerderheid hebben we indertijd een voorstel van resolutie goedgekeurd over de evaluatie van het mobiliteitsconvenant met zijn vele modules. Ik wil u vragen om de evaluatierapporten van uw eigen administratie eens te lezen. Dankzij de inzet van onze commissievoorzitter hebben we toen al die rapporten gekregen, want we kregen ze eerst niet wegens 'intern' en 'uitvoerend beleid'. We hebben ze toen via de officiële weg gekregen – want we hadden ze eigenlijk al.

Van de VVSG en van uw eigen administratie kregen we een heel goede evaluatie. Als ik het me goed herinner, luidde de conclusie over module 13 dat fietspaden langs gewestwegen aangelegd moeten worden door het Vlaamse Gewest. Het ging daarbij over de problematiek van de onteigeningen en het niet-werken van het aankoopcomité. Alles zou snel worden opgelost.

Naar aanleiding van de vraag van de heer Peeters, roep ik op om de rapporten opnieuw te lezen in het licht van zijn vraag. Het antwoord van minister Van Brempt bevestigt, op zijn zachtst gezegd, dat de ministers geen rekening hebben gehouden met de resolutie die we hebben goedgekeurd. De weerlegging achteraf kwam erop neer dat we met een kluitje in het riet werden gestuurd. Er werd gezegd dat geëvalueerd werd, maar wij hebben nooit geweten hoe en wat geëvalueerd werd. Ik wil u dus vragen om de rapporten opnieuw te bekijken en er de nodige conclusies uit te trekken, zeker voor module 13.

Ik heb me persoonlijk tot uw voorganger moeten richten voor er iets werd gedaan aan bepaalde fietspaden in Limburg. Ze lagen bij de overgang van een autosnelweg op een gewone weg. Het risico dat een fietser verongelukte, was heel reëel. U wilt niet weten hoe lang het heeft geduurd eer men inzag dat maatregelen genomen dienden te worden. Het is allemaal mooi om nieuwe fietspaden aan te leggen, maar we moeten ook zo alert zijn om gevaarlijke situaties onmiddellijk ongedaan te maken. Toen ik me tot de minister wendde, was alles binnen de week geregeld.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, de heer Peumans

haalde me de woorden uit de mond. Bij de gedachtewisseling over de evaluatie van het mobiliteitsconvenant heb ik mijn bekommernissen meegedeeld over op zijn minst drie modules van het mobiliteitsconvenant. Het zijn de modules over de fietspaden, de verlichting langs de gewestwegen en de geluidsschermen langs de gewestwegen. Toen, en ook in de resolutie, werd heel duidelijk door alle leden van de commissie gezegd dat het Vlaamse Gewest zeker voor die drie modules de volledige verantwoordelijkheid zou moeten dragen in plaats van de gemeenten.

Aan de collega's die het nog niet weten, wil ik meedelen dat ik hierover een voorstel van decreet heb ingediend. Ik hoop dat het hier snel besproken kan worden. Ik vraag in het voorstel van decreet om de modules te herzien. Iedereen is het erover eens dat ze dringend aan herziening toe zijn en dat de gemeenten niet langer moeten opdraaien voor de verantwoordelijkheden van het Vlaamse Gewest. Ik hoop dat alle collega's mijn voorstel van decreet zullen steunen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, ik dank u voor de interessante vraag. Er is een onderscheid tussen de opmerkingen van de heer Peumans en mevrouw Van den Eynde enerzijds en de vraag van de heer Peeters anderzijds. De heer Peeters start immers van een omgekeerde situatie: hij wil wel gebruik maken van module 13, maar mag dat niet. De twee andere vraagstellers verwijzen naar de resolutie waarin staat dat module 13 maar beter afgeschaft kan worden en dat het Vlaamse Gewest beter voor alles bevoegd wordt. Wat de laatste opmerkingen betreft, ben ik op de hoogte van de bezorgdheid en ook van die inzake de geluidsschermen. Dit probleem kwam ook al in de commissie bevoegd voor Leefmilieu aan bod. Ik neem die zaken zeker mee.

