

C1 – OPE1

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2008-2009

30 september 2008

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Interpellatie van de heer Johan Sauwens tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de mogelijke afschaffing van overwegen in het kader van het Spartacusplan	1
Met redenen omklede moties	9
Vraag om uitleg van de heer Tom Dehaene tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het proefproject voor vervoer voor personen met mobiliteitsbeperkingen	9
Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over verkeersveiligheid in schoolomgevingen	11
Interpellatie van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de verklaringen van de minister betreffende de aan ons land toegewezen streefcijfers inzake broeikasgasreductie en hernieuwbare energie	13
Met redenen omklede motie	19
Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de verlichting van gewest- en autosnelwegen	19
Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de signalisatie van wegwerkzaamheden	20
Vraag om uitleg van mevrouw Greet Van Linter tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de plannen van de Vlaamse Regering voor de uitbreiding van de Brusselse ring	22
Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over ongevallen met vrachtwagens op ring- en snelwegen	29
Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de energieprestatieregelgeving voor gebouwen	30
Vraag om uitleg van mevrouw Fientje Moerman aan mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de noord-zuidverbinding Limburg	
Vraag om uitleg van de heer Rudi Daems tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de noord-zuidverbinding in Limburg	32
Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het capaciteitstekort en de veiligheid op snelwegparkings	37
Vraag om uitleg van de heer Patrick De Klerck tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het energieprestatiecertificaat	38

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen

Interpellatie van de heer Johan Sauwens tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de mogelijke afschaffing van overwegen in het kader van het Spartacusplan

De voorzitter: De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens: Mevrouw de minister, ik heb in het begin van de vakantie gezien dat u hebt aangekondigd dat de eerste sneltram tussen Hasselt en Maastricht zal rijden in een half uur tijd, en dat vanaf 2012. U deed die aankondiging in aanwezigheid van uw voorganger, thans gouverneur, de heer Stevaert, de gedeputeerde voor Mobiliteit en mevrouw Lieten.

Intussen lopen de studies en voorbereidende vergunningsprocedures om dit project te kunnen realiseren. Mijn vragen van vandaag in het kader van deze interpellatie zijn erop gericht duidelijkheid te krijgen over een aantal knelpunten die zijn opgedoken, met de vraag of dit het project niet zal vertragen. Kunnen we het laatste jaar van de legislatuur nog zeggen dat er in 2012 inderdaad een lightrailverbinding zal zijn?

In het verslag van de plenaire vergadering, waar het voorontwerp van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Spartacus lijn Hasselt-Maastricht is bekeken, staat dat men er een inhoudelijke bespreking aan heeft gewijd, onder leiding van Roger Liekens, afdeling Ruimtelijke Planning. Infrabel bracht daarbij een ongunstig advies uit, vermits er in het RUP geen oplossing is opgenomen voor de veiligheid van de overwegen. Infrabel stelt dat in het RUP de mogelijkheid moet worden opgenomen om overwegen af te schaffen en dat voldoende ruimte in het verordenend grafisch plan moet worden opgenomen voor de aanleg van kunstwerken.

Door Varinia, de feitelijke vereniging die de studies doet in opdracht van De Lijn, werd een werkgroep samengeroepen. Men brengt onder meer de verschillende gemeentevertegenwoordigers samen, samen met AWV, ons eigen Agentschap Wegen en Verkeer, de mensen van De Lijn, Ruimtelijke Ordening enzovoort. Op drie vergaderingen kreeg De Lijn het bericht van vertegenwoordigers van Infrabel dat de overwegen dicht moeten. Voor twee overwegen zegt men heel expliciet dat het van bij het begin moet, in 2012, met name de Stationsstraat en de Molenstraat in Diepenbeek. Voor alle andere moet dat vanaf 2015.

De reden is dat er op dit ogenblik al 170 tot 180 treinbewegingen per gemiddelde werkdag zijn op deze lijn.

Als men daar nog een zestigtal lightrailsneltrambewegingen bij plaatst, zullen de wachttijden aan deze half-gesloten overwegen erg lang worden. Men spreekt over 15, 20 of 25 minuten, zodat de weggebruikers-automobilisten risicogedrag gaan vertonen, en men zit nu al met een aantal probleemsituaties aan sommige overwegen, waar jammer genoeg de voorbije jaren al enkele keren dodelijke ongevallen te betreuren vielen.

De Lijn heeft dan gezegd dat men een studie gaat maken. Ik ben er vooral over verontrust dat een vertegenwoordiger van De Lijn in het verslag heel expliciet laat opnemen, betreffende de sluiting van de overwegen spoorlijn 34: De Lijn benadrukt dat het verdwijnen van de overwegen op spoorlijn 34 een nieuw gegeven, een nieuwe randvoorwaarde is die door Infrabel is aange-reikt. Gijs Moors van het Agentschap Wegen en Verkeer zegt dat zij niet kunnen en zullen financieel participeren in de plannen van Infrabel om de overwegen te sluiten.

Ik heb echt het gevoel dat dit een majeur probleem is, dat erg laat in de besluitvorming opduikt en in de opmaak van de plan-MER niet werd bestudeerd en eventuele andere tracés opnieuw naar voren zou laten komen.

Het zijn een aantal spoorwegen die nu dwars door de dorpskern lopen, dwars door Diepenbeek. Men gaat die gemeenschap in tweeën snijden als de overwegen dicht moeten. Dat gaat een enorme weerslag hebben op de verkeers- en de mobiliteitsplannen van de omgeving. Tunnels blijken bijna niet te doen, want men ligt vlak aan de oever van de Demer, met een bijzonder moeilijke ondergrond. Indien men een tunnel moet aanleggen, zal men voldoende hellingen moeten nemen en daar heeft men de ruimte niet voor. Indien men een viaduct zal aanleggen, moet men ook een aantal lussen maken, en die lopen soms door landbouwgebied en soms door natuurgebied.

Mevrouw de minister, hoe komt het dat dit nu pas aan het licht komt? Mensen van Infrabel zeiden tijdens de vergadering dat zij bij de opmaak van de plan-MER niet betrokken geweest zijn. Nochtans is van bij de aanvang gezegd dat we het NMBS-terrein gaan gebruiken.

Welke extra budgetten zullen nodig zijn om dit te realiseren? Wie gaat dat uiteindelijk dragen? Zijn deze bedragen ergens ingeschreven in de meerjarenbegroting? Zijn die initieel in het plan mee opgenomen? Een onder-tunneling van drie spoorlijnen kost 2,5 tot 3 miljoen euro. Een viaduct zou 1,5 tot 2 miljoen euro kosten.

Welke bijkomende RUP's of gewestplanwijzigingen zijn hiervoor nodig? Welke vertraging zal dat met zich meebrengen voor het project?

Welke studiekosten zijn ondertussen al aan het Spartacusproject in Limburg besteed?

Er is ook een werkgroep die zegt dat, als Infrabel die lijn inricht, het veel goedkoper, sneller en realistischer kan. In hoeverre hebt u of hebben de vertegenwoordigers van De Lijn al contacten gehad met de NMBS en Infrabel in verband met dit heel belangrijke project?

Vertegenwoordigers van De Lijn zeggen zelfs dat Infrabel, omdat men niet graag heeft dat er een andere spooroperator komt, een beetje misbruik maakt van de situatie om anderen – dus Vlaanderen, ofwel AWV, De Lijn of rechtstreeks het Vlaamse Gewest – de afschaffing van hun overwegen te laten financieren.

De voorzitter: De heer Vrancken heeft het woord.

De heer John Vrancken: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik sluit me natuurlijk aan bij de heer Sauwens. In het verleden heb ik al verschillende keren over het Spartacusplan gesproken, want we hebben de grootste twijfels bij de haalbaarheid van het plan.

We vernamen vorige week via de pers dat er een pps-constructie in de maak is waarbij in een aandelenparticipatie van 13 percent wordt voorzien door De Lijn en 13 percent door de investeringsmaatschappij voor Limburg (LRM). Daardoor moet nog 74 percent worden gezocht bij een privépartner, die zich volgens de voorstellen betrouwbaar moet opstellen en in zijn deelname ook de nodige stabiliteit moet garanderen voor een periode van 25 tot 30 jaar.

Deze privépartner zal onder meer verantwoordelijk zijn voor het ontwerpen van en de investeringen in zowel de spoorlijnen als de wachtklokken, de tramstellen en het onderhoud. Hiervoor betaalt De Lijn een vaste vergoeding per jaar waarin het risico dat de partner draagt, uiteraard wordt verrekend. Alle verdere risico's zijn bij wijze van spreken uitgesloten voor de privépartner.

Wat ons vooral verbaast, is de stelling van de LRM-topman Stijn Bijmens. Hij stelt dat de LRM LijnInvest, dat de investeringen van De Lijn beheert, zal bijstaan bij de opmaak van een businessplan, maar dat pas wanneer dit sluitend is, er een definitief 'ja' zal zijn voor het vrijmaken van de nodige gelden voor de aankoop van de aandelen.

We hebben toch wel een bezwaar tegen het feit dat er een vennootschap in de maak is met drie aandeelhouders, waarvan één aandeelhouder al enig voorbehoud formuleert, terwijl de twee andere van de derde stabiliteit en betrouwbaarheid eisen inzake een plan waarover vandaag nog heel veel onbeantwoorde vragen bestaan.

We stellen vast dat de werken al zijn gestart in Hasselt voor de aanleg van de tramlijnen terwijl er voor het

volledige project van drie sneltramlijnen een pps-constructie op touw zal worden gezet. Men wil er dus centen voor vrijmaken terwijl lijn 2 en lijn 3 nog altijd in de lucht hangen. We weten nog altijd niet waar de tracés zullen komen, hoeveel ze zullen kosten en in welke mate de Vlaamse overheid zal meestappen. Toch wordt er een pps-constructie opgezet en wordt er al gestart met de werken in Hasselt.

Wat als LijnInvest of als de LRM zal vaststellen dat het businessplan niet kan kloppen? In dat geval zal de LRM zich terugtrekken en zal de 13 percent niet geïnvesteerd worden. Dit is een vrij belangrijk gegeven.

Ik vraag me ook af – en misschien kunt u hier nu al op antwoorden – waar de 13 percent investering van De Lijn op slaat, over wat soort investeringen het gaat. We vinden het grootste pakket terug bij het gedeelte van SPV (Special Purpose Vehicle) Spartacus.

De Lijn verklaart een vaste vergoeding aan de privépartner te betalen waarin het risico dat die partner draagt, wordt verrekend. Dat betekent dat De Lijn zich engageert om het rendement op de investeringen van deze partner te verzekeren, ongeacht de mogelijke verliezen van het Spartacusproject. Wie zal echter finaal de rekening betalen? Indien De Lijn of de overheid zich garant stelt voor een privépartner, kunnen we ons de vraag stellen wie finaal de rekening zal betalen. Ik vermoed dat het de belastingbetaler zal zijn.

Werden de investeringen die aan de steden en gemeenten zullen worden gevraagd of opgelegd voor het plaatselijke infrastructuurwerk in functie van de Spartacustlijn 1, al begroot? En werd hierover al met de respectieve gemeenten gecommuniceerd?

Geniet het project op de ene of de andere manier ook nog van Europese subsidie? We hebben hier wat gegevens over voor wat het Nederlandse deel betreft. Ik kreeg graag wat meer informatie.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, ik hoop dat we dit jaar weer op dezelfde constructieve wijze als de voorgaande jaren met u zullen kunnen samenwerken. Ik heb daar het volste vertrouwen in, zeker na onze reis naar Amerika.

Mevrouw de minister, ik wil me graag aansluiten bij de toch wel heel pertinente vragen van streekgenoot en collega Johan Sauwens. Het is niet omdat we niet langer in een kartel zitten dat ik me niet meer zou kunnen aansluiten bij iemand van CD&V.

Ik volg de stapel studies hierover op. Ik heb de laatste studie nog niet – die van IDEA Consult van onze

vriend Wim Van der Beken – maar ik veronderstel dat we die wel zullen krijgen. Ik ben echt benieuwd naar de meerwaarde van dit project.

U kent mijn opvatting over de lijn Hasselt-Maastricht – ik heb het nu niet over de andere lijnen. Ik heb tot nu toe geen overtuigend argument gehoord inzake het nut van de sneltramverbinding tussen beide steden. Ik heb tot nu alleen nog maar wat ik ‘EO-berichten’ noem, gehoord: alles is goed, alles is fantastisch, alles komt in orde. Op een bepaald moment hebt u verklaard dat de reizigerswinst 25 miljoen reizigers in Limburg bedraagt. Of dat veel of weinig is, daar wil ik direct nog iets over zeggen naar aanleiding van een vraag die ik aan minister Crevits heb gesteld over de noord-zuidverbinding. Ik heb nog geen overtuigende argumenten gehoord.

Verder had de heer Sauwens het over die halffrequentie die u gaat doorvoeren. Nu wil ik u eens uitnodigen een bezoek te brengen aan Maastricht, overigens een zeer aangename stad met een vrij dichte bebouwing en een zeer goed stadsnet met bussen. Via de burgemeester heb ik een nota gekregen over de visie van Maastricht op de ontwikkeling van die lightrail. Als er dan toch een tram de stad in komt, dan wil Maastricht de stad in zijn geheel ontsluiten, zelfs tot aan Wyck, waar het hele Universitair Ziekenhuis en ik weet niet wat nog allemaal ligt. De rest van de stad zal dus ook worden bediend. U weet dat dat automatisch gevolgen zal hebben voor de kostprijs van uw exploitatie én dat u die halffrequentie op den duur kunt vergeten. Daarmee sluit ik me enigszins aan bij het betoog van de heer Sauwens. Het sluiten van de slagbomen betekent natuurlijk dat er veel meer trams moeten rijden. Met andere woorden, die slagbomen zullen dus nog veel meer gesloten zijn.

Ik blijf me nog steeds afvragen waarom er niet eerst een onderzoek komt naar de ontwikkeling van die lijn 20a, met een systeem van een dieselloc. Ik heb het daar met u in het verleden nog al eens over gehad. Daar hoor ik echter niets van. Ik hoor de spoorwegen daar al evenmin iets over zeggen. Integendeel, de spoorwegen vinden dat, als de Vlaamse overheid die spoorwegovergangen allemaal wil ondertunnellen of van een viaduct voorzien, zij dan weer van een fors prijskaartje af zijn. Dan is het Vlaanderen dat uiteindelijk de rekening betaalt, in functie van de spoorwegen. Ik veronderstel immers dat er daar een verdeelsleutel zal komen. U weet immers dat deze lijn zeer druk bereden is, niet alleen voor personenvervoer. Hoewel de frequentie naar het zuiden van de provincie erg laag ligt, rijdt er erg veel goederenvervoer over. Dat is de aansluiting op de beroemde Montzenlijn.

Uiteindelijk heb ik dan toch een stuk te pakken gekregen. Ik heb namelijk een hele trits vragen gesteld over de beroemde noord-zuidverbinding in Limburg. Ik heb ook een vraag gesteld over de relatie tussen die verbinding en datgene wat te maken heeft met lightrail. Het

antwoord dat minister Crevits me heeft gegeven op vraag 773 van 18 juni – het heeft drie maanden geduurd voor ik dat antwoord heb gekregen – heeft me wat doen schrikken. Ik lees het even voor. Het gaat over het plan-MER. Ik had gevraagd wat de impact zou kunnen zijn van de noord-zuidverbinding – het gaat immers over drie lijnen – op het al dan niet kiezen voor lightrail. Dan gaat het over het bovengronds leggen, hetzij via de bestaande spoorbedding, hetzij via de doortocht van Houthalen-Helchteren zelf, en dat zo verder naar het noorden van de provincie.

Het volgende viel me op. Ik citeer: “Het plan-MER motiveert dit enerzijds door aan te geven dat er vermoedelijk slechts een beperkte substitutie zal zijn van het autoverkeer naar het sneltramverkeer, waarvoor men zich baseert op het project-MER voor de sneltramlijn Hasselt-Maastricht, waarin sprake is van 1,5 percent.” Met andere woorden, het zou kunnen dat 1,5 percent van de huidige autogebruikers op de lijn Hasselt-Maastricht zou overstappen naar het openbaar vervoer. Mevrouw de minister, als u op basis daarvan een lightrail gaat aanleggen tussen Hasselt en Maastricht, dan wens ik u veel succes. Er is de studie van dat Nederlandse bureau dat het aantal reizigers heeft geraamd, maar u weet dat dat volgens mij gebaseerd is op drijfzand.

Ten slotte, en daarmee sluit ik me enigszins aan bij het betoog van de heer Vrancken van daarnet, heb ik ook in Het Belang van Limburg gelezen dat de LRM voor 5,5 miljoen euro gaat participeren in Spartacus. Ik heb nagevraagd of dat een beslissing is geweest van de raad van bestuur. Dat schijnt helemaal niet het geval te zijn. Ik heb begrepen dat dit geïnspireerd zou zijn door de gouverneur van Limburg. Dat zegt men me in de wandelgangen. U zult het niet graag horen, maar het is zo. De heer Bijmens heeft dat gelanceerd, omdat dat blijkbaar weer een van de nieuwe stokpaardjes is.

Mijnheer de voorzitter, ik zou het ten slotte zeer op prijs stellen mochten we, naar aanleiding van deze interpellatie, de studie van IDEA Consult over het realiseren van de meerwaarde van 372 miljoen euro voor Limburg kunnen krijgen. U weet dat wie in de oppositie zit, meer tijd heeft om te lezen.

De voorzitter: Mevrouw Martens heeft het woord.

Mevrouw Katleen Martens: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ook ik wil me graag aansluiten bij de heer Sauwens, hoewel ik mijn betoog zal beperken tot een aantal extra vragen over de afschaffing van de overwegen in het kader van de Spartacusplan. Mevrouw de voorzitter, wie zit er nu eigenlijk aan die onderhandelingstafel? Zijn de huidige partners reeds vanaf het begin betrokken geweest? Kunt u misschien een tip van de sluier lichten met betrekking tot de oorzaak van de plotse verandering van Infrabel? Deelt u

mijn analyse dat Infrabel er eigenlijk al eerder toe had moeten komen om die problematiek aan te pakken, zeker als we bedenken dat die risicofactor aan die overwegen al lang bestond? Wordt dit dossier nu volledig losgekoppeld van de rest van het Spartacusplan? Daar lijkt het me nu immers wel sterk naar te evolueren. Hoe zal dan de coördinatie gebeuren, en wie zal dan de verantwoordelijkheid hebben over welke elementen? Wie zal opdraaien voor de kosten? Hoe zal de verdeelsleutel zijn voor die kosten? Moet er een nieuwe studieopdracht komen? Ik denk maar aan de nieuwe mobiliteitsmaatregelen als gevolg van het afschaffen van die overwegen. Kunt u garanderen dat, indien dit wordt losgekoppeld, dat geen vertraging zal veroorzaken?

Ik wil me ten slotte nog heel kort aansluiten bij de heer Peumans. Hij had het over die 372 miljoen euro van het studie bureau IDEA. Dat zijn de baten, maar welke kosten staan daartegenover?

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik sluit me kort aan bij de vele vragen die al zijn gesteld. Ik zal me toespitsen op het onderwerp van de interpellatie. Enkele maanden geleden hebben we in dit parlement een hoorzitting gehouden over de vervoersplannen van De Lijn, waarbij Spartacus uiteraard ook aan bod is gekomen. Toen was er nog onduidelijkheid over de engagementen van de Nederlandse partners, de Nederlandse overheid. Mevrouw de minister, daags na de terugkeer van deze commissie uit de verre Verenigde Staten hebben we echter in de krant kunnen lezen dat u samen met uw collega, minister Eurlings, een intentieverklaring hebt ondertekend waarin staat dat die tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht absoluut moet worden verwezenlijkt. Dat geeft al enige duidelijkheid over de engagementen van de Nederlandse overheid.

Opvallende afwezigheid op dat evenement was volgens de krant de NMBS, die niemand had gestuurd, en dat terwijl mevrouw Lieten zich wel de uitspraak heeft laten ontvallen dat een aangepaste dienstverlening van de NMBS net een van de pijlers is van het Spartacusplan. De NMBS is effectief een belangrijke partner.

Mevrouw Lieten had het ook over een overlegplatform waarin knelpunten worden besproken. Wie zit precies in dat overlegplatform? Sinds wanneer bestaat dat? Hoe vaak komt dat samen? Is het probleem dat de heer Sauwens heeft aangehaald, daar al besproken?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Geachte leden, deze vraag wordt aangegrepen om opnieuw te discussiëren over het nut of geen nut hebben van Spartacus en de eerste lijn naar Maastricht in het bijzonder. Ik wil nog

eens benadrukken dat met name het engagement dat men in Maastricht heeft genomen, mij heeft gesterkt in het oordeel dat we met dergelijke projecten op een pad zitten dat niet alleen goed is voor Limburg maar ook voor Nederlands-Limburg. Ik blijf meer dan ooit overtuigd dat we dit moeten voortzetten. Ik kan daar nog veel studies over laten maken, en u kunt daar elke keer kritische vragen over stellen, daar heb ik geen probleem mee, maar ik blijf sterk geloven in dit project.

Dat wil niet zeggen dat er geen obstakels meer naar boven zullen komen. Ik heb ondertussen al enkele jaren ervaring in deze job en met dit soort projecten: je zet een pad uit, je begroot dat, je zet een timing uit en dan blijken er wel wat dingen tussen te komen. Daar gaan de vragen van de heer Sauwens over. Ik wil daar in detail op ingaan want het is een niet onbelangrijk probleem, en ik zit daar zelf ook wat mee verveeld. Daarom wil ik in detail een aantal feiten en bedingen erover met u delen.

Hoe komt het dat de afschaffing van de overwegen niet eerder als een belangrijk element in het dossier is onderzocht? Het is heel belangrijk om dat te bekijken. Het is zeer vervelend, we hadden dat beter vroeger geweten, zowel voor de timing als voor de budgettering. Wel hebben we vanaf het begin rekening gehouden met de noodzakelijke aanpassingen aan de bestaande overwegen op de lijn 34. In eerste instantie werd gedacht aan de verbreding van deze overwegen. Dat was het uitgangspunt. Bij de Lijn werd niet gedacht aan ongelijkvloerse kruisingen. In de loop van de voorstudie is er in verschillende werkgroepen meermaals contact geweest met Infrabel en met de verschillende betrokken gemeenten.

Ik wil ingaan op een aantal concrete data. De voorstudie resulteerde in een Conceptstreefbeeld Regionet Limburg, dat op 26 juni 2007 op de Provinciale Auditcommissie en de Openbaarvervoercommissie werd goedgekeurd. Ook werd op basis van de voorstudie door De Lijn de project-MER voor lijn 1 opgestart. In het kader van de project-MER lijn 1 werd op 20 maart 2007 het kennisgevingsdossier door de dienst MER volledig verklaard en tussen begin april en half mei werd het kennisgevingsdossier ter inzage gelegd in de vier betrokken gemeenten. Op 1 juni 2007 werden alle betrokkenen uitgenodigd op een overlegvergadering en op 3 juli werden de richtlijnen door de dienst MER aan De Lijn overgemaakt.

Tot op dat moment werd door niemand van alle betrokkenen, in eerste instantie niet door Infrabel, gewezen op de noodzaak van de afschaffing van de overwegen. Dit gebeurde voor het allereerst op een door de gemeente Diepenbeek inderhaast georganiseerd overleg op 29 november 2007. Aanleiding voor het overleg op dat moment was een dodelijk ongeval.

Op dit overleg uitte Infrabel voor de eerste keer de wens om zelfs zonder Spartacus alle overwegen op het grondgebied van Diepenbeek te sluiten. Op dit overleg werd afgesproken dat de gemeente Diepenbeek ging bekijken welke mobiliteitsmaatregelen, onder meer ten aanzien van bruggen, tunnels, fietspaden, in de plaats van de overwegen nodig waren bij sluiting van overwegen. Daarna zou de gemeente Diepenbeek opnieuw een overleg organiseren.

Op 21 mei 2008 vond de plenaire vergadering plaats in verband met het GRUP voor de Spartacuslimn Hasselt-Maastricht. Daar maakte Infrabel gewag van de problematiek van de veiligheid op overwegen in Diepenbeek en Bilzen. Op dat moment schetsten ze de problematiek voor de eerste keer in globo. Infrabel stelde dat in het GRUP in voldoende ruimte moet worden voorzien voor de aanleg van kunstwerken, namelijk ongelijkvloerse kruisingen, bruggen of tunnels. Om de problematiek van de overwegen uit te klaren, heeft De Lijn op 4 juni 2008 een vergadering bijeengeroepen met Infrabel, de NMBS-Holding, de gemeente Diepenbeek en de AWW. Op dat moment was iedereen gealarmeerd. Op deze vergadering bleek dat er nog steeds geen zicht was op de mobiliteitsmaatregelen die nodig zijn voor de bestaande overwegen. Het overleg van 29 november 2007 had dus op dat moment nog geen resultaat opgeleverd. Op de vergadering van 4 juni werd wel duidelijk dat in de nieuwe beheersovereenkomst van Infrabel staat dat de veiligheid op overwegen de komende jaren met een kwart moet verbeteren. Hoogstwaarschijnlijk is dat een soort van 'trigger-off' geweest om nogal scherpe eisen te stellen naar aanleiding van Spartacus met betrekking tot de overwegen van lijn 1. Dit zou in concreto betekenen dat 3 overwegen tegen 2012 en 6 overwegen tegen 2015 moeten worden afgeschaft.

Op 8 september 2008 werd tussen De Lijn en Infrabel afgesproken om de risicoanalyse gezamenlijk af te werken. De Lijn heeft ondertussen de opdracht van haar studiebureau uitgebreid om mobiliteitsmaatregelen voor te stellen bij het mogelijk afschaffen van overwegen. Op dat moment zijn we mee de verantwoordelijkheid gaan dragen voor het zoeken naar oplossingen. Ondertussen zouden er al voorstellen zijn gedaan door het studiebureau, die nu verder moeten worden besproken. Daarvoor heeft De Lijn een vergadering belegd op 14 oktober.

Het is belangrijk aan te geven dat het heel vervelend is dat het probleem laattijdig is opgedoken, maar dat iedereen nu gealarmeerd is en dat binnen de bestaande studies dit verder wordt onderzocht, zeker en vast voor wat betreft De Lijn.

Ik wil toch ook even ingaan op de vraag hoe het zit met de betrokkenheid van Infrabel bij de opmaak van de plan-MER, maar ook bij de andere heel belangrijke beslissingsmomenten.

