



Vlaams
Parlement

vergadering **C13 – OPE2**
zittingsjaar 2012-2013

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 4 oktober 2012

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het verwerpen door het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van de plannen van het Vlaamse Gewest voor de R0

- 10 (2012-2013)

3

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het verwerpen door het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van de plannen van het Vlaamse Gewest voor de R0 - 10 (2012-2013)

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Minister, in de media raakte bekend dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest niet akkoord gaat met de plannen van de Vlaamse Regering voor de uitbreiding van de Brusselse ring. Dat plan heeft momenteel een optie voor vijf scenario's die in deze Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken aan bod zijn gekomen. Ik zal ze hier niet herhalen.

Opzet is de files aan te pakken en werk te maken van het zo vaak verkondigde motto dat Vlaanderen de logistieke regio van Europa moet worden.

Een strategisch milieueffectenrapport (S-MER) moet aantonen welk effect elk scenario zou hebben op het milieu en zal in belangrijke mate mee bepalen welke opties haalbaar zijn. Uit het rapport zou naar voren komen dat de aanleg van parallelwegen de beste oplossing is.

Over dit S-MER worden ook straffe verklaringen afgelegd door het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, dat de Vlaamse Regering beschuldigt de resultaten van dit rapport te manipuleren door de effecten op zo'n manier te berekenen dat het aanleggen van extra rijvakken als beste optie naar voren komt. Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest heeft vooral kritiek op de aanname van de Vlaamse Regering dat er een kilometerheffing voor personenwagens komt. Recente studies hebben aangetoond dat zo'n heffing de eerste tien à vijftien jaar onmogelijk is. De kilometerheffing zou trouwens in een overeenkomst moeten zitten met de drie gewesten.

Daarnaast houdt het rapport volgens het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest ook geen rekening met de Europese klimaatdoelstellingen zoals het uitstootplafond voor fijn stof. Dat zegt mevrouw Sarah Hollander van Leefmilieu Brussel. Opmerkelijk is dat het rapport uitgaat van een kilometerheffing voor personenwagens.

Minister, kloppen de beweringen, casu quo beschuldigingen, van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest? Zal de Vlaamse Regering rekening houden met het advies van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest aangezien het strikt juridisch niet gaat over een bindend advies, met in het achterhoofd de aanbevelingen van de Commissie Versnelling van Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten? We zouden hier een doorstart of versnelling kunnen realiseren wanneer we gaan naar de uitbreiding van het aantal parallelwegen. Wat betekenen deze adviezen en opmerkingen van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest voor de concrete timing van het dossier?

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

De heer Hermes Sanctorum: Minister, het zal u niet verbazen dat ik de kritiek van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest deel. Het is in essentie dezelfde boodschap als deze die mijn fractie in het verleden heeft gebracht. De keuze van de Vlaamse Regering is effectief al gemaakt. Ik heb het dan over de verbreding van de ring. Er worden dan nog een aantal gekke alternatieven onderzocht zoals een dubbeldekweg en een grote lange tunnel, maar dat zijn allemaal totaal onrealistische alternatieven.

Minister, u volgt de geijkte procedure, u bent daartoe verplicht. Volgens de S-MER en het advies van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest is het grote positieve effect van al die verschillende alternatieven die worden onderzocht, telkens de fiscale maatregelen, de uitbreiding van het openbaar vervoer, de fietsverbindingen maar toch vooral de fiscale maatregelen. Bovendien zijn het net de infrastructuraanpassingen die volgens de simulaties leiden tot meer langeafstandsverkeer. In andere termen is dat eigenlijk een aanzuigeffect.

Minister, ik heb een concrete vraag. Als het toch voornamelijk dankzij die fiscale maatregelen is dat er een positieve impact is op mobiliteit, het halen van klimaatdoelstellingen, luchtvervuiling enzovoort, dan is de vraag of u voor het totale pakket gaat. In die alternatieven onderzoekt u telkens combinaties met die fiscale maatregelen. Wanneer de Vlaamse Regering een definitieve officiële beslissing zal nemen eind dit jaar, zal dat dan een infrastructuraanpassing zijn, sowieso in combinatie met al die fiscale maatregelen? Als de fiscale maatregelen dus pas in 2025 realistisch zijn, dan zal er voor 2025 geen verbreding van de ring rond Brussel mogelijk zijn. Is mijn aanname dan correct?