We zijn het er allemaal over eens dat er duidelijkheid moet zijn. Een convenantensysteem waarbij men mogelijkheden probeert te scheppen voor de gemeenten, maar waarbij men struikelt over een definitie, is natuurlijk al te gek. Het is echter niet zo evident om het onderscheid te maken tussen structureel onderhoud van fietspaden en de verbetering van fietspaden met een module 13. Bij het opstellen van de moduleteksten werd er een poging ondernomen om tot een eenduidige definitie te komen, maar uit de verslagen blijkt dat bij elke poging om een goede definitie uit te werken, werd gestruikeld over een aantal andere problemen. Daarom werd een nogal rare beslissing genomen, namelijk om niet verder te discussiëren en alles geval per geval te laten beoordelen door het departement MOW en het IVA Wegen en Verkeer. Het is bijgevolg aan de betrokken afdelingen om in overleg een voorstel van aanpak voor concrete dossiers te doen. Dat veroorzaakt, zeker in uw concreet dossier, problemen.

U vraagt hoe we meer eenduidig kunnen werken zolang module 13 blijft bestaan. Het is belangrijk om aan twee sporen te werken. We moeten in de eerste plaats een duidelijk kader scheppen waarbinnen de modules toegepast kunnen worden. Minister Van Brempt verwees daarvoor naar mij. Ik heb daar uiteraard geen probleem mee, maar we moeten vooral uitzoeken wat het Vlaamse Gewest beschouwt als structureel onderhoud. Ik heb vastgesteld dat er nog een Objectieve Behoeftanalyse, of OBA, bestaat voor het structureel onderhoud van fietspaden. Die bestaat wel voor de wegen, maar nog niet voor de fietspaden. Het lijkt me evident om prioritair werk te maken van de lijst van fietspaden die structureel onderhoud vergen. Door zo'n OBA kunnen we de prioriteit bepalen van de fietspaden per provincie die aangepakt moeten worden.

De module 13 lijkt me niet zo moeilijk, maar ik moet nogmaals teruggrijpen naar de eerste kapstok: elk agentschap gaat er zelf mee om en moet zelf een uitweg zien te vinden. Mij lijkt het logisch dat wanneer men enkel overgaat tot een verharding van het bestaande fietspad, namelijk de laagbedekking wegnemen, de wortels verwijderen en een nieuwe laag aanbrengen, men te maken heeft met het structureel onderhoud van een fietspad. Een verbreding of grondige aanpassing lijkt me perfect te kunnen kaderen binnen de module 13. In het voorbeeld dat u aanhaalde, lijkt het te gaan om een wel heel enge interpretatie van wat mogelijk is binnen een module 13.

We moeten ons, zoals werd gevraagd door het parlement, inderdaad bezinnen over het al dan niet verder laten bestaan van de module 13. In afwachting daarvan is het in elk geval mijn bedoeling om binnen mijn eigen administratie de OBA klaar te maken over de fietspaden per provincie die nood hebben aan structureel onderhoud. Ik zal ook bekijken of iedereen zich kan vinden in de definitie die ik daarnet heb geschetst.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Frans Peeters: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, er wordt alleszins één stap vooruit gezet door de OBA op te stellen. Het is verstandig en wijs om dat te doen, want zo kunnen we een prioriteitenlijst opstellen van fietspaden in het Vlaamse Gewest, per provincie, en kunnen we die fietspaden ook aanpakken.

Ik blijf ook een beetje op mijn honger zitten inzake de problemen met de duidelijkheid, de eenduidigheid en de transparantie van module 13 en inzake het onderscheid tussen een structureel onderhoud en een verbetering van fietspaden volgens module 13. Dat onderscheid is me niet duidelijker geworden. U zegt wel dat een kader gecreëerd dient te worden. Ik veronderstel dat het wordt gekoppeld aan criteria aan de hand waarvan kan worden

beslist of het om structureel onderhoud of over een module 13 gaat. Op dit ogenblik ontbreekt dat kader. U verwijst naar de aanpak per geval, maar daarbij is het de vraag wie erover oordeelt, Mobiliteit of Openbare Werken of beide samen. En hoelang moeten de gemeenten wachten eer ze een antwoord krijgen inzake een voorliggend dossier waaraan men wil voortdoen?