Ik denk dat het niet correct is te stellen dat Infrabel niet betrokken is bij de realisatie van het Spartacusplan, want dat is wel het geval. Er is inderdaad geen echte betrokkenheid geweest bij de project-MER. De openbare fase van de project-MER wordt georganiseerd door de dienst Mer. Op basis van het betreffende decreet was de dienst Mer van oordeel dat Infrabel, als federale instelling, niet gecontacteerd moest worden.

Infrabel werd weliswaar bij de openbare fase niet expliciet om advies gevraagd, maar het stond wel vrij om een advies in te dienen op basis van de kennisgeving. Ik geef er me eigenlijk rekenschap van dat dat geen goede manier van werken is.

Ik wil dit nu ook aangrijpen om met mijn collegaminister, bevoegd voor de milieueffectrapportage, te bekijken hoe dat in de toekomst beter structureel kan worden ingebed. Het is niet omdat het een federale instelling is dat men niet betrokken moet worden. Het is nu gebeurd. Het zou beter geweest zijn dat Infrabel wel formeel betrokken was bij de project-MER, dan hadden we waarschijnlijk vroeger een zicht gekregen op de problematiek. Ik denk wel dat we het moeten aangrijpen om in de toekomst een betere betrokkenheid te krijgen van de federale instellingen waar dat nodig is.

Infrabel is echter wel betrokken bij de opmaak van de voorstudie en het GRUP voor sneltramlijn 1. Uiteraard zijn er heel wat contacten tussen De Lijn en Infrabel over lightrail. Er bestaat hierover een overlegstructuur tussen NMBS-Groep en de drie regionale openbaarvervoermaatschappijen. Binnen deze overlegstructuur bestaat er een bijzondere werkgroep die over Vlaanderen gaat, waarin heel specifiek over de realisatie van Spartacus wordt overlegd. Zo werd al in de vergadering van de Werkgroep Vlaanderen van 12 september 2006 de problematiek van de gemeenschappelijke overwegen van spoorlijn 34 met sneltramlijn Hasselt-Maastricht besproken. Het ging daarbij evenwel over technische problematieken en over hoe trein en tram moeten worden aangestuurd, met name op de overwegen, maar van ongelijkvloerse kruisingen was er op dat moment geen sprake.

U vraagt mij ook welke extra budgetten nodig zullen zijn voor het afschaffen van de overwegen, of die budgetten al dan niet zijn ingeschreven bij De Lijn of het Vlaamse Gewest en op welke manier AWW hierbij betrokken is. Zoals ik al zei, is er vandaag nog geen duidelijk zicht op welke mobiliteitsmaatregelen genomen moeten worden. Mijnheer Sauwens, ik ken de situatie ter plaatse helemaal niet zo goed als u, maar u verwijst zelf naar de overwegingen om al dan niet een tunnel of een brug te bouwen en welke plaats daarvoor nodig is.

Recente gegevens tonen aan dat het studiebureau daar nu een aantal voorstellen voor heeft, maar die moeten

nu besproken worden met Infrabel. Dus ik heb geen zicht op de kostprijs die dat met zich meebrengt, laat staan op de kostenverdeling van dit verhaal tussen Infrabel enerzijds en het Vlaamse Gewest/AWV, De Lijn en de lokale besturen anderzijds. Dat moet nog goed uitgediscussieerd worden. Ik verwacht, eerlijk gezegd, wel stevige discussies.

Welke bijkomende RUP's of gewestplanwijzigingen zijn hierbij nodig? In het verslag van de plenaire GRUP-vergadering van 21 mei staat een reactie van het Agentschap Ruimtelijke Ordening op een van de reacties op het negatief advies van Infrabel. Het agentschap merkt op dat de kunstwerken, voor gemeentelijke wegen, waarschijnlijk rechtstreeks kunnen worden gegund en dat de opmaak van een gewestelijk RUP hiervoor niet noodzakelijk is. Dat standpunt moet nog formeel worden bevestigd, maar indien voor de kunstwerken apart geen RUP's noodzakelijk zijn, zal de aanleg van de eerste Spartacuslijn geen vertraging oplopen, indien de budgetten in orde komen.

Indien het Agentschap Ruimtelijke Ordening echter oordeelt dat voor elk kunstwerk een gewestelijk RUP moet worden opgesteld, zal de aanleg van de eerste Spartacuslijn wel vertraging oplopen. Dat zal gaan over minstens anderhalf jaar.

Deze vertraging kan echter ook vermeden worden indien Infrabel zou toestaan dat de eerste Spartacuslijn wordt aangelegd zonder kunstwerken aan de overwegen en dat, gefaseerd, achteraf wordt aangepakt. Ook in dat scenario zijn er geen RUP's nodig, kunnen de kunstwerken in een later stadium worden aangelegd en kunnen de procedures worden opgestart.

Ik plaats daar wel de kanttekening bij dat, ook wat betreft de verantwoordelijkheid voor De Lijn, die op dat moment de lightrail zal besturen, er een absolute garantie moet zijn voor de veiligheid van de overwegen. Anders kunnen we dat uiteraard niet doen.

Naast de 12,8 miljoen euro die begin dit jaar is vastgelegd voor de uitgebreide studieopdracht, werd er voor bijna 500.000 euro aan studiekosten betaald. Ik zal u een overzicht bezorgen.

Over het overleg met het federale niveau kan ik heel kort zijn. Ik laat nu de procedure verder lopen, dat wil zeggen dat ik verwacht dat de vergadering van 14 oktober een eerste uitsluitsel geeft. Ik ga er ook van uit dat Infrabel zich constructief opstelt. Men heeft budgetten om overwegen aan te passen. Dit is voor Vlaanderen een prioriteit. Ik ga ervan uit dat men dat onderschrijft. Als dat niet zo blijkt te zijn, zal ik mijn verantwoordelijkheid als voorgedijminister opnemen, dit naar het politieke niveau trekken en bespreken met mijn federale collega's. Maar ik wil nu eerst de reactie van Infrabel afwachten op de mobiliteitsaanpassingen die moeten gebeuren.

Tot slot uw vraag naar de intenties van Infrabel en of men van de situatie gebruik zou maken om de budgettaire consequenties af te wentelen op het Vlaamse Gewest of de gemeenten. Ik heb daar in dit dossier – ik onderstreep: in dit dossier – nog geen aanwijzingen voor. Mocht dat zo zijn, dan zal ik dit naar het politieke niveau trekken. Nog eens: Infrabel heeft best wel de budgetten om aanpassingen te doen aan overwegen en de nodige aanpassingen te betalen, samen met de wegbeheerder. Ik ga ervan uit dat men zich in de prioriteiten van Vlaanderen zal inschrijven.

Mijnheer Vrancken, u stelt me een heel pak specifieke vragen omtrent de pps-constructie. Ik zal kijken wat ik eventueel schriftelijk kan beantwoorden. Ik heb dat ook niet bij mij vandaag.

Voor het zomerreces was een uitgebreide timing in mijn agenda opgenomen om een gesprek te hebben met alle parlementsleden die geïnteresseerd zijn in pps-constructies. Onder meer dit verhaal zat daarin. Op die bespreking in de Subcommissie Financiën was echter één parlements lid aanwezig. Dat was waarschijnlijk het ideale moment om dat allemaal eens uitgebreid uit de doeken te doen. Ik was daar toen heel uitgebreid voor gedocumenteerd, maar ik zal kijken of hier en daar wat vragen nog schriftelijk beantwoord kunnen worden.

Mijnheer Peumans, ik zal nagaan of de studie van IDEA Consult publiek is, en als ze niet publiek is, zorg ik ervoor dat ze deze week nog publiek toegankelijk gemaakt zal worden voor iedereen die daarin geïnteresseerd is.

Wat betreft de stad Maastricht ziet u het een beetje negatief. Ik heb een bezoek gebracht aan de stad Maastricht, samen met mijn Nederlandse collega Eurlings. We hebben samen de stad bezocht, die een zeer ambitieus stadsbestuur heeft. We mogen er toch best wel trots op zijn dat het lightrailverhaal, dat voor de eerste keer geschreven is in Limburg en nu stilaan vorm begint te krijgen, als hefboom wordt gebruikt in de stad Maastricht om van de stad ook een lightrail- en tramstad te maken. Ik vind dat we die pluim op onze Vlaamse hoed mogen steken.

Met betrekking tot uw verwijzing naar de noord-zuidverbinding zal ik met bijzonder veel interesse de vraag en het antwoord van mijn collega lezen. Ik ga ook dat cijfer van 1,5 procent eens nakijken. Het is mij, eerlijk gezegd, niet bekend, maar ik kijk het na.

Mijnheer Vrancken, er is een intentie van de LRM en een intentie van De Lijn. Dat moet nu verder geconcretiseerd worden. Dat heeft te maken met een participatie van LRM in LijnInvest.

Ik denk dat ik ook het antwoord op de vragen van mevrouw Martens heb geïntegreerd in mijn antwoord.

De voorzitter: De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw zeer duidelijk antwoord. Maar het geeft inderdaad aan dat er nog geen duidelijkheid is of er nu al dan niet ongelijkgrondse kruisingen moeten komen. Ik hoop dat er zo snel mogelijk duidelijkheid over kan komen. U laat nog in het ongewisse of het misschien toch kan dat de lightrail zou starten in 2012, zonder dat de overwegen zijn afgeschaft, maar dat risico moet zeker heel goed worden bekeken.

Mijnheer Vrancken, mijnheer Peumans, het is niet omdat we een aantal verduidelijkende vragen stellen dat we tegen dit project zijn. De basisopstelling vanuit mijn fractie is heel duidelijk. We vinden dit inderdaad hefboomprojecten. De verbinding tussen twee provinciehoofdplaatsen kan een hefboom betekenen voor het gebruik van het openbaar vervoer in een breder gebied.

Het cijfer dat men maar 1,5 percent van de automobilisten uit de wagen krijgt, is belangrijk. Onder meer de obsessie om per se Hasselt met Maastricht te verbinden, van punt A naar punt B met bijna geen tussenstops, is de foute versie. De kusttram bewijst dat men een zeer hoogwaardig en snel openbaar vervoer kan gebruiken om, met enkele haltes, hele gebieden aan te sluiten. Hasselt is och arme een klein provinciestadje. Men vergelijkt zich soms met Düsseldorf of Frankfurt, maar ik denk dat men realistisch moet zijn. De geconcentreerde vervoersvraag die men nodig heeft om dit hoogwaardig openbaar vervoer te laten renderen en uw centen – de belastingmiddelen die daarvoor worden ingezet – te laten renderen, betekent dat men in de vervoersstudie heel goed moet kijken welke bewegingen en welke tussenstappen nodig zijn. Ik pleit ook voor haltes onder meer in Beverst, Munsterbilzen en Eigenbilzen.

Het project werd vijf of zes jaar geleden aangekondigd. Het feit dat dit majeur probleem pas nu opduikt, geeft de tegenstanders van het project heel veel munitie om het inderdaad af te schieten. Ik hoop dat men vooral bij De Lijn beseft dat men op een uiterst professionele manier dit dossier moet beheren, juist omdat het om heel veel gemeenschapsgelden gaat.

De voorzitter: De heer Vrancken heeft het woord.

De heer John Vrancken: Mevrouw de minister, ik kan begrijpen dat u niet direct kunt antwoorden op mijn vragen, maar ik had een interpellatie ingediend die door het Bureau werd afgewezen. Ik moest me aansluiten bij deze interpellatie in de commissie. Ik kan begrijpen dat u daar niet direct een antwoord op kunt geven, maar dat is niet direct mijn schuld.

Wat concreet het Spartacusproject lijn 1 betreft, hebben wij natuurlijk onze opmerkingen. Ik blijf bij het principe dat lijn 1 van Hasselt naar Maastricht geen goed project

is. Ik kan daarvoor een resem argumenten aanhalen, maar ik denk dat ik van de voorzitter de tijd niet krijg om die allemaal uiteen te zetten.

Iedere Limburger weet, en daar heeft men geen dure studies voor nodig, dat Hasselt-Maastricht geen prioriteit is als snelle tramverbinding. De prioriteit in Limburg gaat veeleer van noord naar zuid. Noord-Limburg moet ontsloten worden naar Hasselt en niet Hasselt naar Maastricht, zeker niet met de frequentie die voorligt.

Het argument dat twee universiteiten met elkaar verbonden moeten worden, is ook een drogreden. Ik kan me niet voorstellen dat de studenten een behoefte hebben om zes keer per dag naar een campus in Maastricht of omgekeerd te reizen om bepaalde colleges te volgen. De sneltramlijn stopt in Maastricht aan het station en gaat zelfs niet tot aan de campus. Studenten moeten daar een andere lijn nemen om verbinding te hebben met de universiteit, met de nodige wachttijden.

De afschaffing van de overwegen is toch wel een vrij belangrijk gegeven. Als ik terugkom op de verschillende studies die werden uitgevoerd, plaats ik ook vraagtekens bij de waarde van die studies. Een van de belangrijkste gegevens is het feit dat de sneltramlijn een tijds winst van een half uur zou opleveren tussen Hasselt en Maastricht. Dure studies zijn nodig geweest om er zelfs niet achter te komen dat die overwegen een remming zouden betekenen.

Als we op die lijn gemiddeld vijftien stopplaatsen in rekening moeten brengen, met een gemiddelde wachttijd van ongeveer 3 minuten, zitten we al aan 45 minuten, zonder de reistijd van de sneltram zelf. Het halfuur tijds winst is dus een drogreden. Dat zal in de praktijk bewezen worden. We kunnen er niet op terugvallen om te stellen dat de sneltramlijn een verbetering is van de mobiliteit tussen de twee stukken.

Mijnheer Sauwens, ik wil eventjes opmerken dat wij helemaal niet tegen de verhoging van de mobiliteit in Limburg zijn, integendeel, maar of dat effectief via dit Spartacusplan moet gebeuren en via deze Spartacuslimlijn, dat is een andere zaak. We plaatsen er grote vraagtekens bij.

Mevrouw de minister, over het extra budget voor het afschaffen van de overwegen hebt u gesteld dat er vandaag nog geen duidelijk zicht is op wat er nog zal gebeuren. Dit versterkt alleen maar het gegeven dat er nog stevige discussies zullen volgen – dat zegt ook u – en dat er bijgevolg nog heel wat tijd aan besteed zal worden. U hebt het zelf over een mogelijk uitstel of een mogelijke vertraging van het project, met anderhalf jaar.

Dit brengt ons tot de conclusie dat er nog veel te veel vragen zijn over het voorliggende Spartacusplan. Op

dit ogenblik hebben we nog geen enkel zicht op de juiste kostprijs ervan, u ook niet. Het bedrag van 372 miljoen euro dat naar voren wordt geschoven als winst, kan natuurlijk niet worden vergeleken met het kostenplaatje dat nu al bekend is en dat gebaseerd is op studies en zo meer. De 372 miljoen euro ‘winst’ is een virtuele winst, net zoals de economische kost van files.

Mevrouw de minister, we plaatsen hier nog heel veel vraagtekens bij. We kondigen een motie aan.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, ook wij kondigen een motie aan.

Mevrouw de minister, ik heb niets tegen de tramontwikkeling in Limburg, integendeel, maar ik heb een probleem met de verbinding Hasselt-Maastricht. De beste van de bestaande grensoverschrijdende streeklijnen in Vlaanderen zijn die die van Hasselt naar Genk en naar Maastricht lopen en die die van Tongeren naar Maastricht lopen. En zelfs van die lijnen mag het aantal reizigers niet overroepen worden.

Ik weet niet wat het verband is met de transnationale universiteit Limburg (tUL). Alles wordt daar altijd aan opgehangen, maar ik nodig u uit om eens te bekijken hoeveel studenten van de universiteit van Maastricht naar Hasselt gaan en omgekeerd. U zult achterovervallen van het lage cijfer.

De heer Vandembroucke en u verwezen naar de intentieverklaring die u hebt ondertekend met uw Nederlandse collega Eurlings. Dat was een hoogmis. Ik was trouwens uitgenodigd, maar ik kon tot mijn grote spijt niet aanwezig zijn. Ik ben 25 jaar actief in een grensgemeente en mijn kast ligt vol met intentieverklaringen. Ik geef u één voorbeeld: het MAHL-concept. Dat staat voor Maastricht, Aken, Hasselt en Luik. U moet toch eens uitzoeken wat het MAHL-concept tot nu toe heeft opgeleverd als zelfs kleine problemen zoals dat van de coffeeshops nog niet kunnen worden opgelost terwijl er euregionaal wordt samengewerkt. Ik heb veel ervaring met internationals. U kunt zoveel intentieverklaringen tekenen als u wilt, dat is geen enkel probleem.

U kunt er vandaag niet op antwoorden, maar ik zou graag eens willen weten of het probleem dat door de heer Sauwens wordt aangekaart, werd opgenomen in het programma 2008-2012 van de NMBS. Dat bevat een programma ‘overwegen’, en ik zou graag willen weten of het erin staat, want als dat niet het geval is, dan zullen de spoorwegen er ook niet aan werken. Ik wens u trouwens veel succes in het overleg met de spoorwegen om alles inzake dit soort overwegen in orde te brengen. U weet dat het een bedrijf is dat heel snel werkt: er worden heel snel een aantal vergaderingen belegd om alles dan zo lang mogelijk uit te stellen.

Hoe zit het eigenlijk met de brug van Briegden? Dat is de brug die over het Albertkanaal loopt: een ijzeren brug

die al jaren niet meer wordt gebruikt. Werd die al op stabiliteit en zo meer onderzocht? Als u in Nederland wilt geraken, moet u het Albertkanaal passeren en moet u naar Lanaken en over de Zuid-Willemsvaart om zo in Maastricht uit te komen. Welke keuze zult u daar maken? De Bosstraat in Maastricht werd helemaal heringericht. Waar zal de lightrail rijden? Maastricht weet dat nog niet – ik ben op de hoogte van de meest recente stand van zaken van Maastricht. Toen ik de burgemeester daar de eerste keer over aansprak, zei hij tegen mij: “Ja, Jan, dat klopt, er zal een diesellocc rijden tussen Hasselt en Maastricht.” Maastricht heeft een eerste nota gepresenteerd. Ik nodig u uit om die eens te lezen, want dan krijgt u een totaal ander concept dan het oorspronkelijk vooropgestelde concept voor de verbinding tussen Hasselt en Maastricht.

Ik heb geen antwoord gekregen op de vraag over het reactiveren van de lijn 20a met dieselloccs, zoals er nu trouwens ook een diesel rijdt tussen Hasselt en Mol. Werd dit al eens onderzocht? Zo ja, dan had u een goede voorafname en kunt u gebruik maken van infrastructuur van Infrabel en zo meer? Wordt lijn 20a nu al dan niet gereactiveerd?

De grootste prioriteit in Limburg is een verbinding tussen het noorden en het midden van Limburg: de beroemde noord-zuidverbinding waarover minister Crevits een van deze dagen een beslissing zal nemen. Men zou ervoor moeten opteren om een lightrail in te leggen tussen het noorden van de provincie en het centrum van Hasselt, want daar is nood aan en er is een mobiliteitsband tussen die twee plekken. Als u mij kunt uitleggen wat de band is tussen Hasselt en Maastricht om zoveel reizigers te willen vervoeren, dan kunt u mij overtuigen van het belang van die lightrail.

De voorzitter: Mevrouw Martens heeft het woord.

Mevrouw Katleen Martens: Mijnheer de voorzitter, ook wij kondigen een motie aan.

Mevrouw de minister, een vraag bleef nog onbeantwoord: de vraag naar de oorzaak van de plotse koerswijziging van Infrabel. Eerst – dat hebt u zelf ook nog gezegd – was er hier helemaal geen sprake van, maar halverwege het jaar kwam er de plotse koerswijziging van Infrabel. U hebt nog geen echt antwoord gegeven op de vraag naar de oorzaak daarvan.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik denk dat iedereen het er wel mee eens is dat het belangrijk is dat het probleem dat nu is opgedoken – en waarvan ook ik vind dat het veel te laat is opgedoken, laat dat duidelijk zijn – wordt aangepakt. Dat het niet zo voor de hand liggend is om de kwestie met de NMBS en met Infrabel geregeld te krijgen, daar ben ik me heel erg van bewust.

Mijnheer Peumans, ik denk niet dat dit werd opgenomen in een meerjarenprogramma, want dan zouden we vandaag geen problemen hebben. Ik ga ervan uit dat het niet werd opgenomen, maar ik zal dat nog eens laten nakijken.

Wat de vraag naar de opportuniteit van de lijn Hasselt-Maastricht betreft en de keuzes die Maastricht daarin heeft gemaakt, kan ik antwoorden dat ik een nogal duidelijk parcours heb gevolgd. De Lijn heeft de verschillende lijnen die in Spartacus staan, onderzocht. De drie lijnen zijn van belang bij het oplossen van de mobiliteitsproblemen. Er werd om duidelijke redenen voor lightrail gekozen en niet voor het versterken van het vervoer door de NMBS. Ik heb gewerkt conform de beslissing die werd genomen in het Limburgplan om eerst met de lijn Hasselt-Maastricht te beginnen. Ik heb me gericht op wat mensen in Limburg het belangrijkste vinden. De drie lijnen hebben potenties, maar er werd een duidelijke politieke prioriteit gegeven aan die ene lijn. Dat vind ik normaal: de politici moeten aangeven wat de prioriteit is, eenmaal aangetoond werd dat de investering de moeite waard is.

Ik herhaal nog eens wat ik over de noord-zuidverbinding heb gezegd. Ik zal dat zeker nog nakijken.

Wat Infrabel betreft, mevrouw Martens, heb ik in mijn antwoord wel aangegeven dat met name de nieuwe beheersovereenkomst van de NMBS en Infrabel de aanleiding vormde om nu veel strakker op te treden inzake de overwegen. De plicht om meer veiligheid te garanderen bij de overwegen vormde de aanleiding om een heel strak standpunt in te nemen in het licht van Spartacus. Ik ga er vooralsnog niet van uit dat de NMBS dit doet om obstructie te plegen in het lightrailverhaal, maar ik sluit het ook niet uit.

Met redenen omklede moties

De voorzitter: Door de heer Sauwens, door de heer Vrancken, door de heer Peumans en door mevrouw Martens 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 Tom Dehaene tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het proefproject voor vervoer voor personen met mobiliteitsbeperkingen

De voorzitter: De heer Dehaene heeft het woord.

De heer Tom Dehaene: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag gaat over de proefprojecten voor het vervoer van personen met mobiliteitsbeperkingen. In juni 2007 gingen er in twee regio's, met name de Kempen en Limburg, proefprojecten van start voor het vervoer voor personen met mobiliteitsbeperkingen. U hebt dit zelf aangekondigd tijdens een vergadering van de Vlaamse Regering in december 2006. Het was de bedoeling om op deze manier een aanzet te geven tot een structurele oplossing voor de mobiliteitsproblematiek van personen met een handicap en om tegelijkertijd een duidelijk kader te scheppen voor de werking van de diensten aangepast vervoer (DAV's). Die diensten werken al jaren met jaarlijks te hernieuwen experimentele subsidiëringen. Dat is niet ideaal qua continuïteit. Het proefproject zou worden opgevolgd door een stuurgroep en de bevindingen van het project zouden in september 2007 aan de Vlaamse Regering worden meegedeeld. Dat was vrij ambitieus, want het project werd pas in juni 2007 opgestart.

Ondertussen zijn we een jaar verder en de bevindingen werden nog steeds niet op de agenda van de Vlaamse Regering geplaatst. Volgens mijn informatie is de stuurgroep slechts één keer bijeengekomen. Het proefproject loopt gewoon door, maar voorlopig is er nog geen uitbreiding. De DAV's leven bijgevolg nog steeds in grote onzekerheid voor wat hun werking van 2009 betreft.

In uw mededeling aan de Vlaamse Regering van december 2006 zei u: "Voor wat de bestaande diensten aangepast vervoer betreft die niet in het proefproject betrokken zijn, blijft in een overgangperiode tot de invoering van een globale en gestructureerde regeling en uiterlijk tot einde 2007, de huidige financiering ongewijzigd." De periode voor de proefprojecten werd dus eenmalig verlengd tot het einde van 2008. Het probleem is dat de bestaande DAV's nog geen duidelijkheid hebben voor 2009.

Mevrouw de minister, ik heb een aantal vragen voor u. Wanneer wordt de stuurgroep samengeroepen om het lopende proefproject te evalueren? Wanneer worden de resultaten van dit proefproject voorgelegd aan de Vlaamse Regering?

Kan er een uitbreiding komen van de proefprojecten in de regio's waar een goed uitgebouwde DAV werkzaam is? En als er een uitbreiding komt, kan dat dan in overleg gebeuren met het Overleg van de Diensten voor Aangepast Vervoer (ODAV)?

Kan er worden afgestapt van de aflijning van bestemming, waarbij verplaatsingen naar locaties buiten de afgebakende zone enkel nog aan marktvoorwaarden kunnen worden uitgevoerd?

Kan er een regeling worden getroffen waarbij het huidige budget van ongeveer 1 miljoen euro dat momenteel

jaarlijks op een experimentele wijze wordt toegewezen aan de DAV's, ook in 2009 en eventueel ook de volgende jaren, ter beschikking blijft worden gesteld zodat de continuïteit verzekerd is en de tewerkstelling bij de huidige diensten gewaarborgd wordt? Kan dit gebeuren zolang er geen structurele oplossing voor het probleem is?

De voorzitter: Mevrouw Stevens heeft het woord.

Mevrouw Helga Stevens: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik wil me volledig aansluiten bij de vraag van collega Dehaene. Goed bestuur is vooruitziend. Morgen zijn we 1 oktober en dan hebben we nog maar drie maanden tot 1 januari 2009. Het is dus de hoogste tijd dat de diensten voor aangepast vervoer weten waar ze aan toe zijn, dat ze weten welke budgetten er voor hen op stapel staan. Mevrouw de minister, wanneer mogen we een duidelijk kader verwachten waarbinnen die diensten hun activiteiten kunnen voortzetten en hun werking voort kunnen stroomlijnen, daar waar er nood is aan samenwerking met De Lijn?