De voorzitter: Mevrouw Eerlingen heeft het woord.

Mevrouw Tine Eerlingen: Minister, we hebben hier de beschuldigingen van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest gehoord en eigenlijk hun weigering om de plannen goed te keuren, vernomen. In welke mate kan Brussel die plannen blokkeren? Er zijn nog een aantal opties open die nog onderzocht moeten worden, maar de noorderring ligt natuurlijk voor een deel op Brussels grondgebied. Ik vermoed dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest dan ook een bouwvergunning zal moeten verlenen. Brussel zou dus dwars kunnen gaan liggen. Is er een plan B voor als het overleg zou mislukken? Worden die plannen dan opgeborgen? Dat is me niet helemaal duidelijk.

Minister, het strategisch MER zou begin september gevalideerd worden. Is dat intussen gevalideerd? Gaat de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) als gevolg daarvan verder worden afgewerkt? In het voorjaar werd vooropgesteld dat het tegen de zomer zou zijn afgerond. Tijdens de gedachtewisseling van juni bleek dat de timing naar het najaar verschoven was. Wordt die timing aangehouden of wordt de timing doorkruist door de weigering van Brussel om dit goed te keuren?

Ik heb ook in het artikel gelezen dat eind december de knoop echt zou worden doorgehakt. Ik hoor berichten dat dit naar het voorjaar zou verschuiven. Kunt u meer duidelijkheid geven over de algemene stand van zaken en de vooruitzichten?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, collega's, ik verwijs graag naar wat we besproken hebben in de commissievergadering van 21 juni 2012. Er was toen zeer veel aandacht voor de procedure die gevoerd wordt, de stappen die nog moeten worden gezet. Ik heb uitgelegd waar we ons toen bevonden en wat er allemaal nog moest gebeuren. Op alle suggestieve vragen – Wat ga je beslissen? Je hebt al beslist. Zult u dit of dat doen? – zal ik vandaag niet antwoorden. Ik heb respect voor procedures en dat zal ook uit mijn antwoord blijken.

Bij een milieueffectenrapportage – voor hen die de regels niet kennen – wordt een vaste procedure gevolgd, waarbij in inspraak van de verschillende adviesverlenende instanties – betrokken gemeentes, administraties, provincies, gewesten – voorzien is. Ik heb ook de krantenartikels gelezen over het advies dat door Leefmilieu Brussel is gegeven. Het is dus geen advies van de regering, maar van de administratie.

We hebben intussen ook een brief van Leefmilieu Brussel ontvangen waarin staat dat een aantal beweringen verkeerdelijk in de mond werden gelegd van de medewerkster van Leefmilieu Brussel en dat zij dit wensen “recht te zetten zodat dit onze verdere samenwerking niet in het gedrang brengt”. Zo stelt Leefmilieu Brussel expliciet dat de beweringen als zou het Vlaamse Gewest het milieueffectenonderzoek manipuleren pertinent onwaar zijn. Dit kon absoluut niet uit het gesprek met de medewerkster noch uit het advies van Leefmilieu Brussel geconcludeerd worden. Het zou trouwens een beetje gek zijn. De scenario's die we moeten onderzoeken, vinden we niet uit. Het zijn scenario's die vastgelegd worden door de Cel Mer, die afhangt van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE). Zij die denken dat het de mensen van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) zijn die zeggen wat er moet worden onderzocht, hebben het fout. AWV moet onderzoeken wat wordt voorgesteld door de Cel Mer.

Het advies van Leefmilieu Brussel is onderdeel van de lopende MER-procedure. Het is aan de dienst Mer – en ik wil aan iedereen vragen om respect te hebben voor die procedure – om dit advies, alsook alle andere adviezen van de meer dan dertig aangeschreven adviesverlenende instanties, te beoordelen. Het zal de dienst Mer zijn die het milieueffectenrapport zal valideren. Het is niet aan mij om een inhoudelijk oordeel te vellen. Mocht ik dat doen, dan zou men mij zeggen dat ik veel te vroeg was. Ik doe het niet en ik respecteer ook de procedure. Het advies is trouwens ook niet door de Brusselse Regering gevalideerd, het is een ambtelijk advies.

De timing blijft zoals ook toegelicht tijdens de commissievergadering van 21 juni 2012. Dit betekent dat ik op basis van het strategisch MER en de MKBA, die momenteel wordt opgesteld, tegen het einde van dit jaar een nota zal laten voorbereiden voor de Vlaamse Regering. Het blijft dus zoals het gepland was.