De heer Peumans verwees naar een fietspad in Limburg dat is aangepakt door een directe interventie van hem. Er zijn inderdaad fietspaden langs gewestwegen die niet rijdbaar zijn. Ze zijn in zo'n slechte staat dat er van structureel onderhoud geen sprake kan zijn. Ze moeten worden uitgekapt. Fietsers ontwijken dan het fietspad en verplaatsen zich op de gewestweg. Dat zijn primaire wegen categorie 1 en 2. Dat is niet meer van deze tijd.

Mevrouw de minister, ik heb respect en begrip voor uw antwoord in verband met de behoefteanalyse. Dat is een stap voorwaarts. Toch zou ik meer duidelijkheid willen over de interpretatie van het probleem dat ik geschetst heb. Wie moet bij een probleem over de interpretatie bij de gemeente, de knoop voorlopig doorhakken? Op dit moment is niet duidelijk wie die verantwoordelijkheid moet nemen. Ik heb de vraag gesteld aan minister Van Brempt, die zei dat ze zou overleggen met u. Maar u geeft mij nog altijd geen eenduidig antwoord.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Ik heb twee bedenkingen bij het mobiliteitsconvenant. Waarom heeft men indertijd de modules uitgebreid? Dat had als bedoeling een multiplicatoreffect. Men hoopte dat de druk van de inwoners langs de autosnelweg zo groot werd, dat de gemeente zou participeren in geluidsschermen langs autosnelwegen. Hetzelfde geldt voor verlichting op gewestwegen en fietspaden. Maar als u een evaluatie maakt, zult u zien dat het multiplicatoreffect niet gewerkt heeft.

Aansluitend bij de heer Peeters wil ik nog eens een oproep doen voor de fietspaden. Desnoods wil ik u een lijst geven, maar uw buitendiensten kennen die ook. Toch laat men de fietspaden jaren liggen. Ze vormen een groot risico voor wie er gebruik van maakt. De administratie weet dat, maar begint toch met allerlei nieuwe projecten. Het elementair onderhoud van de fietspaden aan gewestwegen schiet tekort. U kent de situatie ook, of misschien is ze in West-Vlaanderen minder erg. In Antwerpen en Oost-Vlaanderen ziet u fietspaden die de naam niet waard zijn. Nochtans worden die opgenomen in de statistieken om aan te geven hoeveel kilometer fietspaden werd aangelegd. Ik hoop dat u conclusies trekt uit het mobiliteitsconvenant en dat er een aanpassing komt.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Ik heb totaal geen problemen met het instrument mobiliteitsconvenant. Als het degelijk wordt toegepast, is het heel goed. Maar de vijfde optie, de geluidsschermen, heeft haar doel gemist. In de praktijk komen er nu op veel plaatsen geen geluidsschermen waar ze wel nodig zijn door de hoge lawaaioverlast. Vermits de subsidie 50 procent is voor de gemeenten en 50 voor het Vlaamse Gewest, worden de kosten voor de geluidsschermen voor bepaalde gemeenten zo hoog dat ze er niet meer in investeren. Dat kan niet de bedoeling zijn van het mobiliteitsconvenant.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik ontken niet dat er een probleem is, integendeel. Elke provincie heeft problemen met het onderhoud van fietspaden. Dat is zo. Ik heb ook een lokaal mandaat achter de rug en brieven gekregen van Antwerpenaren en Limburgers om commentaar te geven op West-Vlaamse fietspaden.

Er kan op twee manieren aan gewerkt worden. We moeten ten eerste prioriteiten leggen per provincie: wat wordt als structureel onderhoud beschouwd? Dat zet al heel wat fietspaden aan de kant. Ten tweede, wat de definitie betreft, verwijs ik naar de geschiedenis. Men is niet tot een akkoord gekomen. Men heeft gezegd dat Mobiliteit en Openbare Werken het samen moeten doen. We kunnen dan enkel tot een kader komen als minister Van Brempt en ikzelf bekijken wat wel en wat niet. Dat kan gebeuren op de eerstvolgende beleidsraad Mobiliteit en Openbare Werken binnen drie weken. Ik agendeer het punt daar. We zullen daar proberen te komen tot een kader dat als leidraad naar de verschillende afdelingen kan worden gestuurd. Dat staat los van de evaluatie.