De voorzitter: Minister van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, geachte leden, de stuurgroep is op 6 december 2007 bijeengekomen om een eerste, tussentijdse evaluatie van het proefproject te bespreken. Het betrof een evaluatie na zes maanden proefproject. Rekening houdend met de verwerking van het bijkomende marktonderzoek van De Lijn, zal in oktober 2008 in een volgende stuurgroepvergadering worden voorzien. Hierop zal de evaluatie van 1 jaar proefproject, maar zullen ook de resultaten van de marktbevraging van De Lijn, worden besproken. Het lijkt me belangrijk dat we niet alleen het bestaande proefproject bekijken, maar ook de marktbevraging die we hebben opgestart, daarbij integreren.

De verdere uitbreiding van het proefproject met een of meer grotere diensten voor aangepast vervoer zal ook op deze stuurgroepvergadering in de steigers worden gezet, in functie van een opstarten in het najaar van 2008 of het begin van 2009.

De stuurgroep zal in oktober bekijken of er voldoende gegevens voorhanden zijn om het proefproject te evalueren, dan wel of er nog bijkomend onderzoek moet worden georganiseerd. Pas na het afronden van het mogelijke bijkomende onderzoek en het afronden van de evaluatie, kan worden overgegaan tot de rapportering aan de Vlaamse Regering. Sowieso plannen we dat in het najaar van 2008. Ik loop nu enigszins voorop op de resultaten van het onderzoek, maar ik ga er wel van uit dat we sowieso in het najaar, na de volgende stuurgroepvergadering, kunnen rapporteren aan de Vlaamse Regering. Dat doen we bij voorkeur ook met een voorstel van een tweede proefproject.

Na de stuurgroepvergadering van december 2007 zijn er gesprekken opgestart met het Overleg van Diensten voor

Aangepast Vervoer (ODAV) en een aantal DAV's die geïnteresseerd waren in de voorziene uitbreiding van het proefproject, namelijk DAV Grimbergen, DAV Leuven en DAV Wetteren. Ik was namelijk van plan om het proefproject voor het zomerreces 2008 uit te breiden met een bijkomende regio, maar net door het ontbreken van gedetailleerde informatie van de gebruikers en de niet-gebruikers werd in overleg met het ODAV en de betrokken DAV's besloten om die uitbreiding pas te doen nadat er bijkomend onderzoek was verricht bij gebruikers en niet-gebruikers in de huidige proefprojectregio. Dat onderzoek is ondertussen uitgevoerd en de resultaten worden verwerkt.

Er werd me gevraagd of er kan worden afgestapt van de aflijning van de bestemming. Uiteraard sluit ik eventuele bijsturingen van het aanbod niet uit, met inbegrip van de aflijningen van de bestemmingen, maar het uitgangspunt blijft wel dat de beschikbare middelen zo efficiënt mogelijk moeten worden besteed om zo veel mogelijk mensen mobiliteit te kunnen garanderen. Het bijkomende onderzoek met betrekking tot de principes en financiering van een structurele organisatie van het aangepast vervoer, dat ik momenteel laat uitvoeren, zal ter zake ook meer duidelijkheid brengen.

Er werd me gevraagd of er een regeling zal worden getroffen waarbij het huidige budget ook in 2009 en volgende jaren ter beschikking wordt gesteld. Rekening houdend met het bijkomende onderzoek dat ik heb opgestart, en waarvan de resultaten in het najaar van 2008 worden verwacht, zal het huidige subsidiëningsmechanisme voor de DAV's niet worden gewijzigd, met uitzondering – uiteraard – van de regio Mol en Leopoldsburg, waar nu het proefproject loopt. Dit doen we om de huidige werking van de DAV's niet in het gedrang te brengen, en zo de continuïteit van de dienstverlening en tewerkstelling te verzekeren, zolang er geen structurele oplossing is voor het aangepast vervoer. Ik blijf ter zake bij mijn standpunt: zolang er geen andere structurele oplossing is, blijft alles lopen zoals het is, met uitzondering van daar waar een proefproject loopt. Als we ook een bijkomende uitbreiding doen van het proefproject, wat nog altijd mijn doelstelling blijft, zal er een aanpassing van de financiering van die bestaande DAV worden doorgevoerd.

De voorzitter: De heer Dehaene heeft het woord.

De heer Tom Dehaene: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw duidelijke antwoord. Ik heb begrepen dat u een voorstander bent van de uitbreiding van het aantal projecten. Ik veronderstel dat u al wat zicht hebt op de voorlopige resultaten van de proefprojecten die u toelaten dat te concluderen. Hebt u een zicht op het aantal projecten dat u eventueel kunt opstarten in het najaar van 2008? U hebt er een aantal genoemd. Wilt u er twee uitbreiden, of alle drie die u hebt genoemd? Wat is het budget dat u daarvoor kunt vrijmaken?

De voorzitter: Minister van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: De drie die ik heb vernoemd, zijn ook die diensten die het meest geïnteresseerd zijn om in een proefproject te starten. Dat is vrij belangrijk. Als iemand een dergelijk proefproject doet, moet dat ook met de nodige trek gebeuren. De structurele oplossing zullen we uiteindelijk wel moeten opleggen aan iedereen, maar een proefproject moet gebeuren met heel veel zin voor verandering. Dat zijn drie DAV's die daarvoor in aanmerking komen. Bovendien is er in het geval van Leuven en Wetteren – Grimbergen ken ik iets minder – sprake van wat meer stedelijk gebied. Ook dat vind ik belangrijk. We hebben dat altijd gezegd. Na het vrij landelijke Mol en Leopoldsborg is het belangrijk een stap te zetten naar het stedelijk gebied: vandaar de drie die voorhanden zijn.

We hebben voorzien in een bijkomend budget van een half miljoen euro voor de bijkomende proefprojecten. Financieel mag er dus eigenlijk geen probleem zijn.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over verkeersveiligheid in schoolomgevingen

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, geachte leden, het begin van een nieuw schooljaar is een uitgelezen moment om de verkeersveiligheid in de omgeving van de schoolpoort even in de kijker te plaatsen. Lokale besturen, de media en andere betrokkenen vestigen met een breed palet aan acties de aandacht van de weggebruiker op de grote groep kwetsbare weggebruikers die vanaf 1 september na een welverdiende vakantie terug de baan opgaan.

Ook de Vlaamse overheid nam de voorbije jaren haar verantwoordelijkheid en investeerde in de veiligheid van de schoolomgevingen. Vandaag wil ik ter evaluatie een aantal vragen stellen aan u, mevrouw de minister.

Hoeveel ongevallen gebeuren er jaarlijks in schoolomgevingen? Graag had ik een uitsplitsing naargelang de graad van ernst. Hoeveel zones 30 werden er reeds gerealiseerd? Zijn er positieve effecten daarvan op de ongevalstatistieken te merken? Welke acties ontwikkelt de Vlaamse overheid met het oog op de sensibilisering met betrekking tot de verkeersveiligheid aan de schoolpoorten? Welke andere inspanningen levert het Vlaamse Gewest met betrekking tot de verkeersinfrastructuur om de

verkeersveiligheid aan schoolomgevingen te vergroten? Voorziet de Vlaamse overheid in stimuli voor lokale besturen en/of schoolbesturen, hetzij materieel hetzij financieel, om zelf sensibiliseringsprojecten uit te werken met betrekking tot veiligheid aan de schoolpoort? Hoe evalueert u het gevoerde beleid inzake veiligheid in de schoolomgevingen? Welke bijstellingen mogen we het komende jaar in deze legislatuur nog verwachten?

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik sluit me hier graag bij aan. We zijn ervan overtuigd dat, om een veilige schoolomgeving echt afdwingbaar te maken, het belangrijk en noodzakelijk is om de zones rond scholen te beschermen door structurele ingrepen, zowel aan het wegdek als aan de wegindeling in het algemeen. Daarbij moet eigenlijk ook het STOP-principe maximaal worden toegepast en moeten er ook fysiek verkeersremmende maatregelen worden toegepast. Alle andere maatregelen, waarbij men probeert zowel de schoolgaande jeugd zelf, via verkeerseducatie, als de ouders en de automobilisten te informeren en te overtuigen om veiliger gedrag tentoon te spreiden, zijn zeker goed en absoluut noodzakelijk, maar daarnaast is er ook absoluut nood aan structurele maatregelen die de automobilisten verplichten om daadwerkelijk trager te rijden. Verder ben ik zeer benieuwd naar uw antwoord op de vele vragen van de heer De Meyer.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Het zijn inderdaad veel vragen. Ik heb een heel uitgebreid antwoord, dat ik u uiteraard ook schriftelijk zal bezorgen. Ik zal er de belangrijkste elementen uit halen.

Het is altijd vervelend toe te geven, maar wat exacte cijfers en zeker gedetailleerde gegevens betreft over het aantal ongevallen in schoolomgevingen, moet ik u enigszins teleurstellen. Heel wat obstakels maken dat we die precieze gegevens niet hebben. Dat heeft vooral te maken met de FOD Economie, het voormalige NIS. Die instelling is altijd zeer laat met beschikbare gegevens. Momenteel zijn slechts de ongevallengegevens tot en met 2005 beschikbaar voor analyses.

Dat betekent dat er nog geen volledige ongevallengegevens beschikbaar zijn van na de invoering van de volledige zone 30 in de schoolomgeving. Wat scholen betreft die hun uitgang op gemeentewegen hebben, zijn de beschikbare gegevens bovendien onvoldoende gedetailleerd om met zekerheid uit te maken welke ongevallen in de schoolomgeving zijn gebeurd. In het algemeen hebben we die cijfers dus vandaag niet.

Wat scholen langs gewestwegen betreft, zijn er 355 omgevingen van scholen of van groepen van scholen

waarvan we voldoende betrouwbare ongevalgegevens hebben voor de periode 2002-2004. Over de totale lengte van 148,6 kilometer waren er in die schoolomgevingen in het totaal 23 doden, 219 ernstig gewonden en 2217 lichtgewonden te betreuren, en dat bij 1946 verkeersongevallen. Ter vergelijking vielen er in dezelfde periode in totaal 1066 doden, 6804 ernstig gewonden en 53.593 lichtgewonden op ongeveer 5000 kilometer gewestwegen, exclusief de autosnelwegen, en dat bij ongeveer 38.000 ongevallen.

Meer in het algemeen is het aantal kinderen dat in Vlaanderen het slachtoffer werd in een verkeersongeval, gedaald van 8911 in 2000 tot 6130 in 2005. Het aantal gedode en zwaar gewonde kinderen in Vlaanderen is eveneens gedaald, van 1046 tot 538 in 2005. Het aantal ongevallen met kinderen in Vlaanderen daalde van 7673 tot 5425. Dat zijn natuurlijk algemene cijfers, maar die geven wel een aanwijzing dat in ieder geval de verkeersveiligheid sterk verbeterd is in het algemeen, en in het bijzonder toch ook wel wat kinderen en jongeren betreft.

Hoeveel zones 30 werden er reeds gerealiseerd? Bij het verwezenlijken daarvan is het heel belangrijk rekening te houden met het verschil tussen gemeentewegen en gewestwegen. De afdeling Verkeerskunde van het Agentschap Wegen en Verkeer heeft geen zicht op het aantal gerealiseerde zones 30 op gemeentewegen. Bijna 600 scholen hebben hun toegang vanaf de gewestweg of vanaf een gemeenteweg zeer dicht bij een gewestweg. Op de gewestwegen is de invoering vrijwel volledig, tenzij er op basis van de lokale situatie werd beslist dat niet te doen. Op een aantal uitzonderingen na is de zone 30 dus volledig gerealiseerd op gewestwegen.

Er werd gevraagd welke acties de Vlaamse overheid ontwikkelt met het oog op de sensibilisering inzake verkeersveiligheid aan de schoolpoorten. Dat is een hele waslijst. Ik overloop ze snel. Het Vlaamse Gewest doet bijzonder veel inspanningen om de verkeersveiligheid aan de schoolpoorten te vergroten. Om te beginnen zijn er de acties met het oog op sensibilisering. Bij het begin van het schooljaar wordt een affichecampagne 'Veilig naar school' uitgewerkt. Na de zomervakantie is het weer het moment bij uitstek om alle weggebruikers attent te maken op de toegenomen drukte aan de schoolpoorten. Bij de jaarcampagne 'Veilig naar school' hoort ook een opvallend spandoek waarmee de buurt kan worden gesensibiliseerd.

Er is ook een groot begeleidingsaanbod. Dan denk ik aan het opstarten van fietspooling, schoolvervoersplannen, schoolbereikbaarheidskaarten en praktijkgerichte verkeers- en mobiliteitseducatie. Deze vormen van begeleiding worden gegeven volgens het principe 'teach the teacher' en zijn dus enkel voor groepen van leerkrachten, verkeersouders en politie bedoeld. Scholen en gemeenten die werk willen maken van het opmaken van

een schoolvervoersplan of een schoolbereikbaarheidskaart, kunnen daarbij ook begeleiding krijgen.

Dan is er het zeer mooie project van de verkeersouders, vrijwilligers die zich inzetten om de verkeersveiligheid en de verkeersvaardigheid van schoolkinderen te verbeteren. De concrete taken die de verkeersouders vervullen, zijn afhankelijk van de school waaraan zij verbonden zijn. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) coördineert en registreert dit project.

Het project 'Label Verkeersactieve School' belooft lagere scholen met een kwaliteitslabel voor verkeer en mobiliteit. Scholen die verkeers- en mobiliteitseducatie op een gestructureerde, praktijkgerichte en duurzame manier aanpakken, kunnen het label in de wacht slepen.

Dan is er het heel belangrijke project 'Duurzaam naar school', dat lokale besturen de mogelijkheid biedt subsidies aan te vragen voor onder meer educatie en sensibilisering.

Met betrekking tot de infrastructuur verwijs ik uiteraard naar het mobiliteitsconvenantenbeleid, dat vooral met de module 10, over de herinrichting van een schoolbuurt aan en in de nabijheid van een gewestweg, de verkeersveiligheid in de schoolbuurt wil verbeteren. Met de module 10-subsidiëring van de herinrichting van schoolomgevingen verbinden de partijen zich ertoe om de omgeving van een school, gelegen in de onmiddellijke nabijheid van een gewestweg, te herinrichten om de verkeersveiligheid van de schoolgaande jeugd, verplaatsingen te voet, met de fiets en het openbaar vervoer of het carpoolen te bevorderen. De tegemoetkoming bedraagt respectievelijk 100 percent van de reële kostprijs voor de werkzaamheden op het domein van het gewest en 50 percent van de reële kostprijs voor de werkzaamheden op het domein van de lokale overheid.

Het Vlaamse project voorziet voor lokale besturen en/of schoolbesturen in volgende stimuli. Er is module 15 'flankerende maatregelen'. Om een duurzaam mobiliteitsbeleid te ondersteunen, voorziet de Vlaamse overheid reeds in 33 percent subsidies. Flankerende maatregelen staan voor niet-infrastructurele maatregelen in verband met publieke betrokkenheid en communicatie, duurzaam verplaatsingsgedrag, duurzaam parkeerbeleid en milieuondersteunende maatregelen.

Wat is mijn evaluatie van het beleid? Evaluatie en bijsturing zijn een permanent aandachtspunt. Ik geef het voorbeeld van het project 'Duurzaam naar school' dat erg werd geëvalueerd en geheroriënteerd. In het begin lag dit project heel erg op het grens- en schooloverschrijdende schoolvervoer met de bus. We hebben dat volledig geheroriënteerd naar het STOP-principe, door tot en met de nadruk te leggen op stappen en trappen. Het was een terechte evaluatie, waardoor we met

dezelfde middelen – dit jaar is er een toename van de middelen – veel meer scholen kunnen bereiken. Het blijft mijn absolute overtuiging dat zeker alles wat het kleuter- en basisonderwijs betreft, we maximaal moeten inzetten op te voet en met de fiets naar school te gaan. Pas vanaf het secundair onderwijs komt met name busvervoer heel erg in de picture. Dat is een belangrijke bijkomende bijsturing van het beleid, die te maken heeft met een veilige schoolomgeving.

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw duidelijk antwoord en wil onze appreciatie uiten voor de inspanningen voor de verkeersveiligheid, zeker die in de omgevingen van schoolpoorten. Het is wel jammer dat we niet de meest recente gegevens kunnen krijgen omwille van de reden die de minister heeft opgegeven. Cijfers laten ons soms toe een betere evaluatie te maken en de nodige bijstellingen te verrichten.

Mevrouw de minister, weet u reeds welke middelen u voor 2009 zult hebben voor dit punt binnen uw beleid? Zullen die verder toenemen of blijven ze ongewijzigd?

Minister Kathleen Van Brempt: We komen daarop terug tijdens de begrotingsbespreking. U zult zien dat er in niet onbelangrijke middelen voor het verkeersveiligheidsplan wordt voorzien. Er gaat ook een deel naar alles wat te maken heeft met veilige schoolomgevingen. Uiteraard blijven er ook de middelen van het mobiliteitsconvenantenbeleid. Tegen de begrotingsbespreking zorg ik voor meer gedetailleerde cijfers daarover.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de verklaringen van de minister betreffende de aan ons land toegewezen streefcijfers inzake broeikasgasreductie en hernieuwbare energie

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mevrouw de minister, volgens het misschien ambitieuze, maar in termen van noodzakelijkheid uitgedrukt veeleer minimalistische Europese klimaat- en energieplan, moet er in de EU tegen 2020 globaal 20 percent minder broeikasgassen worden uitgestoten, moet er 20 percent minder energie worden verbruikt en moet het aandeel hernieuwbare energiebronnen toenemen tot 20 percent.

Rekening houdend met de specifieke geografische, demografische en economische gesteldheid van ons land,

liggen de doelstellingen die België in dit kader kreeg toegewezen, een heel stuk lager: de CO₂-uitstoot moet met 15 percent omlaag in plaats van met 20 percent en het aandeel hernieuwbare energie moet aangroeien tot 13 percent in plaats van 20 percent.

In plaats van alles in het werk te stellen om de unieke kansen op toekomstgerichte innovatie, ontwikkeling van een ecologische kennisindustrie en duurzame jobs voor de toekomst ten volle aan te grijpen, gaat u een achterhoedegevecht aan door de aan ons land voorgestelde doelstellingen in twijfel te trekken en aan te vechten. U benadrukt in uw externe communicatie hier te lande altijd wel dat u en deze regering voor de globale 20-20-20-doelstelling zijn, en ik geloof u, maar het gaat erom of u ook voor de Belgische en de Vlaamse realisatie bent van wat aan ons land is toegewezen, met name 13 percent hernieuwbare energie en 15 percent CO₂-reductie.

Wat me ongerust maakt, is uw initiatief om op 12 september in De Tijd te stellen dat de kostprijs voor de realisatie van de doelstellingen in ons land torenhoog zullen oplopen. U refereerde aan een Europese studie waaruit bleek dat ons land maar een potentieel van een goede 9,3 percent aan hernieuwbare energie bezit. Op 18 september, een paar dagen later, presenteert het Federaal Planbureau de resultaten van een zeer actuele studie die een totaal ander beeld geeft. Nochtans is deze studie, mede in opdracht van het Vlaamse Gewest gefinancierd en ook gestuurd. U zou toch op de hoogte moeten zijn van deze studie van het Planbureau, die de sociaaleconomische impact van het Europese klimaatpakket voor België berekende. De belangrijkste conclusies zijn dat de impact van het Europese klimaat- en energiepakket voor ons land zeer beperkt is. Er zijn wel degelijk een aantal verschillen naargelang de inkomsten uit de veiling van emissierechten en de inkomsten uit maatregelen in niet-emissiehandelssectoren al dan niet gerecycleerd worden. Met gerecycleerd wordt bijvoorbeeld bedoeld dat ze gebruikt zouden worden om sociale lasten te verminderen. We zien duidelijk dat in het min-20-scenario het Planbureau de impact op het bnp van ons land, indien de inkomsten volledig worden gerecycleerd, berekent op amper 0,07 percent. Daarvan zegt het zelf dat het uiterst miniem is.

Anderzijds is er een zeer positief tewerkstellingseffect: er zouden liefst 25.290 jobs kunnen worden gecreëerd indien de inkomsten van de emissiehandel zouden worden gebruikt om onder andere de loonlasten te verminderen.

Mevrouw de minister, ik kan me niet voorstellen dat u niet op de hoogte was van de resultaten van de studie van het Planbureau op het ogenblik dat u uw ondermijnende interview aan De Tijd gaf. Is de Vlaamse Regering nu al dan niet bereid om de door Europa

voorgestelde doelstellingen inzake broeikasgasreductie en hernieuwbare energie te aanvaarden en op een constructieve wijze te realiseren? Daarmee bedoel ik niet of u akkoord gaat met de globale Europese 20-20-20-doelstelling, maar wel degelijk met de doelstellingen die aan ons land werden gesuggereerd, met name 15 percent CO₂-reductie en het invoeren van 13 percent hernieuwbare energiebronnen.

Mevrouw de minister, waarom hebt u tijdens uw interview met De Tijd geen gebruik gemaakt van de meest recente cijfers van het Planbureau, die heel specifiek voor België werden berekend en waarvan u ook perfect op de hoogte was, in plaats van te refereren aan oude conservatieve ramingen? Beide studies lagen wel degelijk op uw bureau op uw kabinet. Waarom communiceerde u plots over de Europese studie zonder dat daar een concrete aanleiding of dringendheid toe was, wetende dat enkele dagen later het Planbureau zelf zou communiceren over zijn studie, die mede gefinancierd en gestuurd werd door het Vlaamse Gewest? Welke bijbedoeling had u hierbij, anders dan het investeringsklimaat in hernieuwbare energie op die manier onderuit trachten te halen?

Erkent u de conclusies van het Planbureau, onder meer dat de Europese doelstellingen ons land meer dan 25.000 extra banen zouden kunnen opleveren, slechts een uiterst minieme groeivertraging meebrengen en dat er een kostenefficiënt potentieel aan hernieuwbare energie van 12,3 percent in eigen land is? Dat betekent dat we op een kostenefficiënte manier onze hernieuwbare-energie-doelstelling in eigen land bijna volledig zouden kunnen realiseren.

Ik was echt wel ontgoocheld u eens te meer dat soort zaken te horen vertellen, terwijl een paar dagen later het Planbureau cijfers naar voren brengt waarvan u op dat ogenblik ook perfect op de hoogte was.

De voorzitter: Mevrouw Moerman heeft het woord.

Mevrouw Fientje Moerman: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, in dit debat moeten we proberen om op basis van feiten te kijken naar waar we staan met ons potentieel aan hernieuwbare energie dat we kunnen verwezenlijken in ons land en of de doelstellingen al dan niet bereikbaar zijn. We moeten proberen ons noch in de ene noch in de andere zin te laten verblinden door vooropgezette ideologische invalshoeken.

De richtlijn voor hernieuwbare energie voorziet, naast een afwijkend en lager percentage voor ons land, namelijk 13 percent, wat nog altijd geen 12,3 percent is, ook in de mogelijkheid om die hernieuwbare energie te realiseren op een zo efficiënt mogelijke manier vanuit economisch oogpunt. Dat wil zeggen dat men dat met maximale return en minimale kosten tracht te verwezenlijken. Dat betekent dat een lidstaat ook projecten kan

financieren in een andere lidstaat waar bijvoorbeeld een groot potentieel is aan hydro-elektriciteit en dergelijke meer.

Ik ben het met de heer Glorieux eens dat we zowel naar onderzoek, ontwikkeling als naar gebruik, het maximale moeten doen in eigen land en eigen regio. Als dat dan niet kan, moeten we die laatste mogelijkheid niet uit het oog verliezen, namelijk de productie van hernieuwbare energie financieren in een andere lidstaat, en die afnemen.

Mevrouw de minister, ik heb me laten vertellen dat op vraag van twee lidstaten, namelijk Spanje en Duitsland, in de ontwerptekst staat dat een lidstaat de uitvoer van hernieuwbare energie kan verbieden. Dat sluit aan bij hetgeen aan bod kwam tijdens onze regeling van de werkzaamheden, mijnheer de voorzitter, want het onderstreept nogmaals het belang van het proactief volgen van Europese dossiers. Wat is België op dit moment aan het doen om ervoor te zorgen dat die bepaling uit de definitieve tekst verdwijnt?

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de voorzitter, ik sluit me graag aan bij de vraag van de heer Glorieux.

Ik was toevallig ook op de stakeholdermeeting waarop de resultaten van de studie van het Federaal Planbureau bekend werden gemaakt. Mevrouw de minister, die toonde toch een aantal opvallende verschillen, zowel met de impact assessment van de Europese Commissie zelf als met de studie van Green-X, waar u de week voordien in De Tijd mee uitpakte.

Verskillende studies hanteren andere modellen. Ik heb begrepen dat de studie van het Planbureau, onder meer voor wat betreft de impact op het macro-economisch gegeven, gebruik heeft gemaakt van het Hermesmodel, waar de Europese Commissie gebruik heeft gemaakt van het GEM-E3-model. Dat kan een belangrijk deel van de verschillende uitkomst verklaren.

Wat me toch opviel, is dat het Federaal Planbureau in zijn scenario, waar het zocht naar een verdeling van de inspanningen op basis van de laagste marginale kosten – met andere woorden de doelstellingen realiseren waar ze het goedkoopst zijn, de hernieuwbare energie produceren waar dat het goedkoopst is en de CO₂-reducties realiseren waar dat het goedkoopst is – uitkomt op taakstellingen voor ons land die zeer nauw aansluiten bij de Europese doelstellingen.

In het scenario van de laagste marginale kosten zou dat betekenen dat ons land 12,3 percent van zijn energie uit hernieuwbare bronnen haalt, in tegenstelling met de 13 percent die Europa voor ons land heeft voorgerekend, en

14 percent CO₂-reducties realiseert in die sectoren die niet onderhevig zijn aan de Europese emissiehandel, in vergelijking met de 15 percent reducties die Europa voor ons in het vooruitzicht heeft gesteld. Dat betekent dat, volgens de studie van het Planbureau, die Europese doelstellingen gehaald kunnen worden, zonder dat wij overmatige kosten op ons gaan moeten nemen. Dus ik denk dat dat geruststellend is, zeker als we het scenario hanteren waarbij we de opbrengsten, onder andere van de veiling van de emissierechten, zouden gebruiken voor een verlaging van de werkgeversbijdrage aan de sociale zekerheid, waarvoor het Planbureau een zeer positief saldo aan werkgelegenheid heeft voorgerekend.