Uiteraard is het de bedoeling om constructief samen te werken rond dit dossier. Het enige wat mij eigenlijk echt interesseert – en dat heb ik ook in juni gezegd –, is de verkeersveiligheid. Dat vraagt een aantal ingrepen. Hoe die ingrepen er precies zullen uitzien, zullen we weten zodra het MER-rapport en de andere zaken afgewerkt zijn.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Minister, de geest is blijkbaar terug in de fles. ‘Uit de fles’ zou betekenen dat het een oncontroleerbaar probleem wordt. Ik begrijp dat er een probleem is met het fout citeren. Men vijlt alleszins de scherpe randen uit de eerste communicatie af, en dat geeft natuurlijk een ander perspectief.

Minister, we zijn zeer benieuwd. Er is de Commissie Versnelling Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten. Dit is zo’n dossier waarop ‘woorden wekken en voorbeelden strekken’ van toepassing is. We zijn heel erg benieuwd naar de verdere afloop. Over de partijgrenzen heen is het goed dat de aanvankelijke oprisping vanuit Brussel, en zelfs de beschuldiging van manipulatie, vandaag formeel niet meer bestaat.

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

De heer Hermes Sanctorum: Mijnheer Keulen, u bent wat optimistisch. Er komt wel degelijk fundamentele kritiek vanuit Brussel. U kunt natuurlijk zeggen dat de Brusselse Regering daarover geen overeenstemming heeft gevonden, en dat het dan de administratie is die de kritiek heeft geleverd, maar er is wel een advies van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest dat aan u is overgemaakt, en dat punt per punt is behandeld, over waar in de strategische MER de knelpunten zitten. Dat kunt u niet ontkennen, wat er in de pers ook is verschenen, en wat er nadien ook wordt ontkend over welke ambtenaar wat wel of niet zou hebben gezegd.

Minister, u hebt de reputatie duidelijk te zijn. Nu doet u uw reputatie toch niet alle eer aan. U kunt inderdaad niet vooruitlopen op de beslissingen, dat begrijp ik heel goed. Ik ben ervan overtuigd dat die beslissing al is genomen, maar goed, u kunt er officieel geen standpunt over innemen. Er worden wel een aantal scenario’s bekeken en er zal worden beslist over die scenario’s. Ik herhaal dus mijn vraag: wat die beslissing ook is, het totaalpakket zal telkens moeten worden uitgevoerd. Dat betekent niet alleen mogelijke structuuraanpassingen, maar ook fiscale maatregelen. De planning zal daar ook aan worden aangepast. Als die fiscale maatregelen pas veel later kunnen worden ingevoerd, zal de planning van de infrastructuur-aanpassingen ook worden aangepast. Dat is een heel concrete vraag, waarop u wel kunt antwoorden. Als u dat niet doet, dan wilt u niet antwoorden.

De voorzitter: Mevrouw Eerlingen heeft het woord.

Mevrouw Tine Eerlingen: Mijnheer Sanctorum, het is toch duidelijk. De minister heeft gezegd dat de adviezen door de dienst Mer zullen moeten worden beoordeeld, net als alle andere adviezen. Nu is niet het goede moment om daar verder op in te gaan.

Minister, ik ben blij dat u verwacht dat de timing kan worden aangehouden, dat er snel een beslissing kan komen, want het verkeer staat stil. Er moet een beslissing worden genomen, en natuurlijk op basis van alle adviezen en elementen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik zal proberen heel duidelijk te zijn. Er worden in dit dossier dertig adviezen gevraagd. Mijnheer Sanctorum, u beschouwt één daarvan als de heilige koe. Voor mij zijn er dertig adviezen interessant en die moeten worden bekeken. Op basis van wat in die dertig adviezen staat, zal de dienst Mer een eindoordeel vellen inzake het milieueffectenrapport. Daarnaast zijn er nog andere rapporten die we nu opmaken.

Mijnheer Sanctorum, de Vlaamse Regering zal in eer en geweten beslissen op het moment waarop ze moet beslissen. Ik noteer dat u het blijkbaar zeer interessant vindt om vooraleer milieueffectenrapporten en maatschappelijke kosten-batenanalyses zijn gemaakt, daar allerlei uitspraken over te doen. Dat is een nieuwe wind bij Groen. Zeer aangenaam.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■