De heer Frans Peeters: De evaluatie hebben we vorig jaar uitgebreid gehad. Er is een resolutie over goedgekeurd. We vragen dat die resolutie wordt ingevuld. Ik ben wel tevreden met het tweede antwoord, waarin u zegt dat dit binnen drie weken geagendeerd wordt, zodat er duidelijkheid komt omtrent deze problematiek.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de weigerachtige houding van distributienetbeheerders om warmtekrachtkoppelinginstallaties door tuinders toe te staan

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, de tuinbouwsector heeft het al een tijdje tamelijk moeilijk, onder andere als gevolg van de stijgende energieprijzen, die een van de belangrijkste productiekosten is. Om dit gedeeltelijk op te vangen, hebben een aantal tuinders recent geïnvesteerd in een warmtekrachtkoppelinginstallatie, afgekort WKK-installatie. Wanneer de olie- en de gasprijzen stijgen, dan stijgen ook de elektriciteitsprijzen. Dan kan de tuinder de gestegen kosten voor zijn verwarming deels compenseren door een betere prijs van de aan het net geleverde stroom van zijn WKK-installatie.

De meeste van deze tuinderbedrijven bevinden zich in de Zuiderkempen, namelijk de streek rond Sint-Katelijne-Waver en Mechelen, maar ook in de Noorderkempen, de regio van Hoogstraten. Nu blijkt dat Eandis systematisch nieuwe aanvragen voor de Noorderkempen zou weigeren omdat het net de aansluitingen van WKK-installaties op het net niet meer zou aankunnen. Tuinders die een oriënterende studie lieten opmaken door Eandis, kregen na indiening ervan, een negatief antwoord.

Mevrouw de minister, kan het dat een distributienetbeheerder een aanvraag voor een WKK-aansluiting op het net weigert? Welke taak hebben de Commissie voor de Regulering

van de Elektriciteit en het Gas (CREG) en vooral de Vlaamse Reguleringsinstantie voor de Elektriciteits- en Gasmarkt (VREG) in dezen? Kan de CREG of de VREG een distributienetbeheerder opdracht geven om ten spoedigste in zijn net te investeren teneinde een injectie van warmtekrachtkoppeling mogelijk te maken? Indien een distributienet tijdelijk beperkingen heeft, welke zijn dan de criteria om het ene project wel en het andere niet toe te laten? Wie kijkt erop toe of die criteria correct worden toegepast? Waarom kan een distributienetbeheerder studiekosten aanrekenen voor een oriënterende studie als men bij voorbaat weet dat de uitvoering daarvan technisch niet mogelijk is?

De Vlaamse Regering besliste eerder om bij een WKK-aansluiting de eerste kilometer kabel of gasleiding gratis te maken. We zijn allemaal overtuigd dat gratis niet bestaat. Ook in dit geval blijkt dat de distributienetbeheerder die extra kosten doorrekent aan de bedrijven die op meer dan 1 kilometer van het net liggen. Werd in dezen de CREG gehoord?

Als dergelijke gevallen zich voordoen, bij welke instantie kan een benadeelde tuinder dan in beroep gaan? Welke maatregelen ziet u mogelijk om aan deze gemelde problemen een oplossing te bieden?

De voorzitter: Mevrouw Rombouts heeft het woord.

Mevrouw Tinne Rombouts: Mijnheer de voorzitter, ik sluit me graag aan bij deze vraag aangezien ik een half

jaar geleden hierover ook een vraag heb gesteld aan toenmalig minister van Leefmilieu en Energie Peeters over de problematiek van de centrale elektriciteitsproductie en de injectie op onze netwerken.

Als antwoord op mijn vraag is er gezegd: "Het is niet zo dat bepaalde regio's niet in aanmerking zouden komen voor bijkomende decentrale productie-installaties." Vandaag echter ben ik in het bezit van een brief aan een tuinder, die aangevraagd had om een WKK-installatie aan te sluiten op het distributienet. Hij krijgt het antwoord dat dit niet mogelijk is en dat ingevolge deze conclusie het dossier wordt afgesloten. Dit is geen alleenstaand geval.