Het verwonderde mij inderdaad, mevrouw de minister, dat u uitpakt met de studie waar het VBO al een tijd mee dweept, de studie van Green-X, die toch door een aantal specialisten min of meer onderuit wordt gehaald, onder andere omdat men een koolstofprijs hanteert die zeer laag is. Een koolstofprijs van 20 euro per ton is veel lager dan wat de specialisten verwachten, want zij denken dat de koolstofprijs veel hoger gaat oplopen dan 20 euro per ton.

Mevrouw Moerman, het potentieel aan hernieuwbare energie is nog iets anders dan de 13 percent die Europa ons voorrekent. Dat klopt. Het economisch haalbaar potentieel aan hernieuwbare energie, zoals dat door ODE (Organisatie voor Duurzame Energie Vlaanderen) en EDORA (Fédération de l'Énergie d'Origine Renouvelable et Alternative) is voorgerekend, ligt in ons land, alleszins wat betreft groene stroom, veel hoger. Het voordeel is dat de studie van het Federaal Planbureau ook, in een sensitiviteitsanalyse, heeft gekeken naar de extra kost voor ons land als we die 13 percent volledig in België zouden realiseren. Dat zou ons een extra kost opleveren van 70 miljoen euro. 70 miljoen euro is natuurlijk niet weinig, maar is langs de andere kant ook niet onoverkomelijk. Zelfs het realiseren van de 13 percent op eigen grondgebied is, denk ik, een haalbare taakstelling voor onze economie.

Mevrouw de minister, ik denk dat we moeten stoppen met de doelstellingen die Europa ons heeft voorgelegd te bekampen en ze nu maar eens moeten aanvaarden, in een andere versnelling moeten schakelen en moeten nagaan hoe we die doelstelling op de meest kostenefficiënte en sociaal rechtvaardige manier kunnen realiseren, veeleer dan onze energie nog te verspillen aan achterhoedegevechten om die doelstellingen zelf in vraag te stellen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, ik wil ons eerst en vooral een goede samenwerking toewensen.

Mijnheer Glorieux, ik denk dat we het werkjaar ongeveer hebben afgesloten met een debat in de commissie

over de doelstellingen en we openen hiermee ook het nieuwe werkjaar. Het toont in elk geval aan dat iedereen in deze commissie actief bekommerd is over de manier waarop we onze doelstellingen zullen halen en hoe ze bepaald zullen worden.

Ik zal beginnen met een misverstand – mocht dat bestaan – uit de wereld te helpen. Mijnheer Glorieux, u vraagt wat het standpunt is van de Vlaamse Regering. Ik kan u bevestigen – maar dat wist u al, want ik heb dat ook tijdens de plenaire vergadering van vorige week gezegd – dat de Vlaamse Regering uiteraard volledig achter de conclusies staat van het voorzitterschap van de Europese Raad, zoals die genomen zijn op 8 en 9 maart 2007. Dat geldt zowel wat de doelstellingen als wat de randvoorwaarden betreft.

Ik zal de engagementen die België toen genomen heeft, laten bezorgen aan de leden. Daarin staat in punt 33 dat de Europese Raad beslist dat met betrekking tot de bijdragen van de lidstaten een gedifferentieerde aanpak noodzakelijk is, die gebaseerd is op billijkheid en transparantie en die rekening houdt met nationale omstandigheden en relevante referentie jaren voor de eerste verbintenisperiode uit hoofde van het Kyoto-protocol. Dat is een van de engagementen.

Op bladzijde 21, punt 7, wordt nog eens gesteld: De Europese Raad bevestigt de langetermijnverbintenis van de Gemeenschap om na 2010 duurzame energiebronnen op Europees niveau te ontwikkelen, benadrukt dat alle soorten hernieuwbare energiebronnen, bij kostenefficiënt gebruik, tegelijkertijd tot voorzieningszekerheid, concurrentievermogen en duurzaamheid bijdragen, en acht het van cruciaal belang een duidelijk signaal te doen uitgaan naar industrie, investeerders, innovatoren en onderzoekers.

Dan zegt men: Om die redenen is het van belang dat men met inachtneming van de uiteenlopende nationale omstandigheden, uitgangspunten en mogelijkheden, een aantal streefcijfers worden bepaald. Dan gaat men over tot de 20-20-20-10-streefcijfers.

Een beetje verder zegt men: Om te kijken hoe we dat verdelen over de lidstaten, zullen we naar behoren rekening houden met een billijke en adequate toewijzing naargelang van de verschillende nationale uitgangspunten en mogelijkheden. Dat was het kader waarin we ons bevonden op 8 en 9 maart 2007. Het is evident dat ook voor de Vlaamse Regering deze uitgangspunten van belang zijn.

Kort daarna hebben, meer dan eens, zowel de Europese staatshoofden en regeringsleiders als de toenmalige Belgische premier, de aandacht gevestigd op de toestand en ontwikkelingskansen en -kosten om elektrische, thermische en mechanische energie hernieuwbaar

op te wekken, dus zowel op het bestaande aandeel als op de inspanningen om dat aandeel in de toekomst uit te breiden.

Men heeft dan de kostenefficiëntie vooropgesteld, zowel bij hernieuwbare energie in het algemeen als bij bio-brandstoffen in het bijzonder. Voor beide moeten de uiteenlopende nationale omstandigheden, uitgangsposities en mogelijkheden in acht worden genomen.

Mijnheer Glorieux, als uitgangspunt kon, kan en mag niet voorbijgegaan worden aan zowel het bestaan als het gewicht van de voorwaarden die toen zijn bepaald.

Wat is mijn verantwoordelijkheid hierbij? Ik moet er mee helpen op toezien dat de afspraken die destijds gemaakt werden, ook nagekomen worden. Dan rijst de vraag waar we nu staan. Wat heeft de Commissie gedaan? De Commissie heeft de lasten voor hernieuwbare energie verdeeld door het bruto binnenlands product in aanmerking te nemen en dus eigenlijk niet het potentieel aan hernieuwbare energie in de lidstaten. Dat is zeer goed voor arme landen met een hoog potentieel, dat is normaal voor rijke landen met een hoog potentieel of arme landen met een laag potentieel, maar dat is een iets minder gunstig uitgangspunt voor rijke landen die een laag potentieel hebben, zoals ons land.

Dat is de kern van de zaak waar we ons nu in bevinden en een omstandigheid waarmee we ook in de toekomst rekening moeten houden. We zitten met een uitgangspositie, een doelstelling die vastligt, van 20 percent tegen 2020. Europa zegt dat we tegen 2020 20 percent energie moeten opwekken uit hernieuwbare bronnen.

Dan rijst de vraag, zoals mevrouw Moerman zeer terecht opmerkt, aangezien we die 20 percent tegen 2020 moeten realiseren, hoe we dat op de meest kostenefficiënte manier kunnen doen. Dan moeten we zoeken waar we de investeringen best kunnen doen. Dat was ook de reden waarom men zei dat rekening gehouden moest worden met de nationale mogelijkheden die er zijn.

Het is evident dat – en ik denk dat niemand dat betwist – België zwaardere lasten moet dragen dan bijvoorbeeld Letland of Roemenië. Dat is de afspraak die werd gemaakt, want die landen zijn sociaal ook heel wat kwetsbaarder. Maar het is, wat mij betreft, niet zo vanzelfsprekend dat wij zoveel zwaardere kosten zouden moeten maken dan bijvoorbeeld Frankrijk of Duitsland. We moeten dat toch eens bekijken.

Als we de lastenverdeling op een kosteninefficiënte manier verdelen, riskeren we natuurlijk in een situatie te komen dat, als de ene lidstaat verhoudingsgewijs veel meer middelen moet stoppen in het opwekken van hernieuwbare energie, men voor een deel de mogelijkheden verliest om die middelen aan te wenden om ze

bijvoorbeeld te stoppen in rationeel energiegebruik. Dat is de situatie waar we voor staan.

Het gaat hier over een heel Europees energie- en klimaatpakket 2020. Ik heb gesteld dat het hier, als we de meerkost voor België bekijken, gaat om bijna 1 miljard euro per jaar. Niet aan kost, maar aan meerkost voor België, in vergelijking met een situatie waarbij de lastenverdeling evenwichtig zou gebeuren.

De directe kosten bedragen voor België 0,85 percent van het bruto binnenlands product in 2020. De gewogen gemiddelde directe kost voor zeven vergelijkbare landen bedraagt 0,51 percent van het bruto binnenlands product in 2020. Als we het verschil terugrekenen voor de jaren na 2012, zou dat oplopen tot jaarlijks 1 miljard euro.

Voor hernieuwbare energie gaat het in deze situatie om een kloof van 28 percent tussen de door de Commissie voorgestelde doelstelling van 13 percent en de doelstelling van 9,3 percent. Die 9,3 percent valt niet zomaar uit de lucht. Dat is een potentieel bij de beste kostenefficiëntieverdeling, zoals blijkt uit heel recente studies.

Voor Nederland en Luxemburg bedraagt het tekort respectievelijk 25 percent en 33 percent, en voor Italië is dat 17 percent. Voor alle andere lidstaten is er een tekort van 10 percent of minder, en voor sommige lidstaten is er een overschot dat oploopt tot 22 percent. Dat betekent dat België, op Luxemburg na, inzake hernieuwbare energie de moeilijkst haalbare oefening moet maken. Ik denk dat we ook vandaag moeten durven stellen dat we daar onze ogen niet voor mogen sluiten.

Dat betekent ook dat we een beetje gedwongen zullen zijn om middelen aan hernieuwbare energie te besteden, die we dus niet voor andere dingen, zoals rationeel energiegebruik, kunnen inzetten. Ik zou niet in een situatie terecht willen komen – het is misschien een beetje kort door de bocht – dat we verplicht worden om meer fotovoltaïsche zonnepanelen te plaatsen, en die middelen dan niet kunnen gebruiken om goedkoop te isoleren. Om bij een doelstelling van 13 percent met energiebesparing eenzelfde resultaat in kilowattuur te boeken als met hernieuwbare energie, moet men acht keer meer inspanning leveren.

Mijnheer Glorieux, mijnheer Martens, u zei dat we oude, conservatieve ramingen gebruiken en dat de cijfers een beetje verouderd zijn. De cijfers zijn gebaseerd op de studie van Fraunhofer en EEG, een studie die Europees gefinancierd is, in samenwerking met Ecofys en anderen. De Futures-e studie, in opdracht van Intelligent Energy Europe, dateert van februari en werd opgeleverd eind juli. Dat is twee maanden geleden. De Progress-studie, werd uitgevoerd in opdracht van TREN, dateert van maart en werd opgeleverd eind juni 2008. Het zijn dus heel recente studies in opdracht van de Europese Commissie.

In bijgaande tabel wordt de vergelijking gemaakt tussen het potentieel van alle landen. Ik zal die aan het commissiesecretariaat bezorgen. Daarnaast is er uiteraard de studie van het Federaal Planbureau.

Mijnheer Glorieux, u vraagt me hoe het komt waarom ik dit verteld heb. Het is een studie die eind juli werd opgeleverd en waarvan ik de resultaten niet onbelangrijk vind. Natuurlijk kan er gediscussieerd worden over uitgangspunten, maar ik heb ook gezien wat het Fraunhofer Instituut heeft gezegd. Dat instituut is bekend en de resultaten van zijn studies werden ook al een aantal keer door uw partij gebruikt om de geloofwaardigheid van ingenomen stellingen kracht bij te zetten. We mogen die cijfers dus niet zomaar naast ons neerleggen. Een verschil tussen die studie en de studie van het Federaal Planbureau is dat het Federaal Planbureau geen kostenefficiënte lastenverdeling berekent voor het geheel van de bijkomende inspanningen, maar voor een deel, namelijk voor de meerkost boven de kost van de reeds geldende maatregelen in Vlaanderen. We hebben al een aantal maatregelen genomen die door het Federaal Planbureau dus, wat dat betreft, slechts gedeeltelijk verrekend worden.

U en de andere sprekers hebben absoluut een punt dat de nood aan hernieuwbare energie heel groot is. We moeten alles doen wat we kunnen. Het zou uiteraard fout zijn om vandaag een grote polemiek op te starten over wie, hoe en wat. Vandaar dat werd afgesproken in de overleggroep die de studie van het Federaal Planbureau begeleidt, om te bekijken op welke manier de verschillen tussen de onderscheiden doelstellingen belicht moeten worden en in welke mate de studieresultaten van het onderzoek door de Europese Commissie geïntegreerd kunnen worden in de studie van het Planbureau, om zo tot een heel correct beeld te komen van wat we nu doen, wat we kunnen doen en op welke manier een aantal zaken worden verrekend. De studie van het Planbureau is trouwens nog niet opgeleverd, de resultaten worden officieel voorgesteld eind november van dit jaar.

Het zou fout zijn om te zeggen dat we het onderzoek, dat grensoverschrijdend is, dat wordt uitgevoerd en dat heel recent werd opgeleverd, in de vuilnisbak moeten gooien omdat de uitkomst van de oefening ons niet aanstaat. De berekeningen zijn er. Indien de doelstelling 13 percent is, zien we dat we een inspanning moeten leveren die een pak groter is dan wat we bij kostenefficiënt gebruik zouden aankunnen. Het is van belang om die cijfers naast elkaar te leggen en om dan te bekijken op welke manier we tot een eindresultaat kunnen komen.

Mevrouw Moerman, ik kom bij uw aanvulling over de flexibiliteitsmechanismen. Die hebben een zeker voordeel en laten toe om de inspanning die we moeten leveren om een doelstelling te halen, in een andere lidstaat te doen. Dat is aan de ene kant een beetje spijtig, want alle kansen die we hier hebben, moeten we proberen op het

eigen territorium te realiseren. Het is vandaar belangrijk dat er een gelijke kostenefficiëntie is bij de landen met eenzelfde rijkdom, want anders stimuleren we investeringen net over de grens, omdat we weten dat het daar een pak kostenefficiënter kan.

U hebt gelijk dat er twee randvoorwaarden zijn. Ten eerste is het niet zo dat dit vandaag overal kan. Elke lidstaat zal de vrijheid krijgen om de deur dicht te doen. Dat betekent dat men inderdaad kan zeggen: het blijft bij ons. Ten tweede is ook het volgende niet onbelangrijk. U weet dat in de voorstellen die vandaag op tafel liggen, tussentijdse doelstellingen geformuleerd worden. Er wordt op dit ogenblik nog gediscussieerd over hoe ze zijn en hoe ze zullen evolueren, maar als een lidstaat de tussentijdse doelstelling om de een of andere reden niet haalt, dan wordt het gebruik van flexibiliteitsmechanismen meteen ook uitgesloten. Dat is dus een tweede rem die vandaag op het systeem zit, waarover nog verder moet worden gediscussieerd.

Aan wie geïnteresseerd is in heel recente zaken, kan ik meedelen dat de Europese Commissie vandaag een paper heeft gepubliceerd. Die staat nog niet op de website, maar werd wel al rondgedeeld. Het is een paper waarin de economische impact of de 'building blocks' van de voorstellen per lidstaat nogmaals worden geformuleerd. Er staat heel interessante informatie in over het totale pakket. Ik heb trouwens nog niet gezegd dat wanneer ik het heb over 1 miljard kosten, het niet alleen gaat over hernieuwbare energie, maar uiteraard over de totale kostprijs van het pakket. De paper bevat ook de cijfergegevens van alle kosten volgens de verschillende scenario's per lidstaat. Ik zal dit document laten ronddelen. Het is heel interessant materiaal om duidelijkheid te krijgen over de economische kostprijs die verbonden is aan de volledige uitvoering van het pakket.

Mijnheer Glorieux, ik herhaal dat de bevindingen van het Federaal Planbureau nog maar net werden meegegeeld.

Mijnhaer Martens, ik was ook op die vergadering aanwezig en uiteraard waren ook vertegenwoordigers van mijn kabinet, onder wie mijn adjunct-kabinetschef, daar. Het verslag wordt in november voorgesteld. De dialoog verloopt heel constructief. De technische werkgroep heeft de opdracht om de Europese cijfers te integreren in het plan, waardoor we in november hopelijk een heel goed beeld krijgen van de kostprijs en van de eventuele meerkost. Dat zou dan ook een beetje samen moeten sporen met de finalisering van het pakket, met de lopende onderhandelingen over de flexibiliteitsmechanismen en over de eventuele sancties als rem bij de tussentijdse doelstellingen.

Als u mij zou vragen of ik mijn stormram – als ik die al zou hebben – tegen het Federaal Planbureau wil

inzetten, dan is mijn antwoord: helemaal niet. Ik voel ook geen behoefte om de studie aan te vechten. Ik doe dat evenmin bij andere lopende studies. Wel vind ik het van belang dat we ons baseren op feiten en gegevens, dat we bijzonder goed geïnformeerd zijn tegen de tijd dat we de interne verdeling binnen België aanvatten, dat we dan kunnen werken met feitenmateriaal waarover geen discussie meer bestaat en dat we heel goed weten wat onze potenties zijn en op welke manier we er in de toekomst mee zullen omgaan.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw omstandige antwoord, maar ik blijf wat op mijn honger zitten voor wat de eerste vraag betreft. Het is me nog altijd niet duidelijk. U hebt eens te meer gezegd dat de regering de conclusies van de Europese Raad in verband met de beslissing van de 20-20-20-doelstelling volmondig onderschrijft. Ik heb ook gezegd dat u dat hebt gezegd, maar mijn vraag is of de regering ook de doelstellingen onderschrijft die in het kader van die globale 20-20-20-doelstelling aan ons land werden toegewezen, met name de realisatie door België van 15 percent CO₂-reductie en van 13 percent hernieuwbare energie. Mijn vraag is dus niet of u de globale Europese 20-20-20-doelstelling aanvaardt, maar wel of u aanvaardt wat specifiek aan ons land wordt toegewezen.

Ik blijf met mijn vraag zitten waarom u die ondermijnende communicatie hebt verspreid terwijl u over gunstige cijfers van het Planbureau beschikte. Ik had u willen vragen wat voor u de belangrijkste referentie is. Wat is uw eerste referentie? Is dat de studie van Green-X of die van het Planbureau, die duidelijk aantoonde dat de socio-economische impact heel goed meevalt, die rekening houdt met alle voorwaarden die de Commissie heeft gesteld, die ook de kostenefficiëntie en -effectiviteit mee heeft opgenomen en die ook – en dit is heel belangrijk – rekening gehouden heeft met het uitvoeren van de kernuitstap zoals die in de nucleaire-uitstapwet werd bepaald en die duidelijk concludeert dat het voor ons land economisch heel goed meevalt?

Ik vind het afwegen van rationeel energiegebruik tegenover hernieuwbare energie trouwens totaal irrelevant. Alsof we indien we minder van het ene zouden doen, meer van het andere zouden doen. We moeten hoe dan ook op beide inzetten en we moeten beide maximaal realiseren in ons land.

U spreekt ook over 1 miljard extra kosten indien we dit alles bij ons zouden moeten realiseren, maar u spreekt niet over de baten. Natuurlijk kost dat geld. Alles kost geld, maar de 1 miljard extra kosten zullen bij ons ook heel wat positieve socio-economische effecten hebben. Een paar dagen geleden heeft het United Nations Environment Programme (UNEP) een rapport uitgebracht, getiteld 'Green Jobs: Towards Decent Work in a Sustainable,

Low-Carbon World' waarin duidelijk wordt gesteld dat indien we effectief inzetten op het realiseren van het maximale potentieel aan hernieuwbare energie, er in de wereld miljoenen jobs, toekomstgerichte en duurzame jobs, zullen worden gecreëerd.

Ik zal even een kort stukje in het Engels voorlezen dat ook in het persbericht stond dat daarover werd verspreid, want ik moet zeggen dat ik u er een beetje in herken. Er staat: "This report is extremely timely because the current global financial crisis is being used by many politicians from traditional parties as an excuse to water down targets to reduce CO₂ emissions or allow opt-outs for certain industrial sectors." Ik vind het jammer dat we die enorme opportuniteit om onze industrie toekomstgericht te ontwikkelen, niet met beide handen grijpen en dat we steeds proberen om via achterpoortjes te beknibbelen op deze doelstellingen.

Als uitsmijter wil ik ook even reageren op iets wat u er geregeld bij zegt, namelijk dat we in Vlaanderen te weinig kust hebben en dat er hier te weinig zon is. Met alle respect, maar ik kan me niet voorstellen dat er in Luxemburg meer zon zou zijn of dat er daar meer geschikte daken zouden zijn. In 2007 was er in Luxemburg 51,2 watt aan zonnepanelen per inwoner. Dat kwam neer op 14 zonnecellen per inwoner. In 2007 was er in ons land – het gaat om België, maar feitelijk betreft het zo goed als alleen Vlaanderen – amper 1,46 watt aan zonnepanelen per inwoner. Dat kwam neer op minder dan een halve zonnecel per inwoner. Tegen 2008, 1 jaar later dus, is er een enorme boost geweest, want in 2008 zijn we gestegen naar 5,5 watt zonnepanelen per inwoner of anderhalve zonnecel per inwoner. In vergelijking met 51 watt per inwoner of 14 zonnecellen in Luxemburg, hebben wij dus een enorme achterstand en ik kan me echt niet voorstellen dat de zon daar meer schijnt of dat er daar meer beschikbare daken voor zonnepanelen zouden zijn.

Mevrouw de minister, ik ben toch een beetje ontgoocheld over de wijze waarop u deze problematiek benadert. Ik vind het een pijnlijk gebrek aan ambitie. Om tot een economische heropleving te komen en duizenden duurzame jobs te creëren, zijn gedurfde ecologische investeringen nodig, tegelijkertijd in energiebesparing en in hernieuwbare energie. Die twee tegen elkaar uitspelen is gewoon dom. Ik denk dat u liever – zoals een paar weken geleden nog door de minister-president werd gesteld inzake een ander thema – in het ecologische B-team speelt.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Glorieux, ik zou hier een bord moeten hebben, want het zou handig zijn om dit te kunnen tekenen. Ik zou een driehoek tekenen met op een van de punten de kost van de maatregelen die we vandaag al nemen. Het Planbureau heeft dat genomen als meerkost. Daar zit natuurlijk een groot

verschil op, want die kost wordt niet meer doorgerekend. U stelt dat we vandaag nog geen inspanningen leveren, maar ik heb net eventjes berekend dat onze inspanningen bijna een half miljard euro per jaar bedragen. U mag dat echt niet onderschatten.

Als u mij vraagt of we in België en in Vlaanderen alles moeten doen wat we kunnen, dan zeg ik absoluut 'ja', maar als u mij zegt dat ik totaal geen rekening mag houden met de kostenefficiëntie, dan zeg ik 'neen, dat is fout'. We zitten op dit ogenblik in een definitieve fase inzake de onderhandelingen van het pakket.

Ik wil geen grote oorlog voeren, zeker niet over de doelstelling van 20 en ook niet noodzakelijk over de doelstelling van 13, maar ik wil wel weten of het vanaf volgend jaar of over twee jaar niet stukken goedkoper zal zijn om een windmolen vlak over de grens te zetten, want dat zou dat ons enthousiasme om te investeren direct al nekken.

Ik wil ook dat vergelijkbare cijfers gebruikt worden in vergelijkbare landen. Ook Wallonië en de federale overheid hebben nog geen uitspraak gedaan over de 13 procent. Ze hebben dat nog niet gedaan – en mevrouw Moerman heeft een van de punten aangehaald – omdat we het pakket in zijn totaliteit zullen moeten goedkeuren.

Op dit ogenblik is er nog een zeer interessant en zeer constructief overleg – en ik heb het nog helemaal niet over het verdelen van doelstellingen intern – over de manier waarop we dit zullen aanpakken, over hoe we kunnen omgaan met de kansen die zich aandienen – want het gaat niet alleen over groene stroom, maar ook over groene warmte, over biobrandstoffen, over het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen. We moeten die doelstellingen globaal bekijken. Het Planbureau vraagt waarom we dit niet vermeld hebben. Er was een communicatiestop tot 19 september – collega Martens kan dit bevestigen. Dan heeft men voor de eerste keer de cijfers van het rapport voorgesteld om met conclusies te komen in november. Nu is het debat bezig om die twee in elkaar te schuiven. We zullen elkaar ongetwijfeld in november opnieuw horen en zien omdat dan volgens mij, het moment is aangebroken om tot een definitieve standpuntinname te komen zowel op federaal niveau als in de drie gewesten.

Met redenen omklede motie

De voorzitter: Door de heer Glorieux werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet 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 Pieter Huybrechts tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de verlichting van gewest- en autosnelwegen

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mevrouw de minister, mijnheer de voorzitter, geachte collega's, de verlichting van tunnels, gewest- en autosnelwegen kost de Vlaamse overheid op jaarbasis 10,9 miljoen euro.

Minister-president Peeters heeft destijds besloten om te laten onderzoeken wat de effecten zijn als de verlichting op de autosnelwegen langer uitblijft. Vroeger gingen de lichten op de autosnelwegen uit tussen half-een en halfzes, behalve op de ringautosnelwegen en op- en afritten. Nu blijft de verlichting uit tussen middernacht en zes uur 's ochtends.

Op het vlak van besparingsmogelijkheden op de verlichting van de gewestwegen zijn er in de loop der jaren al merkelijke verminderingen doorgevoerd. Bij de nieuwe investeringen of vervangingsinvesteringen wordt gebruik gemaakt van de nieuwste technologieën en van nieuw ontwikkelde verlichtingstoestellen met hoog lichtenergetisch rendement. Waar mogelijk worden op de gewestwegen de verlichtingstoestellen op hogere palen geplaatst, waardoor de afstand tussen twee palen kan worden opgevoerd tot 50 meter. Op autosnelwegen kan door breedstralende verlichtingstoestellen op masten van 20 meter te plaatsen, de tussenafstand worden vergroot tot 90 meter.

Wat zijn de kosten en de baten, en wat is de impact op de veiligheid als de lichten op de autosnelwegen een uur langer gedoofd worden? Wordt het in- en uitschakelen van de doorlopende middenbermverlichting in functie van de plaatselijke verkeersdichtheid overwogen? Welke inspanningen worden er nog geleverd om het energieverbruik voor de verlichting van onze gewestwegen te reduceren en de lichtvervuiling tegen te gaan, uiteraard met de nodige aandacht voor verkeersveiligheid en publieke veiligheid? Is de updating van de studie van professor Rombauts van de VUB – 'Openbare wegverlichting in Vlaanderen' uit 1999 – al gebeurd, zoals in 2005 door minister-president Peeters werd beloofd?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Als ik in het buitenland kom, zie ik nergens lichten branden op de autosnelwegen, of het nu in Kroatië is of in Slovenië. In Slovenië hebben ze wel een wegvignet van 35 euro ingevoerd waarmee je op alle autosnelwegen mag rijden. Deze regering praat daar al vier jaar over.

Wat is de overtuigende stimulans om al onze autosnelwegen op deze manier te verlichten? Vroeger

werden de palen langs de autosnelwegen geplaatst door de firma Ronveaux uit Ciney en de firma Betonac. De familie Ronveaux had in de Tweede Wereldoorlog in het verzet gezeten. Na de oorlog mochten ze daarom van de Belgische staat betonnen palen in de middenbermen zetten, die vervolgens allemaal omknakten en dan vervangen werden door metalen exemplaren.

Ik zou toch wel willen weten waarom die verlichting altijd zo fel moet branden en of ze bijdraagt tot de verkeersveiligheid.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, door de wegverlichting een uur langer te doven, wordt er jaarlijks 2,72 miljoen kilowattuur of 340.000 euro bespaard. Het doven van de lichten gebeurt enkel op de middenberm. Met het oog op de veiligheid blijft de verlichting branden op ringautosnelwegen en op op- en afritten.

U vraagt of het in- en uitschakelen van de doorlopende middenbermverlichting in functie van de plaatselijke verkeersdichtheid overwogen wordt. Dit wordt op dit ogenblik niet overwogen. De belangrijkste investeringen die met deze aanpassingen werken gepaard gaan, worden immers slechts in beperkte mate gecompenseerd door de mogelijke energiebesparing. Het geeft dus wat moeilijkheden.

Het verlichtingsniveau van de openbare verlichting langs autosnelwegen en gewestwegen is de voorbije jaren verminderd. De actueel door het Vlaamse Gewest toegepaste verlichtingsniveaus zijn in overeenstemming met de Europese norm EN 13201-2 van 2003. De gehanteerde verlichtingsniveaus houden rekening met de wegcategorie volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en met de aard van de wegsectie: is het een doorgaande sectie of is er een kruispunt. Ik heb een schema met informatie bij. U kunt dat krijgen.

Er is verlichting as such, maar er is ook lichtpollutie. Vroeger vloog het licht de lucht in. Ik ben ooit in Lyon een lichtstudie gaan bekijken. Om de lichtvervuiling te beperken, plaatst het Vlaamse Gewest sinds meerdere jaren enkel verlichtingstoestellen van het afgeschermd type zonder rechtstreekse opwaartse lichtuitstraling. Ook wordt er gebruik gemaakt van energiezuinige damplampen met een hoog lichtrendement. We proberen om de meest energiezuinige lampen te plaatsen en de evolutie op de markt wordt van nabij gevolgd. De technologie van deze lampen evolueert enorm op gebied van verbruik en lichtopbrengst. We proberen dus zo energiezuinig mogelijk te werken.

De studie van professor Rombauts dateert van 1999. Ik heb een brief uit 2000 teruggevonden waarin de administratie een advies over die studie geeft. Die brief is verstuurd naar de toenmalige minister van Openbare Werken en Mobiliteit, Steve Stevaert. De voornaamste conclusie

uit de studie is dat men voorstelt om de doorgaande wegverlichting voor de autosnelwegen, de expreswegen en de gewone gewestwegen te handhaven of te activeren zonder doven noch dimmen tijdens de nachtelijke uren. Kris Peeters heeft vorig jaar beslist om, op basis van een aantal argumenten, de lichten een halfuur later aan te steken en ze een halfuur vroeger te dimmen. We hebben geen klachten gekregen. Ik heb ook geen enkele indicatie dat er extra ongevallen zouden gebeuren. In 2000 liet men, als men de lichten vroeger zou dimmen, een zeer significante toename opmeten van het aantal nachtelijke ongevallen: tot 78 procent op autosnelwegen en 20 procent op stedelijke hoofdwegen.

Ik denk dat het een overeenkomst is voor twee jaar. Ik ben wel niet helemaal zeker. Nadien kunnen we de resultaten evalueren en bekijken of er een uitbreiding van het systeem mogelijk is bij de volgende aanbesteding.

De heer Pieter Huybrechts: Ik heb een antwoord gekregen op mijn vragen, waarvoor dank, mevrouw de minister.

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 de signalisatie van wegwerkzaamheden

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mevrouw de minister, mijnheer de voorzitter, geachte collega's, ondanks het feit dat volgens chef-ingenieur Michiel Callens van Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen al het mogelijke wordt gedaan, zelfs meer dan wat wettelijk verplicht is, om wegwerkzaamheden tijdig te signaliseren, gebeuren er nog vaak – bijna dagelijks – zeer zware ongevallen ten gevolge van wegwerkzaamheden.

Gouverneur André Denys van Oost-Vlaanderen vraagt de Vlaamse overheid om dringend extra maatregelen te nemen om de veiligheid bij wegwerkzaamheden op autosnelwegen te verbeteren. Zo wil hij onder meer meertalige folders verspreiden.

Een volgens mij interessanter voorstel komt van Maarten Matienko van VAB. Hij stelt voor om experts naar Nederland te sturen om te gaan kijken hoe men daar deze problemen aanpakt. In 2007 vielen er in ons land 19 doden bij ongevallen tijdens werken, in Nederland viel er één dode te betreuren.

Ook wordt voorgesteld om signalisatiekarretjes aan te kopen. Een tiental van deze karretjes moeten dan bij

werken langs elke kant opgesteld worden. Deze ‘slimme’ karretjes zijn uitgerust met sensoren die de file aanvoelen en de mensen waarschuwen.

Mevrouw de minister, welke bijkomende maatregelen kunnen er nog genomen worden om de veiligheid bij wegwerkzaamheden te verhogen?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, ik nodig u uit om eens van het noorden naar het zuiden via een autosnelweg door Duitsland te rijden. U ziet nergens dat u in een andere Duitse deelstaat komt. De aankondiging van de werken, de manier waarop de werken beveiligd worden, is in heel Duitsland dezelfde. (*Opmerkingen*)

Dat heeft niets met federalisering te maken, maar wel met het feit dat elke ingenieur uit zijn arsenaal haalt wat hij ter beschikking heeft. Ik pleit ervoor om te verplichten dat alle diensten hetzelfde materiaal op dezelfde manier gebruiken.

De heer Joris Vandenbroucke: Hetzelfde fenomeen doet zich voor met de ondergrond: de afwisseling van beton met asfalt lijkt vaak willekeurig te zijn.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik deel de bezorgdheid van iedereen. Er zijn zware werken geweest op de E17; er zijn ongevallen gebeurd. De signalisatie was perfect in orde. Er waren begeleidende maatregelen genomen. Er waren niet alleen de karretjes, maar er was ook samenwerking met Be-Mobile. Toch zijn er ongevallen gebeurd, heel spijtige ongevallen die absoluut moeten worden vermeden. Ik ben het ermee eens dat bij wegwerkzaamheden alle mogelijke veiligheidsmaatregelen moeten worden genomen.

Mijnheer Peumans, ik denk dat u gelijk hebt wat de gewestwegen betreft. Er is daar een enorme variatie in signalisatie. De diverse provinciale agentschappen doen hun best om dit zo goed mogelijk te sturen, maar het is absoluut voor verbetering vatbaar.

Wat de snelwegen betreft, is de signalisatie in principe uniform. Er zouden geen verschillen mogen zijn. Op dit moment wordt er wel gezocht naar manieren om het te verbeteren. Ik geef een voorbeeld. Als er wegwerkzaamheden zijn in een regio waar dynamische snelheidsborden hangen boven de autosnelweg, dan heb je een pak meer mogelijkheden dan wanneer je die werken uitvoert op een snelweg waar niets is. Dan moet je je inderdaad behelpen met mobiele karretjes en andere instrumenten.

Aan het buitenland wordt via de volgende kanalen berichtgeving over wegwerkzaamheden doorgestuurd. Het

Vlaams Verkeerscentrum stuurt alle verkeersmeldingen met betrekking tot files, incidenten en werkzaamheden via het zogenaamde OTAP-formaat – OTAP staat voor Open TIS Access Point waarbij TIS staat voor Traffic Information Services –, een webformule, naar de verkeerscentra in de omliggende regio's – dus ook de andere gewesten – en naar private serviceproviders waarmee een contract gesloten werd. De verkeerscentra en providers kunnen de meldingen vervolgens via hun eigen kanalen rechtstreeks aan de eindgebruiker ter beschikking stellen. Ik geef een aantal voorbeelden: voor Wallonië is dat Perex, voor Brussel Mobiris, voor Nederland ANWB, voor Duitsland de Verkeerscentrale van Nordrhein-Westfalen, voor het Verenigd Koninkrijk het Highways Agency. Er is ook een protocol waarbij verkeersinfo in gecodeerde vorm wordt doorgegeven. De ontvanger kan deze info in een willekeurige taal omzetten.

In het kader van de Cross Border Managementprocedures wordt bij belangrijke incidenten of werven op een grensoverschrijdende snelweg het verkeer reeds vanaf de andere kant van de grens omgeleid via een hinder-vrije alternatieve route. Het verkeerscentrum van een regio verspreidt dan via tekstborden en radioberichten in het eigen beheersgebied informatie en adviezen over het incident dat zich in de naburige regio voordoet. Deze procedures gelden voor de E19 Rotterdam-Antwerpen, de E34 Eindhoven-Antwerpen, de E40 Brussel-Aken en de E17 Antwerpen-Rijsel. Ook met Wallonië en Brussel zijn operationele afspraken in voege met betrekking tot het omleiden van verkeer bij incidenten.

Bij werven met een grote verkeersimpact worden enkele weken op voorhand scenario's met de naburige regio's gemaakt om het grensoverschrijdend verkeer voldoende te informeren en zo nodig om te leiden. Dat zal zo zijn op 3 oktober bij de afsluiting van de E34 bij Zoersel in de richting van Antwerpen. Er is berichtgeving in Zuid-Oost-Nederland en in Nordrhein-Westfalen met omleidingen voor het langeafstandsverkeer.

De berichtgeving aan buitenlandse chauffeurs die zich op het Vlaamse hoofdwegenet bevinden, gebeurt via berichten op dynamische tekstborden, via berichten op de radio, via de navigatiesystemen. Als men die informatie wil krijgen, dan moet men in het bezit zijn van de Belgische Traffic Message Channel-locatietabel.

Ik stel me vragen bij het nut van het verspreiden van folders in meerdere talen. De meeste van de buitenlandse chauffeurs zijn bij hun doortocht door Vlaanderen slechts bereikbaar op de dienstzones van de autosnelwegen. Vooral buitenlandse vrachtrijders maken, buiten de parkeerplaatsen, daarenboven minder gebruik van de diensten op deze zones. Maar ik denk dat het wel nuttig is om te onderzoeken of de websites met informatie over wegwerkzaamheden op korte termijn beter begrijpbaar kunnen worden gemaakt voor anderstaligen. We kunnen

moeilijk een Engelse en Franse vertaling op onze website zetten. We kunnen echter wel bekijken hoe we daar de begrijpelijkheid kunnen vergroten, of eventueel links kunnen maken met andere websites.

Op de weg zelf wordt maximaal gebruik gemaakt van taalonafhankelijke tekens, mannetjes, iconen en zo, die voor iedereen herkenbaar zijn. Dat zult u allemaal kunnen merken. Dan zit men natuurlijk al heel dicht bij de werken.

Het Agentschap Wegen en Verkeer probeert in de praktijk te werken aan die informatie-uitwisseling. Er is het Partnerprogramma Infrastructuur Management (PIM), een project waarbij informatie en ervaringen worden uitgewisseld met de collega's van de Nederlandse Rijkswaterstaat en het Britse Highways Agency over meerdere thema's in verband met wegenbeheer. Met de drie agentschappen worden er regelmatig overlegvergaderingen gehouden. Een dergelijk overleg vond bijvoorbeeld plaats over incidentmanagement. Er is ook een voorstel ingediend om specifiek over enkele thema's een vergelijkend onderzoek te doen in de diverse landen. Daarvan is veiligheid bij wegwerkzaamheden op autosnelwegen er eentje. Mijnheer Peumans, ik kan onderzoeken of het mogelijk is de Duitse regio daarbij te betrekken. Dan hebben we immers alle naburige regio's die in kaart kunnen worden gebracht.

Een van de verschillen met Nederland is wel is dat onze noorderburen vandaag over meer dynamische signalisatie of portieken beschikken. Momenteel is de beslissing genomen om de zone Gent ook volledig te gaan uitrusten met dynamische portieken, maar we hebben daar toch nog een weg af te leggen.

In hetzelfde kader zijn we ook bezig om de reistijdberekeningen op die verschillende routes te doen, maar we moeten natuurlijk met een vrij grote betrouwbaarheid de beste reisroute kunnen aangeven. Er is het voorbeeld van het project op de E17, met de samenwerking met Be-Mobile. Daarbij werd de reistijd aangegeven op de dynamische snelheidsborden. Het probleem is daar dat de verliestijd slechts werd berekend als een aantal wagens al door de wegwerkzaamheden waren gereden. Daardoor kwamen de verliestijden altijd met een klein half uur vertraging op de borden terecht. Op dat ogenblik waren ze al heel wat groter. We moeten dus proberen die informatie sneller te laten doorstromen dan daar het geval was, en om die informatie meteen te linken aan die tekstkarren. We hebben nu een aantal zogenaamde 'slimme karren', die de file detecteren en aankondigen. We moeten proberen de informatie van die karren te verbinden met die verliestijd. Dat is ook gebeurd in de tweede fase. Dat was een grote vooruitgang ten opzichte van de eerste fase. Al doende leren we dus.

Mijnheer Peumans, ik kan niet ontkennen dat in de ons omringende regio's, zeker op de gewestwegen, sprake is

van een grotere uniformiteit qua signalisatiemateriaal en de wijze en afstand van signalisatie. Dat is een heel belangrijk aandachtspunt. Binnen onze diverse agentschappen moeten we komen tot een zo eenduidig mogelijk sturen. Dat is een belangrijk punt dat kan worden aangekaart en opgevolgd binnen de directieraad van AWV.

Heel recent, op 12 juli, is er een dienstorder verschenen die de technische karakteristieken van die tekstkarren, met die uitschuifbare tekst- en beeldborden, vastlegt. Dat betekent dat alle afdelingen dezelfde karren zullen kopen en dat er dus geen sprake is van 27 verschillende soorten karren, dat er in Oost-Vlaanderen geen sprake is van een andere kar dan in Antwerpen. Bij de werken op de E17 hebben we alleszins gezien dat die filestaartbeveiligingsborden zeer efficiënt waren. Het is absoluut de bedoeling om die uit te breiden in de andere regio's.

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mevrouw de minister, ik weet ook dat er jammer genoeg geen mirakeloplossingen bestaan, maar ik hoop toch, en ben daarvan overtuigd, dat u samen met uw dienst de nodige inspanningen zult doen en initiatieven zult nemen om die ongevallen bij wegwerkzaamheden zo veel mogelijk te verminderen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Greet Van Linter tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de plannen van de Vlaamse Regering voor de uitbreiding van de Brusselse ring

De voorzitter: Mevrouw Van Linter heeft het woord.

Mevrouw Greet Van Linter: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, geachte leden, de Vlaamse overheid wil de Brusselse ring van de huidige zes baanvakken uitbreiden naar tien tot twaalf rijstroken. Dat past in het START-plan van de Vlaamse overheid.

Op het traject tussen de E19 en de E40 Brussel-Luik zouden er ter hoogte van de vele op- en afritten die er al zijn, zeventien rijstroken komen. Dit blijkt uit een kennisgevingsnota voor het milieueffectrapport op de website www.mervlaanderen.be. Het publiek kreeg op het ogenblik dat ik mijn vraag indiende, tot 18 augustus inspraak in de plannen. Nu is dat verlengd tot 6 november.

Het plan voorziet in een scheiding tussen transit- en plaatselijk verkeer, maar de nota slaat enkel op het

traject tussen de E19 en de E40 Brussel-Luik. Over twee andere trajecten tussen de E40 Gent-Brussel en de A12 enerzijds en de A12 en de E19 anderzijds is het overleg blijkbaar nog aan de gang.

Mevrouw de minister, mijns inziens blijft het grote struikelblok de flessenhals van het viaduct van Vilvoorde. Er bestaan verschillende mogelijkheden, van een verbreding van het viaduct door de pechstrook in te palmen tot een nieuwe structuur erbovenop, aldus Wegen en Verkeer. Hierover heerst er echter onduidelijkheid. Diverse persberichten spraken elkaar tegen. Volgens de ene bron zou tussen de A12 en de E19 een uitbreiding naar tien baanvakken volstaan. Volgens de andere zou de uitbreiding ook op dat punt, namelijk tussen Machelen en Groot-Bijgaarden, groter moeten zijn. Er wordt dan gesproken over twaalf à zeventien rijstroken. Zelf verklaarde u hierover op 23 oktober 2007: "Het viaduct van Vilvoorde is niet berekend op de belasting van verkeer over vier rijstroken." U had daarover een studie besteld: "In de studie wordt onderzocht of het wenselijk is om het viaduct van vier rijstroken te voorzien."

Eerder, in 2005, had de toenmalig bevoegde minister het toch over tweemaal vier rijstroken. Is dat nu veranderd, of niet? Het lijkt vrij onduidelijk. Daar er aan het smalste deel van die noorderring, met name het viaduct van Vilvoorde, nauwelijks wat zal veranderen, zal het flessenhalseffect van dat traject nog toenemen. Volgens de plannen zal ter hoogte van de aansluiting van de ring op de E19 zowel een toestroom plaatsvinden van voertuigen uit de richting van Antwerpen als een toestroom uit de parallelbaan. Beide verkeersstromen moeten zich dan vermengen met het verkeer op de eigenlijke ring. Op diezelfde hoogte worden ze geconfronteerd met de wegversmalling van het viaduct. Het verkeer zal daardoor nog meer gestremd raken dan vandaag.

Een tweede probleem is het aanzuigeffect. Meer wegen leiden onvermijdelijk tot meer files. Verkeerskundigen bevestigen deze stelling, en er bestaan internationale studies over. Die worden ook bevestigd door professor Janssens, docent verkeerskunde en expert met betrekking tot transportmodellen, die eveneens meent dat één maatregel nooit heiligmakend kan zijn.

Daarom mag mijns inziens de optie van het sluiten van de ring in het zuiden van Brussel niet zomaar opzij worden gelegd. Dertig à veertig jaar geleden waren er concrete plannen ter zake. De wegenwerken waren reeds begonnen. Naderhand zijn de wegen en bruggen die er al lagen, gedynamiteerd. Tot op heden wordt daar niet meer over gesproken. Nochtans verklaarde voormalig minister van Openbare Werken Peeters hierover in de commissie op 28 juni 2005 niet negatief te staan tegenover het voort onderbouwen en bestuderen van de vraag of die doortrekking mogelijk of wenselijk is.

Mevrouw de minister, zelf stelde u op 23 oktober van vorig jaar dat er een voorstel is om de noodzaak en de

effecten van het sluiten van de ring ten zuiden van Brussel te onderzoeken. U hebt het ook nu in de pers over een en-en-verhaal. Ik ben het er helemaal mee eens dat we nu toch wel even moeten zoeken naar een combinatie van een aantal alternatieven. Tot op heden is er wat dat idee betreft echter niet veel gebeurd. Een ernstig onderzoek dringt zich dan ook op.

De Franstalige politici zijn er enorm tegen gekant. Dat is dan veeleer symbolisch. Ik denk dat we op dit ogenblik toch wel de praktische kant van de zaak moeten overwegen. De voltooiing van de ring in het zuiden van Brussel is trouwens ook nog altijd een standpunt van de provincie Vlaams-Brabant.

Een derde aspect dat niet uit het oog mag worden verloren, is dat de geplande uitbreiding natuurlijk onvermijdelijk zal bijdragen tot een grotere vervuiling van de streek en een toenemende lawaaihinder. De uitstoot van fijn stof zal zeker toenemen met de toename van het autoverkeer.

Met andere woorden, er is nogal wat ontevredenheid in dit dossier. In de periode juli-augustus waren er enorm veel opiniestukken ter zake, zowel in de Franstalige als in de Nederlandstalige pers. Er was ontevredenheid. Er waren opmerkingen van gemeentebesturen en leefmilieuorganisaties. Er zijn ook problemen met een beschermd gebied ter hoogte van de Brusselse gemeente Jette. De Fietsersbond, bepaalde ngo's, de Bond Beter Leefmilieu, Greenpeace, noem maar op: iedereen had daar wel wat of heel veel commentaar over. Ook de Fransstaligen in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest staan officieel nogal weigerachtig tegenover uw plannen. Ook zij vinden dat meer wagens aantrekken meer congestie en meer verkeershinder voor Brussel betekent. Officieus zien ze hierin opnieuw een zet van Vlaanderen om de economie en de handelszaken in de noordrand in het kader van het START-project en Zaventem uit te breiden. Daarom zou de verkeersuitbreiding op de ring nodig zijn. Ik schets maar even de teneur in de Franstalige pers.

Mevrouw de minister, zowel u als minister Van Brempt wijzen erop dat de plannen nog niet definitief zijn. Toch is er in een aantal gemeenten al sprake van onteigeningen, zoals bijvoorbeeld in Machelen en Diegem. Zijn die plannen nog niet definitief, en wat is dan de timing voor een definitieve beslissing? Wat is de timing voor het afronden van de plannen voor de andere twee stukken van de ring, dus tussen de E40 Gent-Brussel en de A12, en tussen de A12 en de E19, waarover het overleg nog aan de gang is? In hoeveel rijstroken – en dat vind ik wel belangrijk – voorziet u uiteindelijk tussen Machelen en Groot-Bijgaarden? Op welke manier zal het probleem van de flessenhals van het viaduct van Vilvoorde worden opgelost? Wat zijn de resultaten van de beloofde studie ter zake?

Welke initiatieven hebt u al genomen om de gesprekken over het doortrekken van de ring in het zuiden van Brussel op gang te brengen en hierover formeel overleg te plegen met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest? Is de studie met betrekking tot de noodzaak en de effecten van het sluiten van de ring ten zuiden van Brussel al afgerond, en met welke resultaten? In uw antwoord op de schriftelijke vraag van april stelt u dat een ontwerp van protocolovereenkomst tussen de beide administraties is besproken en opgesteld. Ik citeer: “Dit ontwerp wordt momenteel zowel aan Vlaamse als aan Brusselse zijde ook door de juridische diensten nagekeken en eventueel aangepast. Vervolgens zal deze overeenkomst aan de betrokken ministers ter ondertekening worden voorgelegd.” Heeft die ondertekening plaatsgevonden?

Verder gaat het over het bestek van het streefbeeld, dat als bijlage deel zal uitmaken van die overeenkomst. Ik citeer: “Ook hierover heeft al overleg plaatsgehad tussen de beide administraties. Een definitieve ontwerp tekst voor het bestek is nog niet afgerond, maar volgens de afspraak tussen beide administraties wordt het bestek in de maand mei gefinaliseerd.”

Graag had ik een stand van zaken daarover.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke: Mevrouw de minister, er zijn heel veel concrete vragen gesteld. Ik ben benieuwd hoe uw antwoord zal luiden.

Ik schrok toch ook wel even toen ik in de vakantiekranten las welke plannen er zoal zijn voor de Brusselse ring. De manier waarop dat kennisgevingsdossier ter inzage is gelegd, blijkbaar zonder een verplichte Franse vertaling, en ook de timing, namelijk midden in de zomer, was toch een beetje onhandig, en dat voor een dergelijk groot dossier. De parallel met de Oosterweelverbinding werd snel gemaakt door sommigen, en terecht.

Ik ben dan ook blij dat u de inzagetermijn met zestig dagen hebt verlengd en dat er ook in een Franstalige versie werd voorzien, waarop de mensen dan toch blijkbaar recht hebben. Klopt het dat die onhandige aanpak deels te wijten zou zijn aan een zekere malaise in de organisatie van AWV Vlaams-Brabant? Kunt u dat bevestigen? Wie is er verantwoordelijk voor dit project, en uit hoeveel mensen bestaat het projectteam? Zijn er mensen aangetrokken voor dat team, of zitten er al mensen in dat team, die beslagen zijn in communicatie over dergelijke projecten?

We hebben gezien in Antwerpen tot welke rampen en problemen een gebrek aan draagvlakvergrotende communicatie-initiatieven kunnen leiden. Het zou erg jammer zijn mocht dat dossier dezelfde weg opgaan als het dossier van de Oosterweelverbinding. Kunt u daar enige duidelijkheid in scheppen en ons geruststellen?

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, zoals zovelen ben ook ik deze zomer geschrokken, maar ik ben alleszins blij dat u de periode waarin mensen bezwaar kunnen aantekenen daadwerkelijk hebt verlengd.

Om tot de kern van de zaak te komen: ik denk dat de uitbreiding van die ring even onrealistisch als ineffectief is. De commentaren van diverse mobiliteitsexperts die de voorbije weken daarover de pers hebben gehaald, waren heel duidelijk. Maar goed, we moeten er ons heel goed bewust van zijn dat die uitbreiding van de ring niet op zich staat, maar integraal deel uitmaakt en eigenlijk in functie staat van de realisatie van het START-plan van de Vlaamse Regering. Dat plan bevat weliswaar een aantal positieve elementen, zoals het inzetten van extra buslijnen naar Zaventem en het luchthavengebied. Het is bewezen dat dit qua passagiers zeer relevant is geweest.

Daarnaast bevat het echter ook heel wat andere elementen die veel minder doordacht zijn, en ook zelfs een aantal foute uitgangspunten. Ik geef een voorbeeld. Een van de belangrijkste uitgangspunten van het START-plan is het verdubbelen van het aantal passagiers en vracht op de luchthaven van Zaventem tegen 2025, tot 35 miljoen passagiers en van 0,7 tot 1,2 miljoen ton vracht. Op dit ogenblik vertoont heel die luchtvaartsector echter geen opwaartse, maar een neerwaartse trend. We kunnen ons dus afvragen in welke mate dat nog realistische principes zijn om ons op te baseren en om het hele mobiliteitsbeleid uit te breiden met dergelijke megaprojecten.