Het kan zijn dat bepaalde bedrijven dermate afgelegen zijn dat een aansluiting moeilijk ligt. Ik heb het geluk om in het gemeentebestuur van Hoogstraten te zitten. Daar krijgen we heel duidelijk het signaal dat de capaciteit op is en dat er zonder bijkomende investeringen geen aansluitingen meer kunnen gebeuren. We voelen ons in onze regio uitgesloten uit dit verhaal.

Een beetje verder in het antwoord op mijn vraag werd gesteld dat investeringen voornamelijk moesten gebeuren op het vlak van meetdetectie, controle en schakelapparatuur in plaats van in netwerken. Ondertussen is mij wel duidelijk dat het niet zo eenvoudig is en dat het netwerk serieuze aanpassingen nodig heeft, waar serieuze investeringen aan gekoppeld zijn.

Als deze investeringen niet gebeuren – ik laat in het midden wie deze investeringen moet doen – heeft dit toch wel zware gevolgen. Het gaat niet enkele over tuinbouwbedrijven. Ik ken een bedrijf dat een aanvraag heeft gedaan voor een windmolen, en ook die kan niet meer injecteren op het net. Eender welk bedrijf dat groene stroom wil produceren of energiebesparende maatregelen wil nemen voor zijn bedrijf in deze regio, kan dit niet meer doen. Dat roept vragen op.

Daarnaast is er de doelstelling voor energieproductie via WKK-installaties. Momenteel zitten we aan ruim 50 procent van die doelstelling. Er is dus zeker nog ruimte om onze doelstellingen verder in te vullen. Hier laten we een groot potentieel liggen en we maken het voor de tuinbouwsector moeilijk om zich verder te ontwikkelen.

Ik verwijs naar een persbericht van minister Peeters. Een tijd geleden heeft minister-president Peeters de Klankbordgroep Glastuinbouw boven de doopvont gehouden. Een heel belangrijk punt dat daarin naar voren komt, is dat een van de grootste uitdagingen voor de tuinbouwsector het energieverhaal is. Ik citeer uit de persnota: "Op een gemiddeld glastuinbouwbedrijf vertegenwoordigen de energiekosten 40 procent van de totale kosten. De sector voelt bijgevolg heel sterk de gevolgen van de

stijgende energieprijzen. Rationeel energiegebruik is een passend antwoord op deze uitdaging. Het Vlaamse land- en tuinbouwbeleid biedt hiervoor een kader. Zo wordt vanuit het Vlaams Landbouwinvesteringsfonds (VLIF) een ondersteuning van 40 procent voor WKK-installaties geboden. Deze installaties produceren elektriciteit, waarbij er tegelijk warmte vrijkomt die kan gebruikt worden voor de verwarming van de serres. Tegen eind dit jaar zullen naar verwachting een honderdtal WKK's geplaatst zijn, die goed zijn voor 150 megawatt elektrisch vermogen. Dit staat gelijk aan elektriciteitsvoorziening van maar liefst 200.000 gezinnen.

Voor de toekomst van de glastuinbouw wordt heel sterk de nadruk gelegd op de WKK-installaties. In Nederland is een WKK-installatie vaak zelfs een voorwaarde om nog een glastuinbouwbedrijf te kunnen starten.

Eenzijds hebben we hier een groot potentieel en anderzijds is het voor de sector een grote noodzaak. Het toeval wil dat bijvoorbeeld de Noorderkempen ook is aangeduid als macrozone voor tuinbouwbedrijven. We zitten met twee problemen die moeilijk met elkaar te verzoenen zijn.

Bij het opmerken van deze problemen, was mijn eerste reactie dat er misschien ook in andere gebieden problemen zouden zijn waar er een groot potentieel is voor decentrale elektriciteitsproductie. Ik denk bijvoorbeeld aan de grote tuinbouwgebieden rond Sint-Katelijne-Waver. Netbeheerders melden mij dat dit probleem specifiek is voor de Noorderkempen gezien de decentrale ligging. Het probleem stelt zich helemaal niet in andere regio's.