Een tweede belangrijke element van het START-project is het ombouwen van de brede regio rond de luchthaven tot een heuse Flanders Airport Region. Daarbij wordt op zoek gegaan naar 325 hectare voor de aanleg van nieuwe logistieke bedrijventerreinen. Een van die terreinen is momenteel al in aanleg, namelijk in Meise-Westrode. Ik heb u onlangs schriftelijk gevraagd wat het mobiliteitseffect daarvan is. Hieruit blijkt dat dit ene terrein – en er zullen er nog een heleboel komen in de onmiddellijke omgeving – op het drukste spitsuur 340 vrachtwagens zal aantrekken, en dat er 's morgens 125 vrachtwagens van het terrein zullen weggrijden. Nu betekenen die 340 vrachtwagens, als we bedenken dat de vrachtwagens 15 meter lang zijn en er toch een minimum moet zijn van 10 meter tussen elke vrachtwagen, dat dat ene nieuwe logistieke bedrijventerrein een nieuwe, bijkomende vrachtwagenfile van 8,5 kilometer met zich zal meebrengen. Wat voor zin heeft het om de ring te gaan verdubbelen? Het enige effect zal zijn dat we net zozeer in de file zullen staan als vandaag, maar dan over dubbel zoveel rijstroken.

Ten slotte, mijnheer de voorzitter, lijkt het me zinvol dat we in het kader hiervan eens een hoorzitting

zouden organiseren met de mensen van het START-plan en de mensen van de administratie Wegen en Verkeer, maar ook met de vzw Modal Shift en een aantal mobiliteitsexperts. Wat hier wordt gepresenteerd, is zo megalomaan dat het totaal onrealistisch en ineffectief is.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ooit, heel lang geleden, was er eens een afdelingshoofd in Vlaams-Brabant, dat droomde van het sluiten van de ring en van het aanleggen van nog meer rijstroken enzovoort. Dat afdelingshoofd is inmiddels bevorderd tot directeur-generaal.

Wat hier op papier staat, is eigenlijk de natte droom van de heer Caestecker. Ik heb een heel lang verleden. Ik heb ook eens op het kabinet gezeten van een minister van Openbare Werken. Die ingenieur kwam zijn dossier voorstellen. Dat dossier is wat hier nu voorligt.

Ik zou eens graag willen weten wat eigenlijk het communicatiebeleid is van uw departement. Waarom hebt u bij één werk waarbij nog geen schop in de grond is gestoken, namelijk de noord-zuidverbinding in Limburg, waarop we straks zullen terugkomen, tot nu toe al 300.000 euro uitgegeven? Ik weet niet wat die allemaal hebben gecommuniceerd. Ze hebben allerlei strategische vergaderingen belegd. Hier moeten we echter via de krant vernemen dat er blijkbaar een geheim dossier is over de verbreding van de ring van Brussel. Daarbij stel ik me de vraag of mevrouw Poupeleer van de AWV, nuchter was toen ze die uitspraak deed. Kunt u zich namelijk voorstellen dat men van de brug van Vilvoorde een dubbeldeksbrug zou maken, waarbij vragen zijn te stellen over veiligheid en dergelijke?

Een voorganger van u, mevrouw de minister, heeft ooit een studie laten maken: voormalig minister Stevaert dacht de capaciteit van de ring te verhogen door alle rijstroken te versmallen. Er is niets zo gevaarlijk als op een autosnelweg de rijstroken te versmallen. Dat plan is een zielige dood gestorven. Mevrouw de minister, ik zou graag eens weten of er nog andere geheime dossiers naar boven komen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, eerst zal ik wat duidelijkheid brengen over wat er fout gelopen is begin juli. Ik heb iets met die ring als ik op vakantie vertrek. Vorig jaar in de vakantie, toen ik pas minister was, vertrok ik voor een paar dagen naar Oostenrijk. Om 6 uur 's avonds hoorde ik op het journaal een hele uiteenzetting over het aantal rijstroken dat de ring van Brussel zou kennen. Ik viel toen bijna uit mijn auto van verbazing.

Exact een jaar later was ik weer op weg op vakantie. Tot mijn grote consternatie hoor ik de consternatie hier op

het veld over de kennisgeving. Wat er is gebeurd, is een voorbeeld van hoe onafhankelijkheid ook slechte kantjes heeft.

Om een dergelijk dossier te starten moet men een MER opmaken. Een dergelijke procedure start met een kennisgeving van wat je wilt onderzoeken. De cel MER maakt die kennisgeving publiek. Die is autonoom in het bepalen van het ogenblik waarop ze dat doet. Die mensen hebben het nuttig geacht om dat op dat moment op te starten. De administratie had een dossier voorbereid, dat wordt doorgestuurd naar de cel MER, en er komt een mededeling op de ministerraad dat men het kennisgevingsonderzoek zal starten. Ondertussen was dat dossier al weg. De cel MER was sneller geweest dan de besluitvorming kon volgen.

Omdat ik me persoonlijk absoluut kon vinden in de argumentatie dat de periode wel bijzonder slecht was getimed, is onmiddellijk beslist, niet om de termijn te verlengen maar om een nieuw openbaar onderzoek te starten waarin aan alle regels wordt voldaan. Een van die regels is dat je voor de inwoners van de faciliteitengemeenten die dat willen, een Franse vertaling van het kennisgevingsdossier moet hebben. Je moet ze niet publiceren, maar wel ter beschikking stellen van de gemeentebesturen die daar gebruik van willen maken. Ondertussen is dat allemaal geregeld en start er een nieuwe procedure om toe te laten dat iedereen zijn zeg kan doen. Het dossier is dus iets te snel uit de startblokken geschoten. Ik hoop bij deze daarover wat verduidelijking te hebben gegeven.

Nu zijn we bezig met de opmaak van de kennisgevingsnota voor het plan-MER. Dat is de eerste stap. Daarna moeten nog heel wat stappen volgen, zoals een project-MER, een Ruimtelijk Uitvoeringsplan en het verkrijgen van de nodige vergunningen, vooraleer op het terrein effectief de eerste spade in de grond kan. Ook over de kennisgevingsnota voor de MER moet een publieke inspraak worden georganiseerd. Die inspraakperiode loopt van 8 september 2008 tot 6 november 2008. Daarin wordt nagegaan wat er allemaal wordt onderzocht. We hebben dat bij alle lopende plan-MER's: er is een basisdossier, dan komt er een hele reeks opmerkingen over wat nog extra moet worden onderzocht, en dan komt er een definitieve kennisgeving voor het plan-MER. Die definitieve kennisgeving bepaalt het kader van datgene waarvan de milieueffecten zullen worden onderzocht. Dat is de basis. In de huidige inspraakperiode kan geen commentaar worden gegeven op het project, maar het gaat over de inventarisatie van de zaken die zullen worden onderzocht en waarbij iedereen kan opmerken wat men niet mag vergeten te onderzoeken.

Alle ingediende bezwaarschriften en opmerkingen worden daarna door de dienst MER in alle onafhankelijk-

heid, na bespreking met de betrokken administraties, omgezet in een richtlijnennota. Daarin wordt aangegeven hoe het eigenlijke plan-MER moet worden opgesteld en welke aspecten bijkomend moeten worden bestudeerd. Daarna kan het eigenlijke plan-MER opgesteld worden. Pas als de definitieve kennisgevingsnota is goedgekeurd door de cel MER, en als het plan-MER effectief is afgerond, zal een definitieve beslissing genomen worden over de verder uit te werken voorkeursvariant. Dit betekent dat ten vroegste in het najaar van volgend jaar een eerste beslissing zal kunnen worden genomen. We voorzien dat tegen het najaar van volgend jaar de plan-MER min of meer in de plooi zal zijn gevallen.

Mevrouw Van Linter, uw tweede vraag betrof de timing van het afronden van de plannen voor de andere twee stukken van de ring tussen de E40 en de A12 en tussen de A12 en de E19. Het overleg met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest loopt nog. Op de vergaderingen van de werkgroep Infrastructuur binnen het coördinatiecomité van het principieel akkoord tussen Vlaanderen en Brussel moet in eerste instantie gezocht worden naar een overeenstemming tussen de betrokken administraties over dat deel van de ring rond Brussel. Een volgende vergadering van de werkgroep voor het principieel akkoord is gepland op 4 november 2008. Die vergaderingen worden opgevolgd. Vandaag is het onmogelijk om een precieze timing voorop te stellen, we moeten eerst proberen tot een akkoord te komen.

Het aantal rijstroken tussen Machelen en Groot-Bijgaarden maakt net onderdeel uit van de besprekingen die worden gevoerd met de overheden en de administraties en waarover overeenstemming moet worden bereikt. Bovendien moeten ook de milieu-effectenrapportage en het verdere studiewerk daaromtrent goed in ogenschouw worden genomen. Ook daarover kan ik vandaag niets zeggen. In het eerste voorontwerp dat binnen de administratie werd uitgewerkt, was de voorlopige conclusie – het is dus geen eindconclusie – dat op basis van de gebruikte intensiteiten en van de aannames op het vlak van de afwikkelingsniveaus, de doorgaande R0 vier rijstroken nodig heeft in de spitsuren, terwijl de parallelstructuur drie rijstroken moet hebben. Nogmaals: het is de basis waarop is gestart, maar daarover is er vandaag absoluut geen zekerheid en lopen er gesprekken en procedures.

Ik kom tot de flessenhals van het viaduct van Vilvoorde. Er is een verkeerskundige studie opgemaakt in voorbereiding op het voorlopige voorontwerp van de START-projecten, die hun oorsprong een paar jaar geleden vonden. Daarin is ernaar gestreefd om bepaalde afwikkelingsniveaus te halen op de heringerichte wegvakken van de R0 en de parallelwegen. Om te toetsen of de gehanteerde richtlijnen en normen inderdaad resulteren in een betere verkeersafwikkeling op de R0, is het resulterende voorontwerp aan een dynamische simulatie onderworpen.

De eerste resultaten tonen aan dat men tot een betere verkeersafwikkeling komt. De gebruikte verkeerscijfers die aangereikt werden door het multimodaal model bij de uitwerking van scenario drie van de strategische visie tot 2025 voor de luchthaven, worden op een aanvaardbare manier verwerkt. De vrees dat het viaduct van Vilvoorde als flessenhals de bron van nieuwe structurele files zou zijn, blijkt hieruit op het eerste gezicht niet gegrond. Door het viaduct op vier rijstroken te brengen, lijkt het voldoende capaciteit te hebben om het uitgewerkte concept van de doorgaande R0 en de parallelstructuur op de twee andere delen van de noordelijke ring rond Brussel te laten functioneren. Vanzelfsprekend halen we op het viaduct niet het voor de andere wegvakken vooropgestelde afwikkelingsniveau. Dat betekent dat het viaduct veel gevoeliger is voor onverwachte storingen. Dat kan uiteraard wel tot files aanleiding geven.

Ik kom tot de zuidelijke doortrekking. Mevrouw Van Linter, u weet dat binnen het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest op dit ogenblik de goedkeuringsprocedure voor het Iris 2-vervoerplan loopt. Dat plan is in eerste lezing door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering goedgekeurd en wordt vanaf 1 oktober 2008 onderworpen aan een openbaar onderzoek. De effecten van een zuidelijke sluiting van de R0 door middel van een tunnel werden in het voorbereidende studiewerk onderzocht. Uit de resultaten werd geconcludeerd dat het effect op de automobilité zo beperkt is dat het weinig zinvol is dit project te realiseren, mede gezien de kostprijs ervan.

De optie van een zuidelijke sluiting van de R0 is om die reden niet opgenomen in het Iris 2-vervoerplan. Als dat standpunt door het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest na het openbaar onderzoek bekrachtigd wordt, dan moet Vlaanderen ook zelf een standpunt over de zuidelijke sluiting bepalen en daaraan voorafgaand een eigen onderzoek of studie uitvoeren. Aangezien een eventuele zuidelijke sluiting quasi volledig op het Brusselse grondgebied ligt, is het standpunt van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest uiteraard van bijzonder groot belang. Ik denk dat het zeer zinvol is na te gaan op welke manier we binnen de Vlaamse Regering werk kunnen maken van een gezamenlijke standpuntbepaling, want het gaat over de bevoegdheden Mobiliteit, Ruimtelijke Ordening en Openbare Werken.

Op de ministerraad van 10 juli 2008 werd het voorstel van de taskforce Vlaamse rand voor het flankerend beleid in het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel meegeedeeld. Onder weginfrastructuur meldt men dat er verschillende initiatieven denkbaar zijn, waaronder de optimalisering van de R0. Dit is tevens een suggestie vanuit het provinciaal structuurplan van de provincie Vlaams-Brabant. Op dit ogenblik loopt er geen opdracht om de zuidelijke sluiting verder te bestuderen, maar ik denk dat het wel zinvol is dat te laten onderzoeken en in

overleg te treden met alle collega's die hier vanuit de verschillende beleidsdomeinen bij betrokken zijn.

Mijnheer Peumans, u had een vraag over de communicatie. Toen u zei dat u een voorgeschiedenis op een kabinet hebt, zei mijn adjunct-kabinetschef me dat er voor hem ook nog een toekomst is. Hij neemt dus een voorbeeld aan u. Nu, u weet dat er op dit ogenblik geen extern studie bureau is aangesteld in verband met de kennisgevingsnota rond het plan-MER. Een nieuwigheid is dat er voor dat project binnen elke afdeling de voorbije maanden een communicatiedeskundige is aangeworven. Het zijn mensen die in loondienst werken. Ze zijn zich nu aan het inwerken. Het is nuttig dat we die mensen de komende maanden hun werk laten doen vooraleer er een beslissing wordt genomen over het al dan niet noodzakelijk zijn van externe bureaus. Ik wil u vragen even geduld te oefenen en eerst te kijken hoe die communicatiedeskundige zijn of haar werk doet in de komende periode.

We zitten nu in de fase van de kennisgeving van het plan-MER. Uiteraard moeten we ervoor zorgen dat als het richtlijnenboek is samengesteld en we met het plan-MER starten, we voor een globale communicatie zorgen over welke scenario's worden onderzocht. Op dit ogenblik staat dat pakket nog niet vast en moet het richtlijnenboek nog worden opgesteld en het definitieve kader nog worden bepaald.

De voorzitter: Mevrouw Van Linter heeft het woord.

Mevrouw Greet Van Linter: Mevrouw de minister, ik dank u voor het uitvoerige antwoord. Wat betreft de problematiek van de flessenhals van Vilvoorde, stelt u dat uit simulaties zou blijken dat de verkeersafwikkeling daar vlot zou verlopen. Ik heb daar mijn twijfels bij, omdat ter hoogte van de aansluiting volgens de plannen zowel verkeer vanuit Antwerpen zou komen als vanaf de parallelbanen, maar wie ben ik om daar uitspraken over te doen? Dat zal moeten blijken.

U stelt dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest een studie heeft uitgevoerd over het sluiten van de ring in het zuiden van Brussel. Daaruit is gebleken dat de effecten miniem zijn. Dat durf ik toch wel tegenspreken. Als er een concert of een voetbalmatch plaatsvindt in het Koning Boudewijnstadion op de Heizel is er een file, tijdens de spitsuren is er een file, met slechte weersomstandigheden is er de hele dag een file. Zeker als er een ongeval gebeurd is, zou het heel gemakkelijk zijn als men een andere richting uit kon of dat door een sluiting van de ring in het zuiden een deel van het verkeer zou kunnen worden opgevangen. Franstalig Brussel is daar altijd tegen geweest om de gekende redenen. Het is een historische fout geweest die de Vlaamse Regering nu niet absoluut moet gaan oplossen door in het noorden altijd maar wegen aan te leggen en daar meer lasten dan lusten voor de omgeving te creëren.

Het voordeel van gesprekken met Brussel en het sluiten van de ring in het zuiden is dat Brussel een deel zou kunnen betalen omdat er een deel op hun grondgebied ligt. Aangezien bij een van de pakketten voor de staatshervorming Brussel toch weer een pak geld zou krijgen, zou het misschien niet slecht zijn om een deel van dat geld daarvoor te gebruiken.

Mevrouw de minister, ik wil u vragen dat u daar blijft op aandringen. Het is zeer positief dat u zult aandringen op een studie hierover en dat u zegt dat dit alles zeer zinvol is. Mijn fractie vindt dat ook. De noordrand moet wat worden ontlast, en er moeten uitwegen zijn bij een ongeval. Vlaanderen mag zich niet blindstaren op fouten die in het verleden zijn gemaakt.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke: Mevrouw de minister, ik dank u oprecht voor uw antwoord. U erkent dat deze zomer een en ander fout is gelopen. Tegelijkertijd relativeert u dat door uit te leggen hoe de procedure precies in elkaar zit en we nog maar in een fase zitten waarin de verschillende scenario's die zullen worden bestudeerd, ter kennisgeving worden gelegd. Als er een communicatieverantwoordelijke is, waarom wordt dat dan niet zo uitgelegd in de pers? Waarom wordt dat dan niet aan het publiek uitgelegd? Die hele stroom artikels heeft alleen maar verwarring gecreëerd, die nog altijd niet is rechtgezet. Ik wil oproepen om de opdracht te geven aan de betreffende dienst om daar klaar en duidelijk over te communiceren. Ik denk dat er nog veel werk aan de winkel is.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mevrouw de minister, wij pleiten helemaal niet voor het sluiten van de ring in het zuiden, integendeel. Ik weet niet of iedereen goed beseft dat je dan het Zoniënwoud in tweeën zult moeten snijden. Dat zou eenzelfde aanzuigeffect hebben op het verkeer als de verdubbeling van de ring, en het is bijgevolg even absurd.

De vraag die zich opdringt is hoe lang die uitbreiding van de ring enig soelaas zal bieden. Volgens de simulaties die zijn gemaakt, weten we dat dat aanzuigeffect er is, dat trouwens een grote concurrentie betekent voor het GEN (Gewestelijk Expresnet). Enerzijds probeert men via het GEN de mensen via het openbaar vervoer naar Brussel te krijgen, maar door het creëren van extra wegcapaciteit gaat men anderzijds de mensen weer in de wagen lokken. We weten tegelijkertijd dat men volop een logistieke sector aan het ontwikkelen is in die regio, die op heel korte termijn heel wat extra vrachtverkeer via de weg zal genereren, maar ook heel wat auto's van werknemers. In de luchthavenregio

raken de vacante betrekkingen al niet ingevuld. Die werknemers moeten bijgevolg weer van ver komen. Ze moeten daar met de wagen naartoe.

Wat zijn de effecten op het leefmilieu en op de gezondheid? In Vilvoorde wordt de norm inzake fijn stof nu al geregeld overschreden.

Tot slot zijn ook de alternatieven belangrijk. In welke mate wordt effectief rekening gehouden met de alternatieven voor de verbreding van de Brusselse ring die de voorbije weken in de media geregeld naar voren zijn geschoven? Wordt onderzocht wat het effect van deze alternatieven zou zijn? Wordt een vergelijking gemaakt met het megalomane plan om de Brusselse ring te verdubbelen of, op sommige plaatsen, zelfs meer dan te verdubbelen?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Ik dank de minister voor haar antwoord. Als ik het goed heb begrepen, is het de bedoeling per provincie een communicatie- of voorlichtingsambtenaar aan te stellen.

Wat de gevoelige dossiers betreft, verwijs ik graag naar Nederland. In Nederland schrijft de procedure voor dat voor een kennisgevingsdossier wordt opgesteld, er een openbare vergadering wordt gehouden. Het lijkt me, zeker in het licht van de opmerkingen die andere Vlaamse volksvertegenwoordigers hebben gemaakt en van de impact op de woonomgeving, niet onlogisch die informatieambtenaar hiervoor in te zetten.

Mevrouw de minister, betekent dit ook dat u zult stoppen met het inschakelen van communicatiebureaus? Ik heb een hele bundel aangelegd. In verband met de noord-zuidverbinding heeft uw administratie een contract voor een bedrag van 622.000 euro afgesloten. Hiervan is nu al 330.000 euro uitgegeven. Dit bedrag is exclusief btw. Het is mogelijk dat u de btw kunt recupereren, maar ik denk het niet. Ik stel tevens vast dat met betrekking tot belangrijke werkzaamheden zoals het al dan niet doortrekken van de Brusselse ring nog geen euro aan communicatie is uitgegeven. Ik stel voor dat u stopt met al die onzin en met die communicatiebureaus. U kunt dat geld zelf in handen houden. Op die manier krijgt u een directe communicatielijn met de betrokkenen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: De heer Vandenbroucke en de heer Peumans hebben een gevoelig punt aangesneden. Omwille van twee vaststellingen heb ik vorig jaar beslist voor elke provincie een communicatieambtenaar te laten aanwerven.

De diensten Openbare Werken worden overal fel bevraagd. Over alles wat gebeurt, worden vragen gesteld.

Dit geldt ook voor mijn eigen kabinet. We krijgen constant vragen over kleine en grote calamiteiten. Daarnaast zitten we met een aantal strategische dossiers.

Het lijkt me nuttig in de toekomst in een vast aanspreekpunt per provincie te voorzien. Die communicatieambtenaren worden momenteel aangeworven. In juli 2008 was die persoon in Vlaams-Brabant nog niet aangeworven. Hij is pas in augustus 2008 aan het werk kunnen gaan. Ik maak me weinig illusies. Het gaat hier slechts om een eerste stap om een raderwerk op te zetten dat de communicatiedoorstroming eenvoudiger kan maken.

Daarnaast is er de strategische begeleiding van grote dossiers. De heer Peumans vraagt zich af of de aanwerving van die personen inhoudt dat het nu al vaststaat dat met betrekking tot de grote, strategische dossiers nooit nog een communicatiebureau zal worden ingeschakeld. Die vraag kan ik vandaag niet beantwoorden. Ik vind dat de betrokkenen zich eerst moeten kunnen inwerken. Ze moeten zelf initiatieven nemen en voorstellen doen om de communicatie vlot te laten verlopen.

Het is voor mij principieel heel belangrijk dat niet enkel ingenieurs voor de communicatie moeten instaan. Ze zijn technisch bijzonder goed onderlegd. Ze weten vaak heel goed hoe alles in elkaar zit. Ze zijn echter niet speciaal opgeleid om informatie te verstrekken.

In de provincie West-Vlaanderen is de communicatieambtenaar nog niet aan het werk. De procedures lopen. Geleidelijk komen al deze ambtenaren in dienst. Het is in elk geval de bedoeling op deze manier een meerwaarde te creëren. Het is zeker niet de bedoeling een bijkomende hindernis te creëren voor de mensen die informatie zoeken. De beslissing om deze ambtenaren aan te werven, is in elk geval op het soepeler verloop geënt.

Daarnaast rijst de vraag of we aan de vooravond van de kennisgeving in verband met een plan-MER een grote publieke consultatie moeten organiseren. Volgens sommigen moet dit gebeuren. Hier en daar is dit trouwens al het geval. Volgens anderen moet dit niet gebeuren. De cel MER is geen groot voorstander. Ik heb nu evenwel vastgesteld hoeveel artikelen zijn verstuurd. Het lijkt me opportuun dit te evalueren en na te gaan wat de beste wijze is om dit op voorhand aan te pakken. De mensen moeten op voorhand weten dat het gaat om een lijst van zaken die zullen worden onderzocht en die nog kunnen worden verschoven.

Iedereen kan dan opmerkingen maken. Die ambtenaren zijn in elk geval niet exclusief voor dit project aangeworven. Het gaat om mensen die alle provinciale werken begeleiden. Ik hoop dat de aanstelling van die ambtenaren een verbetering zal inhouden en dat we binnen een half jaar zullen vaststellen dat dit ook

werkt. Het is in elk geval de bedoeling dit alles wat meer te sturen.

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 ongevallen met vrachtwagens op ring- en snelwegen

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mijnheer de voorzitter, uit een analyse van de mobiliteitsclub Vlaamse Automobilisten Bond (VAB) blijkt dat vrachtwagenchauffeurs die over de Antwerpse ring rijden het grootste risico lopen bij een ongeval betrokken te raken. Een vrachtwagenchauffeur heeft zelfs achtmaal meer kans op een ongeval op de Antwerpse ring dan op het noordwestelijk deel van de Brusselse ring. De E40 tussen Brussel en Gent, de E17 tussen Sint-Niklaas en Gent en de E313 tussen Antwerpen en Geel blijken eveneens gevaarlijk.

De VAB benadrukt terecht dat niet enkel het rijgedrag van de vrachtwagenbestuurders de oorzaak van al deze ongevallen is. Het zou iets te gemakkelijk zijn alle schuld in de schoenen van de vrachtwagenbestuurders te schuiven. Het rijgedrag van de andere weggebruikers en de verkeersinfrastructuur spelen eveneens een belangrijke rol in de veiligheid van het vrachtverkeer.

Er is nood aan een grondige analyse van de ongevallen met vrachtwagens en aan bijkomende observatieonderzoeken. Die onderzoeken moeten leiden tot een actieplan waarin de overheid uitstippelt wat ze wil doen om het risico op ongevallen op de ring- en snelwegen terug te dringen.

Mevrouw de minister, hebt u, met het oog op het uitstippen van een actieplan, reeds initiatieven genomen om een dergelijke analyse van ongevallen met vrachtwagens uit te voeren en om bijkomend observatieonderzoek te verrichten?

De voorzitter: De heer Vrancken heeft het woord.

De heer John Vrancken: Mijnheer de voorzitter, ik sluit me graag aan bij de vraag om uitleg van de heer Huybrechts. Ik zou evenwel willen benadrukken dat ongevallen met vrachtwagens in de eerste plaats kunnen worden gereduceerd door de vrachtwagens van de baan te halen. We moeten een duidelijke visie op het vrachtvervoer in Vlaanderen ontwikkelen. We moeten werk maken van het vervoer langs het water en langs het

spoor. Op die manier kunnen we immers het grootste deel van de vrachtwagens uit het verkeer halen.

Mijns inziens moeten we veeleer hierop inspelen dan op maatregelen in functie van de huidige frequentie. Hoewel de vraag om uitleg voornamelijk ongevallen betreft, gaan we ervoor die vrachtwagens op termijn van de baan te halen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer de voorzitter, er lopen momenteel een aantal initiatieven van de bevoegde ministers in de Vlaamse en de federale regering. De federale overheid volgt de absolute waarden en de evolutie van het risico op ongevallen op basis van de lengte van de wegen en van het aantal afgelegde kilometers per voertuig op. Die opvolging is op de beschikbaarheid van recente gegevens over de ongevallen met lichamelijk letsel gebaseerd. Zoals hier al eerder is gesteld, rijzen met betrekking tot die gegevens van het Nationaal Instituut voor de Statistiek (NIS) nog steeds problemen.