Mevrouw de minister, in welke gebieden stelt het probleem zich dat het netwerk niet is voorzien op decentrale energieopwekking, onder andere door WKK's maar ook door andere installaties? Ik weet niet of u dat uit het hoofd kunt zeggen. Mij lijkt het belangrijk en interessant dat dit in kaart wordt gebracht.

Is het voor u al duidelijk wie verantwoordelijk is voor de uitbouw van het netwerk in deze situatie? Wordt daar werk van gemaakt?

Wat moeten tuinbouw- of andere bedrijven doen die een weigering hebben gekregen om hun groene elektriciteit op het net te zetten? Binnen welke termijn denkt u hierover duidelijkheid te hebben?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Geachte leden, het is een technische materie waarvan de problemen jong zijn. Dat betekent niet dat ze geen oplossing behoeven. Mevrouw Rombouts, het is inderdaad een probleem dat zich op dit

ogenblik slechts in twee regio's voordoet, namelijk de regio rond Merksplas en de Noorderkempen.

De problematiek draait rond artikel 11 van het Elektriciteitsdecreet. Dat artikel stelt dat een distributienetbeheerder een vraag om toegang tot het distributienet dat hij beheert, enkel kan afwijzen om vier redenen. Ik som ze op: als de veilige en betrouwbare werking van het distributienet in het gedrang komt; als het distributienet over onvoldoende capaciteit beschikt om het vervoer te verzekeren; als de toegang tot het distributienet de goede uitvoering van een openbaredienstverplichting door de betrokken netbeheerder zou verhinderen; als de aanvrager niet voldoet aan de technische minimumeisen, opgenomen in het technisch reglement.

Nog steeds volgens artikel 11 van het Elektriciteitsdecreet moet de netbeheerder, als hij een dergelijke weigering wil doen, aan de betrokken aanvrager een grondig gemotiveerde verklaring bezorgen. Tegen de weigering kan door de aanvrager beroep aangetekend worden bij de VREG. De VREG moet op basis van onder andere het investeringsplan van de netbeheerder, de oriënterende en detailstudies en andere technische gegevens beoordelen of de argumentatie van de netbeheerder om de aansluiting te weigeren, redelijk is.

Wanneer er een vraag wordt gesteld aan een netbeheerder tot aansluiting van een productie-installatie op zijn net, is het logisch dat de netbeheerder moet onderzoeken op welke wijze best kan worden aangesloten en welke bijkomende investeringen, bijvoorbeeld netopwaarts, genomen moeten worden. Dit is het doel van de oriënterende studie. Die moet inderdaad betaald worden door de aanvrager van een aansluiting op het net. Als de netbeheerder al bij voorbaat weet dat de aansluiting niet mogelijk is, heeft een dergelijke studie uiteraard volstrekt geen zin. Dit kan het geval zijn bij aansluitingsaanvragen voor zeer grote installaties, waar het bij voorbaat duidelijk is dat het bestaande net niet zal volstaan. In alle andere gevallen heeft de technische studie net als doel te bepalen welke de modaliteiten en bijhorende kosten van de aansluiting zijn.

Een weigering tot toegang tot het middenspanningsnet van een distributienetbeheerder, wegens een gebrek aan capaciteit op het bestaande net, houdt niet automatisch in dat men niet kan aansluiten. In het technisch reglement staat de mogelijkheid vermeld van doorverwijzing naar de netbeheerder op een hoger spanningsniveau – in casu Elia – waar technisch gezien de aansluiting misschien beter gemaakt kan worden. Het is van belang dat bij een eventuele discussie objectief kan worden beoordeeld op welk net de aansluiting in optimale omstandigheden kan gebeuren. Een dergelijke analyse moet kunnen voorbijgaan aan het micro-economische belang van één partij, maar moet macro-economisch bekeken worden.

De aansluiting van productie-installaties kan in voorkomend geval bijvoorbeeld ook een positieve impact hebben op de capaciteit van het net en de veroorzaakte netverliezen.

Wat is de rol van de VREG? De VREG moet de beroepen tot weigering van een aansluiting van een productie-installatie behandelen. Dat is een controle achteraf. Daarnaast moet de VREG proactief toekijken op de problematiek. De VREG heeft in het technisch reglement immers de taak gekregen om de investeringsplannen van de distributienetbeheerders te beoordelen. De VREG moet analyseren of een netbeheerder voldoende capaciteit aanhoudt voor de distributie van elektriciteit op zijn net. De conclusie van deze analyse moet door de VREG bezorgd worden aan de CREG en de netbeheerder zelf.

Bij het maken van de analyse, controleert de VREG of de netbeheerder zich houdt aan de verplichting die hem is opgelegd in artikel 19 van het groenestroombesluit, met name dat de netbeheerder prioriteit moet geven aan de aansluiting van productie-installaties die hernieuwbare energiebronnen en/of warmtekrachtkoppeling gebruiken, boven de realisatie van alle andere aansluitingen.

Maar er zit een addertje onder het gras. Op basis van de huidige wetgeving kan de VREG de netbeheerder echter niet verplichten om specifieke investeringen in zijn net te ondernemen. De aansluiting van productie-installaties van elektriciteit uit hernieuwbare energiebronnen en warmtekrachtkoppeling op het elektriciteitsnet heeft in de loop van dit jaar inderdaad voor een aantal problemen gezorgd. De VREG meldt mij dat zij recent een eerste beroep wegens een weigering tot aansluiting van een WKK-installatie heeft ontvangen en dat een tweede onderweg is. Ik heb de VREG dan ook gevraagd om mij een omstandig advies te bezorgen met betrekking tot de problematiek.

Ten slotte is het zo dat het Vlaams Parlement bepaald heeft dat de kosten voor de aanleg van de eerste 1000 meter elektriciteits- en aardgasleidingen bij het aansluiten van een WKK op het net ten laste zijn van de netbeheerder. Deze verplichting is een openbaredienstverplichting in hoofde van de netbeheerder. Het ressorteert tot op vandaag niet onder de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest om te bepalen of en op welke wijze deze meerkosten in de tarieven van de netbeheerders worden doorgerekend.

Voor de tweede vraag van mevrouw Rombouts verwijs ik naar het antwoord op de vragen van de heer Glorieux. De netbeheerder kan een aanvraag tot aansluiting van een WKK-installatie wel weigeren maar de VREG kan een netbeheerder niet verplichten om specifieke investeringen te doen. Daarvoor is een decretale wijziging noodzakelijk.

In elk geval is het van belang dat tuinders bij een weigering van de netbeheerder gebruik maken van de moge-

lijkheid tot het aantekenen van beroep bij de VREG. De VREG vraagt vervolgens aan de netbeheerders om de weigering te motiveren en er kan een termijn van twee maanden verleend worden om die weigering te vervolledigen. De tegenpartij – in dit geval de tuinder – wordt gehoord en er kan een beslissing genomen worden. Het zal dus ongeveer drie maanden in beslag nemen.

Parallel daarmee stelt zich de vraag naar de mogelijkheid om solidariseringsmechanismen in werking te doen treden. Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen heeft die vraag recent ook gesteld omdat ze zonnepanelen wou plaatsen. Ik heb gezegd dat ik die melding laat onderzoeken en laat bekijken of het mogelijk is om een herverdelingsmechanisme op gang te trekken op basis van artikel 25ter van het Elektriciteitsdecreet. Mij lijkt het logisch dat als we een herverdelingsmechanisme onderzoeken voor de zonnepanelen, we dat ook moeten doen voor WKK-installaties. Daags nadat we de brief van het havenbedrijf kregen, op 21 november, heb ik advies gevraagd aan de VREG. Ik verwacht dat in de komende weken. Het zal wel enige tijd in beslag nemen. Als ik bijvoorbeeld de vraag van het havenbedrijf bekijk, kan het gaan over een kostprijs tot 3,4 miljard euro aan groenestroomcertificaten. We gaan er dus heel omzichtig mee tewerk. Maar als we het onderzoeken voor het ene, moeten we ook het andere onderzoeken.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Ik dank de minister voor haar uitvoerig antwoord. U stelt dat het probleem zich effectief op twee plaatsen voordoet, in Merksplas en de Noorderkempen. In die regio's zijn ook heel wat tuinbouwbedrijven actief. We lopen een interessant potentieel aan WKK mis als er geen oplossing wordt gevonden. Het zou zonde zijn dat de tuinders een gewone verwarmingsinstallatie zouden gaan installeren. Het is belangrijk dat de VREG de gelegenheid zou hebben om de distributienetbeheerders te verplichten om hernieuwbare energie en WKK-installaties aan te sluiten op het net.