Daarnaast start het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV), specifiek in verband met ongevallen met vrachtwagens, een diepteonderzoek met de welluidende naam BART. Die afkorting staat voor Belgian Accident Research Team. Het is de bedoeling dat Vlaanderen hieraan deelneemt. Op die manier willen we de nodige knowhow opbouwen en over alle mogelijke data kunnen beschikken. Iedereen weet immers dat het vervelend is niet over de juiste gegevens te kunnen beschikken. Bovendien biedt dit onderzoek de mogelijkheid zelf specifieke onderzoeksvragen te stellen. Het lijkt me dan ook weinig zinvol om met betrekking tot ongevallen met vrachtwagens een parallel initiatief te nemen. We werken beter mee aan het BART, een team waar het Vlaamse Gewest aan deelneemt.

Wat de Vlaamse overheid betreft, heeft minister Van Brempt het Actieplan voor Veilig Vrachtverkeer in het leven geroepen. Dit project omvat twaalf maatregelen en stelt een verbetering van de veiligheid van het vrachtverkeer in het vooruitzicht. Op het vlak van onderzoek gebeurt momenteel dus al heel wat.

Ik ben van mening dat onmiddellijk initiatieven moeten worden genomen. Ik zal dan ook een overzicht geven van een aantal concrete maatregelen die ik ondertussen in dit verband heb genomen.

In 2004 en 2005 is de Antwerpse ring grondig gerenoveerd. Hierbij zijn ook op verkeerskundig gebied verbeteringen aangebracht.

In het kader van het START-project staat een groot-schalige aanpassing van het noordoostelijk gedeelte

van de Brusselse ring op stapel. Deze aanpassing moet de verkeersveiligheid op deze belangrijke ringweg ten goede komen.

In de loop van januari 2008 heb ik het 'Weigh in Motion'-project gelanceerd. Door middel van automatische metingen in het wegdek gaan we de strijd met de overladen vrachtwagens aan. Een overladen vrachtwagen heeft een negatief effect op het wegdek en leidt tot snellere beschadigingen. Aangezien het wegdek hierdoor meer wordt beschadigd, zullen er ook sneller ongevallen gebeuren.

Het is de bedoeling het 'Weigh in Motion'-project met een aantal punten in Vlaanderen uit te breiden. Het gaat om automatische wegingen terwijl het vrachtverkeer over de weg rijdt. Dit zou een gunstige impact op de naleving van de reglementering moeten hebben.

De controles die in het kader van het zogenaamde Aslastendecreet worden uitgevoerd, worden onverminderd voortgezet. Ook deze controles zijn erop gericht overladen vrachtwagens en de daarmee gepaard gaande onveiligheid tegen te gaan.

Tot slot wil ik nog verwijzen naar de digitale camera's die langs de gevaarlijke punten op onze snelwegen zijn aangebracht. Die camera's zijn bedoeld om de veiligheid op te drijven. Het is immers de bedoeling dat de maximumsnelheden worden gerespecteerd.

Deze vraag om uitleg is zeer terecht. Wat de eigen analyses betreft, moeten we er vooral voor zorgen dat we zo snel mogelijk over accurate cijfers kunnen beschikken. Als het BART van start is gegaan, zullen we in dit verband aan een hoog tempo vooruitgang boeken.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de energieprestatieregelgeving voor gebouwen

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de voorzitter, volgens een voorstel van de Europese Commissie dat vandaag al eerder ter sprake is gekomen, moet de CO₂-uitstoot van transport, landbouw en gebouwen tegen 2020 met 15 percent dalen. Indien we deze doelstelling willen halen, zal de gebouwensector zeker ook ernstige inspanningen moeten leveren. Het energieverbruik van onze woningen is immers verantwoordelijk voor ongeveer 15 percent van de CO₂-uitstoot.

De Europese richtlijn van 16 december 2002 betreffende de energieprestaties van gebouwen, die door middel van het Energieprestatiedecreet (EPD) in Vlaamse regelgeving is omgezet, speelt een cruciale rol in het terugdringen van het energieverbruik van ons woningenpark. Ter uitvoering van dit decreet is het uitvoeringsbesluit met de energieprestatie- en binnenklimaat-eisen (EPB-eisen) op 11 maart 2005 definitief goedgekeurd. Het besluit legt vanaf 1 januari 2006 de eisen-niveaus voor thermische isolatie, voor de energieprestatie en voor de ventilatievoorzieningen van nieuwe en te renoveren gebouwen vast.

Artikel 9 van het EPD bepaalt dat de Vlaamse Regering minstens om de twee jaar de berekeningsmethode van de energieprestaties van gebouwen, de te volgen procedures, de EPB-eisen en de aan deze regelgeving verbonden administratieve lasten moet evalueren en eventueel aanpassen. Momenteel is E100 het wettelijke maximale energieprestatiepeil voor nieuwbouwwoningen. Onderzoek heeft echter uitgewezen dat het economisch optimum momenteel op E60 ligt. Het economisch optimum is de investering die de bouwheer, rekening houdend met lagere energiefacturen, het goedkoopst uitkomt. Ik verwijs in dit verband naar studies van het studie bureau 3E en van professor Hens van de Katholieke Universiteit Leuven. Onze nieuwe woningen zitten hier nog een stuk boven.

In de loop van het voorbije voorjaar, meer bepaald tijdens de aanloop naar Batibouw, heeft de heer Daems de minister reeds een aantal vragen over deze thematiek gesteld. Hij heeft toen verwezen naar een dossier dat de Vlaamse Confederatie van de Bouw (VCB) heeft opgesteld. Dit dossier is in samenwerking met 3E, de Provinciale Hogeschool Limburg en Isoterra, een koepel van duurzame bouwproducenten, tot stand gekomen. Op basis van dat dossier kwam men tot de conclusie dat de CO₂-uitstoot aan het huidige beleidstempo tegen 2020 niet zal dalen. Volgens de VCB is er nood aan een verscherping van de energieprestatienormen voor nieuwe woningen en aan een energiezuinige renovatie van het bestaande patrimonium. Hierbij dringt zich niet enkel een verscherping van de energieprestaties van onze woningen op. Ook voor de tertiaire sector ligt de E100-eis nog een eind boven het economische optimum.

U stelde enkele maanden geleden dat het Vlaams Energieagentschap werkte aan een evaluatie van de EPB-eisen en dat deze eisen op termijn verstrengd zouden worden. Mevrouw de minister, ondertussen is het meer dan twee jaar geleden dat de EPB-eisen werden ingevoerd, ik zou u dan ook willen vragen hoever het staat met de evaluatie die door het VEA zou worden doorgevoerd. Zijn er reeds resultaten van deze evaluatie gekend? Wordt hierbij een maatstafvergelijking gemaakt van de energieprestatie-eisen met de ons omringende

landen en gewesten? Wat zegt deze studie over de economische haalbaarheid van het verstrengen van de EPB-eisen voor zowel woongebouwen als gebouwen uit de tertiaire sector? Werden reeds stappen genomen om effectief een verstrenging van de EPB-eisen door te voeren en, zo ja, welke nieuwe normen worden dan voorgesteld?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Dank u, mijnheer Martens, voor deze bijzonder interessante vraag. Artikel 9 van het EPB-decreet bepaalt dat de Vlaamse Regering, vanaf de inwerkingtreding van het decreet, minstens om de twee jaar de berekeningsmethode van de energieprestaties van gebouwen, de te volgen procedures, de EPB-eisen en de administratieve lasten van de regelgeving evalueert en in voorkomend geval aanpast. Dat is een hele mond vol, en het is geen eenvoudige opdracht.

Er is al overleg over geweest, en u weet dan ook dat er een evaluatienota is opgemaakt door het Vlaams Energieagentschap op basis van vier afzonderlijke bronnen of studies. De eerste studie heeft de Vlaamse EPB-eisen vergeleken met de EPB-eisen in de ons omringende landen. Een tweede studie heeft de economische haalbaarheid onderzocht van het verstrengen van de EPB-eisen. Ten derde zijn bij verslaggevers en architectenbureaus enquêtes uitgevoerd over de ervaring en de praktijk. Ten vierde is overleg gepleegd met de sectororganisaties van architecten, aannemers en ingenieurs.

Op grond van de vergelijking, de berekeningen, de peiling en het overleg zijn bevindingen gedaan die ik graag met u deel. Twee jaar na de invoering van de nieuwe regelgeving is de bouwwereld goed vertrouwd met de nieuwe procedures. Er zijn voldoende geregistreerde verslaggevers, en voor drie vierden van de bouwwerken wordt momenteel tijdig een startverklaring ingediend. Ook het indienen van de EPB-aangiften, verplicht ten laatste zes maanden na de ingebruikname van het gebouw, komt gestaag op gang. Dat is dus allemaal positief.

Twee, de ingediende EPB-aangiften tonen aan dat de nieuw gebouwde woningen gemiddeld 10 percent beter scoren dan wat de regelgeving oplegt. Dat is ook goed.

Drie, momenteel worden nog geen inhoudelijke aanpassingen aan de berekeningsmethodiek voorgesteld, wel een aantal technische verbeteringen en procedurewijzigingen. In 2007 werd door de energieadministraties van de drie gewesten een overlegplatform 'EPB-berekeningsmethodiek' opgericht. Het doel van het overlegplatform is te komen tot een gemeenschappelijke berekeningsmethode van de energieprestatie van nieuwe gebouwen. Een van de klachten ging over de verschillende methodiek per gewest. Wie bouwt in Brussel en in Vlaanderen moet een aparte software gebruiken. Dat is vervelend. We zijn tot

een consensus gekomen, en als basis is de methodiek van het Vlaamse Gewest genomen. Dat is niet onbelangrijk om op termijn vooruit te geraken. Volgens een afgesproken agenda zullen aanvullingen, verbeteringen en toevoegingen worden ontwikkeld, bijvoorbeeld een methode voor het beoordelen van andere specifieke bestemmingen. De eerste studies zijn nog in uitvoering. Op basis van de resultaten van dit onderzoek zal worden nagegaan of wijzigingen of aanvullingen aan de methodiek nodig of aangewezen zijn.

Vier, de vergelijking van de EPB-eisen in Vlaanderen met de buurlanden toont aan dat de eisen voor woongebouwen in de buurlanden heel wat strenger zijn. Voor kantoren is het eisenniveau gelijklopend.

Vijf, de architecten en verslaggevers zijn goed vertrouwd met de regelgeving en hebben voldoende basiskennis. De EPB-software blijft een probleempunt. Het Vlaams Energieagentschap zal in overleg met de sectororganisaties van architecten en ingenieurs de software blijven verbeteren op vlak van gebruiksvriendelijkheid.

Zes, er is een decreetwijziging nodig om, naast de verslaggever en architect, ook andere partners die betrokken zijn bij de bouw te responsabiliseren rond hun plicht om de verslaggever de nodige informatie te bezorgen.

Zeven, de procedure die momenteel zorgt voor gelijkwaardigheid moet worden aangepast. Ze is vooral gericht op fabrikantsystemen. Er moet een methode voor een projectmatige beoordeling van innovatieve technieken worden uitgewerkt, zodat de EPB-regelgeving een stimulans is en geen beperking voor het toepassen van die technieken. Sommige technieken kunnen nog niet worden goedgekeurd omdat ze nog niet in het pakket zitten.

Acht, de regelgeving moet worden aangepast om het systeem van verslaggever als rechtspersoon werkbaarder te maken.

Negen, de gemeenten evalueren de administratieve last in het kader van de energieprestatieregelgeving als aanvaardbaar. Het systeem voor het elektronisch aanvragen van stedenbouwkundige vergunningen zal op termijn het takenpakket van de gemeenten nog verminderen.

Tien, de kosten voor de burger voor de EPB-verslaggeving bedragen in 75 percent van de gevallen minder dan 1000 euro. Bij kleine verbouwwerken is de kostprijs van de verslaggeving relatief hoog tegenover de kostprijs van de uitgevoerde werken. Het invoeren van de elektronische vergunning zal de administratieve last ook voor de burger verminderen. Een eenvoudiger procedure bij kleine verbouwingen kan

worden onderzocht als er in het Brusselse Gewest ervaring is met het eenvoudiger systeem dat zij voor die werken plannen.

Om aan de bemerkingen tegemoet te kunnen komen, zijn twee regelgevende aanpassingen in voorbereiding. In een voorontwerp van decreet tot wijziging van het EPB-decreet is een reeks aanvullingen en aanpassingen opgenomen die betrekking hebben op procedures, verantwoordelijkheden en boetes. In een voorontwerp van besluit zijn het tijdpad van het verstrengen van de EPB-eisen en een aantal verfijningen aan de berekeningsmethode opgenomen. Beide voorstellen zijn uiteengezet en een eerste maal behandeld in een interkabinettenwerkgroep. Acties inzake EPB-software, innovatieve technieken, communicatie en sensibilisatie zullen door het Vlaams Energieagentschap worden uitgewerkt.

Het voorontwerp van besluit ligt dus klaar om een tijdpad voor de toekomst uit te zetten. Ik hoop binnen heel korte termijn een consensus te bereiken.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Ik dank u voor uw antwoord, mevrouw de minister. Het lijkt me inderdaad zinvol dat de gewesten zoeken naar één methodiek en – indien mogelijk – één softwarepakket. Voor verslaggevers, studie bureaus, aannemers of architecten die op de taalgrens actief zijn, moeten nu inderdaad per gewest een verschillende erkenning aanvragen of verkrijgen om EPB-berekeningen te kunnen doen. Ze moeten zich telkens opnieuw inwerken. Dat bevordert de efficiëntie en de markt niet echt. Het zou beter zijn mochten zij over een grotere markt kunnen beschikken. Dat zou de kostprijs van EPB-verslagen en dergelijke ook doen dalen. Eén enkele methodiek kan ook sneller leiden tot federale fiscale stimulerende maatregelen voor energiebesparing. Men kan dan fiscale tegemoetkomingen afstemmen op de bereikte resultaten, in plaats van de huidige arbitraire belastingvermindering van 40 procent op om het even welke energiebesparende investering. We zijn op de goede weg.

Ik hoop dat u voor een aanpassing van de EPB-wetgeving ook uw oor eens te luisteren legt bij de architecten en verslaggevers zelf. Zij zijn al minstens een goed jaar aan de slag met het softwarepakket. Ik vermoed dat zij u nog tips kunnen geven inzake gebruiksvriendelijkheid.

Tot slot vind ik dat we enige spoed mogen zetten achter het aanscherpen van de energieprestatienormen, zeker van de woningen, als blijkt dat we juist op dat vlak een serieuze achterstand hebben ten opzichte van de ons omringende landen. U zegt dat onze eisen voor kantoren gelijk liggen met die van de buurlanden. Maar ik heb begrepen dat in Brussel nu een E70-norm, 30 procent zuiniger dan de huidige Vlaamse norm, wordt ingevoerd

voor nieuwe kantoorgebouwen. Als dat in Brussel kan, waar nog meer kantoren worden opgetrokken dan in Vlaanderen, moet dat ook in Vlaanderen kunnen. Ik wil u op dat vlak aansporen tot enige spoed, mevrouw de minister.

Verder hoop ik dat de aanpassingen aan het EPB-decreet hier snel op onze tafel liggen.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Martens, u schetst de stand van zaken zeer accuraat. Het is ook mijn hoop daar snel vooruitgang te kunnen boeken en een akkoord te bereiken.

De architecten en verslaggevers zijn bevroegd. Ze worden om de zes maanden bevroegd, ook over de gebruiksvriendelijkheid van het softwarepakket. Dat gebeurt door mensen die daar verstand van hebben. Bij de eerste bevraging na de invoering van de norm zagen we hallucinante reacties. Architecten kenden het programma niet en wilden er niet graag mee werken. Dat was absoluut niet aangenaam. Zes maanden later was het gebruik al gestegen tot de helft. Uit de laatste bevraging van een paar maanden geleden bleek voor het eerst een gevoel van welbehagen in de sector over de regeling en een zekere ervaring met de software. Er zijn nog knelpunten inzake software. Ik kan er wel twintig opsommen. Er wordt aan gewerkt.

Een verstrenging van de EPB-normen kan op twee manieren. Ofwel doen we dat op ons eigen tempo, ofwel gaan we samen met een ander gewest. Dan moeten we de initiële timing misschien bijsturen. Ik ben dat tweede spoor niet ongenegen, ik wil nagaan of we tot een gelijklopend tijdpad kunnen komen. Natuurlijk verschilt het woningenbestand en is de bouwtechniek anders. De gesprekken lopen. Het is ook mijn wens dat we op dat punt snel duidelijkheid krijgen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Fientje Moerman aan mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de noord-zuidverbinding Limburg

Vraag om uitleg van de heer Rudi Daems tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de noord-zuidverbinding in Limburg

De voorzitter: Mevrouw Moerman heeft het woord.

Mevrouw Fientje Moerman: Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het richtinggevend gedeelte,

selecteert de N74 als een primaire weg I. Zijn ruimtelijke inrichting naar de gewestelijke verbindingfunctie is reeds gerealiseerd op het gedeelte tussen de grens met Nederland en de aansluiting op de N715 aan de rotonde bij Hechtel. Het verdere tracé van de N74 is op het gewestplan ingetekend ten westen van het centrum van Houthalen en Helchteren tot aan de aansluiting met de E314, maar werd tot nu toe niet uitgevoerd.

Een deel van de problematiek ligt hierbij in de aanwezigheid van de Europese speciale beschermingszones, de habitat- en vogelrichtlijngebieden, die door hun statuut in conflict treden met het gewestplantracé. Daardoor loopt al het verkeer over de N715, een secundaire verkeersas door de centra van deze twee gemeentes, met alle problemen voor de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid als gevolg. Dat zijn ongeveer 40.000 voertuigen per dag langs zeven zwarte punten op een relatief kort traject. Dat zijn maar enkele cijfers die deze problematiek illustreren.

Het wegvak tussen Hechtel en de E314 is opgenomen in het programma van de missing links van de Vlaamse Regering.

De plan-milieueffectenrapportage werd op 10 juli 2008 ingediend bij de dienst MER, waarin de volgende twee alternatieven geselecteerd zijn: de omvorming van de bestaande N715 door Houthalen en Helchteren tot primaire weg II of het zogenaamde doortochttracé en een nieuw tracé van de N74 ten westen van de kernen van Houthalen en Helchteren of het zogenaamde omleidingstracé. Beide tracés zijn volgens de conclusies van de plan-MER verdedigbaar, en beide voorstellen hebben op milieuvlak uitgesproken voor- en nadelen.

Binnen de 60 dagen na indiening van de plan-MER wordt een uitspraak verwacht van de dienst Mer. In afwachting van die uitspraak stelde u, aldus een mededeling aan de leden van de Vlaamse Regering van 17 juli 2008, dat overleg zal worden gepleegd met de betrokken gemeenten en het maatschappelijke middenveld. Op basis van dat overleg en de uitspraak van de dienst Mer over het plan-MER zal u, mevrouw de minister, een gemotiveerd voorstel van beslissing over de tracékeuze aan de Vlaamse Regering voorleggen.

Mevrouw de minister, heeft het overleg met de gemeenten en het maatschappelijke middenveld, waaronder de milieuverenigingen, reeds plaatsgevonden? En zo ja, wat is de uitkomst daarvan?

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, geachte collega's, ik denk dat mevrouw Moerman, zoals elk commissielid, anderhalve maand of twee maanden geleden een nota heeft gekregen van

verschillende Limburgse milieu- en natuurverenigingen: de Limburgse Milieukoepel, Natuurpunt en de Bond Beter Leefmilieu. Daarin stellen ze dat ze het waarderen dat de minister het dossier intensief voorbereidt. Maar toch voelen ze nattigheid. Want in tegenstelling met eerdere beleidsverklaringen van belangrijke personen schijnt het omleidingstracé alsmear meer aan belang te winnen.

In de wandelgangen hoor ik dat een aantal CD&V-burgemeesters, zoals mevrouw Claes, Vlaams volksvertegenwoordiger, de heer Kelchtermans van Peer, de heer Ceysens van Meeuwen-Grutrode en de heer Truyens van Hechtel-Eksel, en nog anderen, heel erg hun best doen om het omleidingstracé erdoor te krijgen.

Dat is merkwaardig, want de voorgangers van de minister hebben hierover erg duidelijke uitspraken gedaan. In 2001 koos toenmalig minister Stevaert uitdrukkelijk voor de ondertunneling. En op 25 april 2006 zei toenmalig minister van Openbare Werken Kris Peeters letterlijk dat voor hem de tunnelvariant de oplossing is voor het probleem van de noord-zuidverbinding. Als het van hem afhing, zou op 1 januari 2007 de eerste spadesteek worden gegeven. Is het niet, mijnheer Peumans?

De Vlaamse en Limburgse natuur- en milieuorganisaties, maar ook nog andere organisaties, maken zich zorgen. De mogelijke problemen verbonden aan het omleidingstraject zijn bekend. Ten eerste: het zal een zware hypotheek leggen op een zeer waardevol Habitat- en Vogelrichtlijngebied. Dat gebied is door Europa beschermd, en als u daaraan zou willen raken, dan mag u zich aan ernstige juridische problemen verwachten. Ten tweede: ik denk niet dat het omleidingstracé voldoet aan de principes van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. We hebben dat debat al gevoerd naar aanleiding van de discussie over de noord-zuidverbinding in de Kempen, maar ook daarin wordt volhard in de boosheid.

Een derde belangrijk punt, zoals blijkt uit de analyses van verschillende Limburgse verkeersdeskundigen, is wel dat de omleiding geen oplossing biedt voor het verkeersprobleem dat zich in het centrum zelf voordoet. Daar worden we geconfronteerd met veel lokaal verkeer, en dat probleem wordt zo niet opgelost. Ik zal hierover niet uitweiden, want alle commissieleden hebben de zeer omstandige nota ontvangen. Ik raad iedereen aan die goed door te lezen.

Ik wil het ook nog even hebben over het punt waarover mevrouw Moerman het had: u hebt er zich toe verbonden om een aantal actoren op het terrein te horen. Ik denk te mogen stellen dat onze vraag enig effect heeft opgeleverd, want gisteren is het actiecomité 'Het gaat Om-U' en vanmorgen het gemeentebestuur van Houthalen-Helchteren bij u op bezoek geweest. Een aantal

actoren zijn dus gehoord, maar tot vanmiddag is dat nog niet gebeurd met de milieu- en natuurverenigingen. Misschien komt dat er nog van?

Mijn eerste vraag is dezelfde als die van mevrouw Moerman. Gesteld dat het doemscenario wordt toegepast en wordt gekozen voor het omleidingstracé, wilt u dan eens luisteren naar mensen uit Lillo en andere wijken die in de buurt van het omleidingstracé wonen? In die buurten leeft een grote vrees.

Een ander punt is het Spartacusplan. Het is hier al ter sprake gekomen. Een verkeersdeskundige heeft me gezegd dat het allemaal zeer negatief zou uitdraaien voor de sneltramverbinding als zou worden gekozen voor het omleidingstracé. Dergelijke sneltramverbinding moet er komen waar mensen wonen en werken. Het omleidings-tracé zou een hypotheek leggen op de capaciteit van de sneltramverbinding. Deelt u deze mening?

Kunt u ook duidelijkheid verschaffen over uw timing? Ik hoor dat de plan-MER is ingediend maar nog niet conform is verklaard. Is dat zo? We horen straks wel hoe het zit. Wanneer wilt u ter zake een beslissing nemen?

En dan heb ik nog twee vragen die niet in mijn schriftelijke voorbereiding staan maar die toch, gezien de actuele ontwikkelingen, van belang zijn. Wat zult u doen met het statuut van de bestaande weg als u zou kiezen voor het omleidingstracé? Ik heb begrepen dat in Noord-Zuid-Limburg de bestaande weg het statuut van lokale weg zal krijgen. Geldt dat ook voor Houthalen-Helchteren? En dan is er misschien wel de belangrijkste politieke vraag: deelt u het standpunt van uw voorganger, de heer Peeters, die uitdrukkelijk kiest voor de ondertunneling?

De voorzitter: De heer Vrancken heeft het woord.

De heer John Vrancken: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, geachte collega's, ik ben aangenaam verrast dat mevrouw Moerman als Oost-Vlaamse is geïnteresseerd in de Limburgse noord-zuidverbinding.

Mevrouw Fientje Moerman: Wij vertegenwoordigen toch alle Vlamingen?

De heer John Vrancken: Ik lever geen kritiek; ik zeg enkel dat dit me aangenaam verrast. In Houthalen zijn twee actiegroepen actief. Eentje ervan, de groep 'Het gaat Om-U', maakt deel uit van een coalitie die door de socialistische burgemeester, de heer Yzermans, is opgezet. In dezelfde coalitie zit ook Groen!. Op een conventie is bepaald dat men zich bij elk tracé, de omleiding of de ondertunneling, zal neerleggen. Minister Crevits zou in september uitsluitsel geven over de keuze van het tracé. We zijn de laatste dag van september, en ik ben dus erg benieuwd naar haar antwoord.

Wat het Spartacusverhaal betreft, wil ik het volgende zeggen. Als de noord-zuidweg het tracé van de ondertunneling zou volgen, dan moet men er rekening mee houden dat de noord-zuidweg uitgerekend door het centrum van Houthalen een grotere belasting zal veroorzaken. Men zal die weg immers moeten verbreden, met extra onteigeningen tot gevolg. Ik ben benieuwd naar het antwoord, al denk ik wel dat het zal uitdraaien op een keuze voor de omleiding. Men moet immers ook rekening houden met economische factoren, zoals de ontsluiting van het industrieterrein van Heusden-Zolder. Dat is niet onbelangrijk, want ook dat verkeer gebruikt de gewestwegen en de kleinere wegen. In elk geval hoop ik dat we vandaag het antwoord van de minister zullen vernemen. Ik ben benieuwd.

De voorzitter: De heer Pieters heeft het woord.

De heer Leo Pieters: Ik sluit me aan bij deze vraag. Er wordt inderdaad selectief omgegaan met de bevraging van organisaties of verenigingen.

Wanneer het omleidingstraject er komt, wat gebeurt er dan met de plaatselijke weg? Wordt die overgedragen aan de gemeente? Wordt het met andere woorden een lokale weg? Moet de herinrichting gebeuren door de gemeente? Of zorgt het gewest voor de herinrichting en wordt er dan overgedragen aan de gemeente? Wie financiert de herinrichting? Wordt daar rekening mee gehouden in het kostenplaatje van de omleidingweg?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, ik dank u voor de voortgangsrapportage die we in het kader van dit project hebben ontvangen. Daarmee konden we de evolutie van het dossier volgen.