Ik herinner mij dat men in de jaren zeventig bij de invoering van kernenergie op relatief korte termijn het hele transportnetwerk heeft aangepast aan deze supercentraliseerde energieopwekking. Dat is op relatief korte termijn gelukt. De toekomst is aan de gedecentraliseerde productie. Daarom moeten we evenzeer op relatief korte termijn onze distributienetten aanpassen. Ik besef dat zo iets tegen de belangen van de oude grote monopolistische producenten indruist. Het is wel degelijk in het belang van de consument. We moeten alles in het werk stellen om de aansluiting van die hernieuwbare energie en WKK-installaties te realiseren.

De voorzitter: Mevrouw Rombouts heeft het woord.

Mevrouw Tinne Rombouts: Ik dank u voor uw antwoord, mevrouw de minister.

De regio's hebben natuurlijk verschillende netwerkbeheerders. Merksplas heeft een gemeentelijke beheerder, Hoogstraten zit bij Iveka. Dat maakt het nog complexer.

In Sint-Katelijne-Waver liet de netbeheerder uitschijnen dat er weinig problemen waren. Ik heb begrepen dat het daar ook niet goed loopt. Er zijn ook problemen in gebieden die Vlaanderen bestempelt als macrozones voor tuinbouw en waar dat potentieel wordt erkend. De Vlaamse overheid moet fair zijn. We moeten daar stappen ondernemen om dan effectief daar invulling aan te geven.

Ik begrijp heel goed dat het om grote investeringen gaat. Ik hoop dat u ons snel duidelijkheid kunt bieden. Wie gaat dat bekostigen? Wanneer gaan die investeringen van start? Momenteel zijn er tuinbouwbedrijven die staan te popelen om te investeren. Als ze dat doen, gaan ze hun serres over twee jaar niet aanpassen aan WKK's. De vraag is prangend. U moet snel beslissen. Ik hoop dat u daar op korte termijn werk van maakt.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik dank u voor de aanvullingen. Ik heb het volste begrip voor uw zorgen.

De eerste procedures worden nu gevoerd. Er zijn twee mogelijkheden. Ofwel komt de VREG tot de conclusie dat de weigering terecht was en dat er inderdaad een probleem is van overinvestering of onbestaande capaciteit. In dat geval moet er niet geïnvesteerd worden. Daarna moeten we ons de vraag stellen of we moeten 'solidariseren' of een andere oplossing moeten zoeken. Ofwel komt de VREG tot de conclusie dat de distributienetbeheerder te lichtzinnig heeft geoordeeld en dat het wel had gepast daarbinnen. Dan zitten we met het probleem waar ik naar verwees. De VREG kan wel zeggen: u hebt een fout gemaakt, u had hem moeten toelaten. Maar we hebben niet de hamer om te slaan en de distributienetbeheerder te verplichten. Dan komen we in een decretaal moeilijke zone. We hebben geen hefboom. Op die twee fronten is er werk aan de winkel. Zowel bij een positief als bij een negatief antwoord.

Mevrouw Tinne Rombouts: Wat zijn onze mogelijkheden inzake Elia? Wat is onze kracht daar? Het gaat echt wel om grotere investeringen. De aanpassing gebeurt niet per bedrijf maar per gebied.

Minister Hilde Crevits: Wij beschikken niet over de juiste bevoegdheid. Wij hebben dus geen kracht of sterkte. Als Elia beslist om investeringen te doen, rekent het dat door in de prijs en wordt het automatisch gesensibiliseerd. Dat is een van de hefbomen die Vlaanderen mist. Er kan wel worden onderhandeld, maar wij kunnen geen verplichtingen opleggen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