Ik heb een schriftelijke vraag gesteld over de noord-zuidverbinding. Mijn vraag nummer 770 van 18 juni bevatte een bijlage van het communicatiebureau dat twee adviesnota's heeft opgemaakt. Een van die nota's gaat over de voorbereiding van het overleg met de gemeenten en vertegenwoordigers van het actiecomité 'Het gaat Om-U'. Ik veronderstel dat het 'Om-u' is en niet 'Om-nu!'. Groep C heeft een korte adviesnota geschreven met tips waarop moet worden gelet. Daarin staat ook wat er zeker moet worden vermeld. De datum van de oplevering van die nota was 23 april 2008. Ik zou graag een afschrift ontvangen van de inhoud van die nota. Aangezien dat comité voor het opstellen van twee nota's twee weken nodig heeft gehad, moet het toch wel gaan om een zeer degelijke nota waarvan ik heel graag de inhoud zou kennen.

Mevrouw de minister, ik ben een grote voorstander van de tunnelvariant. Ik heb dat in de jaren negentig al verklaard. Ik ben daar toen heel hard mee uitgelachen.

Dat was nog tijdens de periode van de Volksunie. Ik volg dit dossier sinds 1977. Ik heb nog met de heer Sauwens op de barricaden gestaan. Nu is er in Limburg eindelijk een politiek akkoord. Niet alleen Peeters, maar ook Dewael en Stevaert opteren voor de tunnelvariant.

Toen de heer Peeters minister van Openbare Werken was, heeft hij gezegd dat de werken zouden worden opgestart op 1 januari 2007. Ik stond toen op dat kruispunt maar er was geen Peeters te zien. Het project kwam dus niet van de grond.

Men kiest voor het omleidingstracé omdat dat op het gewestplan staat. Dat tracé is op het gewestplan geplaatst eind jaren zeventig, begin jaren tachtig. De inzichten zijn intussen sterk achterhaald. Ik wil erop wijzen dat het rasterplan – een heel netwerk van expreswegen – dat destijds in Limburg tot stand is gekomen, gewoon geliquideerd is.

De heer Daems heeft erop gewezen dat de beslissing voor het omleidingstracé is genomen, onder meer omdat de burgemeester van Heusden-Zolder graag een goede verbinding zou hebben met het industrieterrein De Schacht, dat in Heusden-Zolder ligt. Mevrouw de minister, dat soort argumenten wordt in dit dossier gebruikt.

Ik zal de eerste zijn die meegaat naar Europa om klacht in te dienen wanneer het omleidingstracé wordt doorgevoerd. Wanneer dergelijke flauwe argumenten in het MER worden opgenomen, en er dus een aantal mitigerende maatregelen worden genomen, dan belanden we bij het soort van redenering dat ingenieur De Bolle destijds hanteerde. Hij zei dat er nu twee natuurgebieden waren, een links van de autoweg, en een rechts van de autoweg.

Mevrouw de minister, ik zal alles doen om het omleidingstracé tegen te houden. Er was een politiek akkoord bij UNIZO, VKW, alle grote politieke partijen en ook met mijn kleine partij om te opteren voor de ondertunneling.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Dit is duidelijk een dossier dat de gemoederen blijft beroeren.

Mevrouw Moerman, tijdens de laatste ministerraad in juli heb ik een mededeling gestuurd aan mijn collega's. Daarin stond dat het plan-MER was ingediend maar nog goedgekeurd moest worden. In de tussentijd wilde ik de verschillende actoren horen. Nauwelijks drie dagen later stond er een hele bladzijde in de krant. Daarin stond dat er al was beslist wat de Vlaamse Regering had besloten. Ik heb toen beslist met niemand nog over dit dossier te praten tot het MER definitief zou zijn goedgekeurd. Het MER is eind vorige week definitief goedgekeurd waardoor deze week de overlegondes kunnen worden gestart. Ik wil daar niet te lang mee wachten. Het is

onwaarschijnlijk welke vragen en commentaren ik al heb gekregen. We moeten dan ook zo snel mogelijk de knopen doorhakken.

Vandaag heb ik een aantal actoren gesproken, waaronder een afvaardiging van de gemeenten. Het is een open gesprek geworden. Ik vind het belangrijk om de verschillende argumenten nog eens te horen en de resultaten van het plan-MER nog eens te bekijken.

Mijnheer Peumans, in dat plan-MER worden een aantal opties op een onderbouwde manier tegenover elkaar afgewogen. Bij de totstandkoming van het plan-MER is er ook overleg geweest, onder andere met de milieuorganisaties. Morgenochtend worden de milieuorganisaties gehoord, morgennamiddag is er nog een overleg met de sociaaleconomische partners. Er zijn momenteel gesprekken aan de gang die eerst moeten worden afgerond. Daarbij worden de opties tegenover elkaar afgewogen. Bij elke optie worden de bezorgdheden en de flankerende maatregelen bekeken. Ik geef een voorbeeld. Bij het doortochtracé zijn er een aantal bezorgdheden over de manier waarop dit zou worden gerealiseerd. Hoe en waar komen de tunnels boven de grond? Wat zijn de emissies daar? Bij het omleidingstracé zijn er de noodzakelijke flankerende maatregelen. Zo is er in een aantal wijken nog geen weg voorhanden. Al deze zaken worden met de betrokken actoren besproken.

Mijnheer Peumans, in het verleden werden door tal van mensen uitspraken gedaan. We moeten verder gaan met de situatie waarin we ons vandaag bevinden. Er is een plan-MER met optie 1 en optie 2 en de noodzakelijke flankerende maatregelen. Het geeft ook aan hoe het dossier aanvaardbaar kan worden gemaakt. Het is op basis van het dossier dat vandaag voorhanden is dat een beslissing zal worden genomen. Wat mij betreft, zal dat zo spoedig mogelijk gebeuren, maar niet zonder de betrokken actoren gehoord te hebben.

De voorzitter: Mevrouw Moerman heeft het woord.

Mevrouw Fientje Moerman: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het blijkt dat het overleg nu aan de gang is. De redenen voor het 'uitstel' werden ook duidelijk aangegeven.

Collega's, ik wil geen debat binnen deze commissie doen ontstaan. We zijn allemaal Vlaamse volksvertegenwoordigers. Ik zou het haten mochten de West-Vlamingen alleen maar iets over West-Vlaanderen vragen enzovoort. Dat kan niet. *(Opmerkingen van de heer John Vrancken)*

Ik heb het niet over u. Maar we moeten toch ook allemaal onze verantwoordelijkheid nemen.

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben blij dat u de eerstvolgende uren en dagen ook nog andere actoren zult horen. Ik begrijp dat u uitpakt met de nogal hoge kwaliteit van het milieueffectenrapport. Kunnen wij daar ook over beschikken?

Mevrouw Hilde Crevits: Het staat op de website.

De heer Rudi Daems: Vanmorgen nog niet. Ondertussen kan dat wel het geval zijn. Ik ben echt benieuwd naar de motivatie. In de pers lees ik dat het gaat om twee evenwaardige pistes. Ik zou graag weten hoe u meent de Europese wetgeving inzake de Vogel- en Habitatrichtlijn te kunnen omzeilen. Ik wil daar het debat over voeren.

De heer Peumans en ik vinden elkaar niet altijd over alle inhoudelijke punten. Maar in deze zaak vinden we elkaar zeer goed. Ik zal met hem een bondgenootschap vormen voor een eventuele procedure die eventueel richting Europa vertrekt indien voor een omleidingsweg wordt gekozen.

De heer John Vrancken: Mijnheer Daems, dat gaat er dan natuurlijk voor zorgen dat de zaak wordt uitgesteld. Als er gekozen wordt voor een omleiding, stapt u naar Europa. Dat zal het proces alleen maar vertragen. In Houthalen moeten we dan nog altijd wachten op ofwel een omleiding, ofwel een ondertunneling. *(Opmerkingen van de heer Rudi Daems)*

Natuurlijk. U moet in Houthalen maar eens naar de twee groepen komen luisteren. Het is niet zo gemakkelijk om de ene of de andere partij tevreden te stellen. Er spelen economische factoren, menselijke factoren, natuurfactoren.

Ik stel alleen maar vast dat de E314 indertijd het park Midden-Limburg in tweeën heeft gesneden. Toen was er veel minder commotie. De E314 ligt er. Ze is ondertussen veel te smal. Ze zou verbreed moeten worden naar tweemaal drie baanvakken. *(Opmerkingen van de heer Rudi Daems)*

Inderdaad. Ik wil alleen maar aangeven dat er met twee maten wordt gemeten in dat soort dossiers. Nu ligt Houthalen weer op zijn gat omdat de ene partij de andere de duvel aandoet door naar Europa te stappen en te zorgen voor een verdragingsmanoeuvre. Want daar komt het op neer.

Het enige dat ik voorstel, is dat het dossier zo snel mogelijk wordt opgelost.

De heer Leo Pieters: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik blijf echter nog een beetje op mijn honger zitten. Het is goed dat u de pro's en de contra's tegenover elkaar zet. Toch had ik graag van u geweten

of, indien voor de omleiding wordt gekozen, de herinrichting mee deel uitmaakt van het financiële plaatje.

Minister Hilde Crevits: Dat moet uiteraard worden uitgemaakt. Het lijkt me zeer evident dat als er wordt beslist om een project-MER op te maken over de doortocht of de omleiding, er in beide gevallen ook gekeken wordt naar de weg zoals die er nu bij ligt. Als er wordt gekozen voor een omleidingsweg moet het sowieso worden herbekeken. Ik denk dat in een van de nota's staat dat die weg van statuut moet veranderen. We moeten dan ook nagaan om welk statuut het gaat. Daarover moet uitsluitel worden gegeven in het project-MER.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, ik heb dus niet gezegd dat de milieueffectrapportage niet goed is. *(Opmerkingen van minister Hilde Crevits)*

Dat heb ik niet gezegd.

Er is wel een zwak punt in het verhaal. Ik weet niet hoeveel bananendozen ik in de kelder heb staan over de A24, zoals het dossier toen nog heette. Laat het duidelijk zijn dat het om een lokale en niet om een internationale weg gaat. Wie nu echt denkt dat er ik weet niet hoeveel verkeer via Lommel de grens oversteeft richting Eindhoven, heeft het bij het verkeerde eind. De Nederlanders zeggen trouwens heel duidelijk dat de Poot van Metz in Eindhoven via Valkenswaard er niet zal komen. De Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat heeft daar een duidelijke uitspraak over gedaan.

Zoals de heer Daems heeft aangehaald, is de zwakte van dit dossier de vraag hoe het verkeer zich zal verplaatsen. Op de noord-zuidas in Limburg is er veel lokaal bestemmingsverkeer. Alleen al het verkeer richting Bree, Bocholt enzovoort is indrukwekkend. Met deze omleidingsweg lost men het probleem niet op.

De milieueffectrapportage is inderdaad zeer goed. In Limburg was iedereen het eens over de indertijd gekozen optie. Maar nu komt de zaak weer op straat en wordt gezegd dat gekozen moet worden voor het omleidingstracé. Ik stel voor dat u eens gaat kijken in Houthalen-Helchteren. De situatie is er onleefbaar. Er wordt gezegd dat de tunnel door de kernen van Houthalen en Helchteren loopt. U moet echter ook eens kijken waar die omleidingsweg komt. Daar scheurt men gewoon door een aantal Habitatrichtlijngebieden. Er worden dan weer begeleidende maatregelen voorgesteld. De fantasie kan niet op!

Mevrouw de minister, ik ken dit dossier. Achteraf zal blijken dat er een slechte keuze is gemaakt waar

Limburg niet mee vooruit wordt geholpen. Er was een politiek akkoord. Ik zie niet in waarom niet gewoon kan worden gekozen voor de tunnelvariant.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

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

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het capaciteitstekort en de veiligheid op snelwegparkings

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het probleem is niet nieuw. Mijnheer de voorzitter, begin dit jaar hebt u het al eens aangekaart.

Mevrouw de minister, onlangs heeft de truckersvakbond BBT opnieuw een noodkreet geslaakt in verband met de veiligheid en het capaciteitstekort op snelwegen in Vlaanderen. Vorig jaar werd door de BBT een eerste eisenbundel bezorgd. Volgens deze organisatie blijven de initiatieven van de Vlaamse Regering echter uit. Volgens een enquête van de transportvakbond blijkt zelfs dat na de noodkreet van vorig jaar, en na het publiceren van hun zwartboek 'veilige parkings', de kwaliteit en de veiligheid er op de parkings nog steeds op achteruitgaat. Vooral diefstal blijft een heikel punt. Hoewel u al hebt aangekondigd dat alle snelwegparkings beveiligd zullen worden, blijkt het aantal diefstallen op de snelwegparkings nog steeds te stijgen.

Een ander en ook meer zichtbaar probleem is dat van het capaciteitstekort. Veelal staan truckers geparkeerd op de pechstrook aan de op- en afritten van de snelwegparkings. De wetgeving met betrekking tot de rij- en rusttijden verplicht immers vele truckers te rusten, waardoor de kans bestaat dat velen gelijktijdig hun rust nemen. Dit fenomeen is ook frequenter wanneer er zich files voordoen. Truckers verkiezen dan liever een rustperiode op de snelwegparking dan het aanschuiven in de files. Dat leidt toch wel tot gevaarlijke toestanden langs de snelwegen.

In 2005 heeft minister Peeters aan tien snelwegparkings in Vlaanderen het kwaliteitsmerk uitgereikt. Dit kwaliteitsmerk werd toegekend na een enquête gehouden door de administratie Wegen en Verkeer (AWV) en na drie anonieme inspecties. Met dit kwaliteitskenmerk wilde

minister Peeters benadrukken dat de dienstverlening van een snelwegparking onontbeerlijk is, wat uiteraard ook de veiligheid op de weg in grote mate bevordert.

Mevrouw de minister, gelet op het voorgaande zou ik graag weten wat de stand van zaken is. Wordt er nog steeds door de Vlaamse overheid een kwaliteitsmerk uitgevaardigd aan kwalitatieve snelwegparkings? Wordt deze kwalificatie afgestemd op de nieuwe noden die zich kunnen voordoen op een parking, zoals bijkomende capaciteit of beveiliging na een reeks diefstallen?

Welke concrete maatregelen hebt u intussen genomen om het capaciteitsprobleem op de snelwegparkings op te vangen? Deze problemen mogen niet verder op de lange baan worden geschoven. Het gaat immers om de veiligheid en de verplichte rij- en rusttijden van de truckers. Werden er intussen concrete initiatieven genomen voor de veiligheid op de snelwegparkings?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw Van den Eynde, u verwijst terecht naar het sterrensysteem dat in 2004 is ingevoerd. In 2005 werd de eerste uitgereikt. Er werden toen tien parkings bekroond. In 2006 waren er zeventien kwaliteitsparkings. Vervolgens zijn ook de kwaliteitssterren in voege getreden. Daarbij kreeg een parking in functie van de kwaliteit en de omvang van het dienstenpakket, een, twee of drie sterren. In 2006 waren die 17 parkings goed voor in totaal 26 sterren. In 2007 bleef het aantal kwaliteitsparkings gelijk. Zij sleepten toen wel 31 sterren in de wacht. In 2008 is de kwaliteit echter gedaald. Er zijn nog slechts dertien parkings die het kwaliteitsmerk behaalden en het aantal sterren bleef beperkt tot negentien.

Ook nu zijn de kwaliteitsinspecteurs op pad om de kwaliteit volgens dat systeem te beoordelen. De laatste inspecties worden nu uitgevoerd.

Het kwaliteitsmerk is een goede formule die tot stand is gekomen na een enquête die heeft plaatsgevonden bij de diverse doelgroepen. Daaruit blijkt bijvoorbeeld dat truckchauffeurs sanitair veel belangrijker vinden dan gewone bezoekers. Voor wie met de wagen reist, is het onwaarschijnlijk dat hij of zij een douche zal nemen op een snelwegparking. Voor een truckchauffeur ligt dat anders.

Uit dat onderzoek bleek dat netheid en veiligheid de twee hoofdproblemen vormen. De knelpunten zijn heel duidelijk. Er is een capaciteitsprobleem. Het probleem is echter dat die parkings vaak voor een periode van dertig jaar of zelfs langer in concessie zijn gegeven. Van concessiehouders kan niet worden verwacht dat ze op het einde van de concessie nog zware investeringen doen om de capaciteit uit te breiden. Bij nieuwe

concessieovereenkomsten gaan we wel na hoe de parking opnieuw kan worden ingericht waardoor er een extra capaciteit kan worden gegenereerd. De nieuwe bestekvoorwaarden zijn daarop afgestemd.

Veel van die parkings liggen aan de rand van Vogel- en Habitatrictlijngebieden. In een aantal gevallen is dan ook een gewestplanwijziging nodig.

Op dit ogenblik loopt de concessie af in Wetteren op de E40 en in Minderhout op de E19. Daar is een uitbreiding van de capaciteit van de parking mogelijk zonder dat de parking zelf moet uitbreiden. Er wordt voorzien in een aanzienlijke toename van het aantal parkeerplaatsen voor vrachtwagens, van een dertigtal naar een honderdtal.

Voor Wetteren is er een kandidatuurstelling gepubliceerd. In een werkgroep zijn een aantal suggesties geformuleerd. Zo zouden naast een camerabewaking voor de gewone parkings ook een omheining en automatische slagbomen kunnen worden geplaatst. Er loopt ook een intense samenwerking met de federale overheid. Het is de bedoeling dat in de loop van volgend jaar een aantal ingrepen worden doorgevoerd. Ook in het bestek voor de parking van Minderhout worden dezelfde principes gehanteerd.

Er zijn twee mogelijkheden om extra grensparkings te realiseren: een in Postel langs de E34 en een in Rekkem langs de E17. Er zijn hier vandaag al wat frustraties geuit. Ook ik zit echter met een frustratie.

Sinds 2005 ligt er een dossier bij minister Reynders. Om een parking te kunnen inrichten, moeten de gebouwen en de eigendom worden overgeheveld naar het Vlaamse Gewest. Dat is nog altijd niet gebeurd. Twee weken geleden heb ik opnieuw een brief gestuurd met de vraag om daar dringend werk van te maken. De gebouwen in Rekkem staan te verkommeren.

Op 23 september heb ik een brief gekregen van Binnenlandse Zaken. Er is een lijst gemaakt van de initiatieven die minister Dewael en ikzelf samen nemen. Het is de bedoeling om tot een coherente werking te komen. Wanneer we bijvoorbeeld camera's plaatsen, dan moet er ook controle zijn. Ik hoop in de komende weken een doorbraak te krijgen voor de parkings in Postel en Rekkem.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mevrouw de minister, ik begrijp dat het niet altijd eenvoudig is om snel een oplossing te vinden. U hebt twee belangrijke parkings genoemd waar binnenkort een oplossing voor gevonden zal worden. Ik wil het echter nog even hebben over de parking op de E17 in Kruikeke.

Wegens de files gaan truckers daar regelmatig staan tijdens de file-uren. Ze staan dan echt op de pechstrook

geparkeerd, omdat de parking vol is. Dat is een heel gevaarlijke toestand, want wellicht zijn er ongeduldige chauffeurs die rap uit de files willen geraken via de pechstrook. Ik wil de chauffeurs die de pechstrook als vluchtstrook gebruiken, zeker geen gelijk geven, maar het betreft een heel gevaarlijke situatie, want de truckers komen uit hun wagens en komen zo op de autosnelweg terecht.

Ik zou u toch willen vragen om zeker ook voor de punten waar men in een flessenhals terechtkomt – en dat is het geval in Kruikeke, want er is een flessenhals om door de Kennedytunnel te geraken – naar een oplossing te zoeken zodat de truckers niet meer op de autosnelweg moeten parkeren tijdens file-uren.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Patrick De Klerck tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het energieprestatiecertificaat

De voorzitter: De heer De Klerck heeft het woord.

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

De heer Patrick De Klerck: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, vanaf 1 november mag geen enkele woning nog verkocht worden zonder energieprestatiecertificaat. In het kader van het duurzaam bouwen is dit ongetwijfeld een stap in de goede richting. Het besluit, gepubliceerd op 3 september, maakt een energieprestatiecertificaat verplicht vanaf 1 november 2008 bij de verkoop en vanaf 1 januari 2009 bij de verhuur van een woning. Bij reeds verhuurde woningen is een certificaat pas vereist wanneer een nieuwe overeenkomst wordt afgesloten.

Om zo'n energieprestatiecertificaat te hebben voor een bestaande woning, moet de eigenaar een beroep doen op een energiedeskundige type A. Na de schoolvakantie gingen twee erkende opleidingen tot energiedeskundige van start, waardoor, volgens het Vlaams Energieagentschap, vanaf half september een eerste reeks energiedeskundigen hun erkenning zullen krijgen.

De eigenaar kan dan door een van die erkende deskundigen een energieprestatiecertificaat laten opmaken. Door een recente decreetswijziging kan de Vlaamse Regering notarissen opleggen om deze verplichting te controleren. Volgens sommige bronnen is er echter nog steeds een gebrek aan erkende energiedeskundigen waardoor de eigenaars momenteel nog niet veel kunnen doen.

Mevrouw de minister, klopt het dat er een vertraging waar te nemen is voor wat de deskundigen betreft? Hoe zal dit probleem op korte termijn opgelost worden? Kan er uitstel verleend worden indien er onvoldoende energiedeskundigen ter beschikking staan?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer De Klerck, op 23 juli werden de eerste twee instellingen erkend die een opleiding tot energiedeskundige van het type A kunnen geven. Het ging om SYNTRA Vlaanderen en de Artesis Hogeschool Antwerpen.

Vanaf augustus wordt de opleiding tot energiedeskundige type A aangeboden in de verschillende vestigingen van SYNTRA en toevallig vond vandaag de eerste les plaats in de Artesis Hogeschool Antwerpen.

Op het ogenblik zijn er ongeveer vijftig energiedeskundigen erkend. U vindt ze ook terug op de website. Tegen eind oktober zullen er 300 erkende energiedeskundigen zijn en dus zal het voor eigenaars perfect mogelijk zijn om zonder enig voorbehoud een energieprestatiecertificaat te laten opstellen.

Tot mijn niet geringe vreugde heb ik vastgesteld dat alle opleidingen tot het einde van het jaar volzet zijn. Tegen het eind van het jaar zullen er 700 erkende energiedeskundigen opgeleid zijn.

Een derde instelling heeft bij het Vlaams Energieagentschap de erkenning aangevraagd om de opleiding te mogen aanbieden. Ik heb er vertrouwen in dat er, naast de 700 deskundigen die er op het einde van het jaar zullen zijn, in de loop van volgend jaar nog een aantal energiedeskundigen paraat zullen staan om het certificaat af te leveren.

In verband met de erkenning loopt alles dus zoals gepland. Er is geen achterstand of vertraging. Wel is het zo dat het ministerieel besluit er pas is gekomen op het ogenblik dat er zekerheid was over de datum waarop alles in werking zou kunnen treden.

Vandaag kan dus niet worden gesteld dat er bijkomende initiatieven moeten worden genomen. Laten we alles maar lopen zoals het loopt. Het is evenmin opportuun om een uitstel van de verplichting te overwegen. Ik heb vastgesteld dat de sectoren heel goed weten dat straks het energieprestatiecertificaat-koop van kracht zal zijn en vanaf 1 januari 2009 ook het energieprestatiecertificaat-huur. Ik zou alles zijn gang laten gaan. De sector is voorbereid, de deskundigen zijn voorbereid.

Ik heb de opmaak van zo'n certificaat ondertussen al eens meegemaakt en dat valt best wel mee, ook op het vlak van het aantal werkuren. Het was de bedoeling om

het zo laagdrempelig mogelijk te houden. Ik zie ook dat mensen van allerhande pluimage zich inschrijven voor de cursussen. Het was niet de bedoeling om de opleiding voor te behouden voor mensen met een bepaald opleidingsniveau, maar wel dat elke geïnteresseerde de cursus zou kunnen volgen. En dat blijkt in de praktijk dus ook het geval te zijn.

De heer Patrick De Klerck: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het maakt me gelukkig dat de kreten die hierover in de pers werden geslaakt, kunnen worden ontkracht. U stelt immers dat er nu al ongeveer 50 deskundigen zijn en tegen het einde van oktober 300. Dat is positief.

Ik heb nog twee vraagjes. Wat is de gemiddelde kostprijs van zo'n deskundigenverslag?

Over de nulmetingen is wat commotie ontstaan, want een aantal gemeenten zouden nog niet begonnen zijn met de nulmetingen en het ijken zal daardoor niet evident zijn. Hebt u er zicht op hoever men vandaag staat?

Minister Hilde Crevits: Het certificaat drukt een bepaald kilowattuur uit of met andere woorden het energieniveau van de woning. Om te starten gebruikt men de ladder. Men heeft rood-groen. Men heeft het gemiddelde verbruik genomen of het verbruik van een nieuwbouwwoning die voldoet aan de EPB-regelgeving. Een dergelijke woning scoort natuurlijk het best; dat is enorm goed zichtbaar. Daarna zien we het zakken. Het cijfer dat men bekomt, is dus een gemiddeld verbruik voor een vast volume.

Het is dus niet zo dat, doordat er nog geen metingen zijn, alle woningen zich eronder of erboven zullen bevinden. Men heeft dat als cijfer genomen. Het lijkt me dat dat daarmee opgelost is.

Dan is er de kostprijs. Ik dacht dat de cursus gratis was, maar de kostprijs van het certificaat zelf is afhankelijk van de grootte van de woning. Ik ben nu getuige geweest van een dergelijk certificaat in een gemiddelde Vlaamse woning, en daar was de kostprijs btw-inclusief – als ik het me goed herinner – net geen 200 euro. We bevonden ons in een gewone woonwijk, niet zo ver hier vandaan. Meteen is ook de vaststelling gemaakt dat tal van huizen in die wijk vrij gelijkaardig zijn.

Als er een aantal certificaten zijn opgemaakt, zal de afhandelingsduur dalen, denk ik. Heel specifieke woningen kunnen wel wat meer tijd vergen, maar goed, voor nieuwbouwwoningen is er al geen nodig. Ik denk dat dat heel snel zijn beslag zal kennen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

