

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2007-2008

27 mei 2008

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Interpellatie van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de groei afname van groenestroomprojecten als gevolg van het ontbreken van groenestroomdoelstellingen na 2010	1
Met redenen omklede moties	7
Interpellatie van de heer Jan Peumans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, en tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de uitvoering van het decreet van 22 maart 2002 houdende goedkeuring van het samenwerkingsakkoord tussen de federale staat en de gewesten met betrekking tot het meerjareninvesteringsplan 2001-2012 van de NMBS, meer bepaald wat betreft het uitblijven van regionale cijfers inzake spoorweginvesteringen, het uitblijven van informatie over pre- en cofinanciering en het negeren van de gewesten bij de actualisatie van het investeringsprogramma 2008-2012	7
Met redenen omklede motie	12
Vraag om uitleg van de heer Frans Peeters tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, en mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de onduidelijkheid over het model van een bypass in het fietsvademecum	12
Vraag om uitleg van mevrouw Joke Schauvliege tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de aanleg van duurzame en gebruiksvriendelijke trage wegen	14
Vraag om uitleg van de heer Joris Vandenbroucke tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het proefproject met verliestijdinformatie op de E17	16
Vraag om uitleg van de heer Frans Peeters tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de uitbouw van kaaimuren in het hinterland	17
Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over het rapport van de Participatiemaatschappij Vlaanderen (PMV) betreffende de luchthaven van Deurne	
Interpellatie van de heer Rudi Daems tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de pps-structuur voor de luchthaven van Deurne	
Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de gevolgen van het afhaken van privé-investeerders in de luchthaven van Deurne	20
Met redenen omklede moties	32
Vraag om uitleg van de heer Joris Vandenbroucke tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het gebruik van biobrandstoffen bij De Lijn	33

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen

Interpellatie van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de groei-afname van groenestroomprojecten als gevolg van het ontbreken van groenestroomdoelstellingen na 2010

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, het is algemeen bekend dat we in de jaren tachtig op het vlak van de windenergie een voortrekkersrol hebben vervuld. Het gaat dan om de installatie van turbines in de haven-geulen van Zeebrugge. Dat idee was toen revolutionair.

Jammer genoeg heeft de toenmalige bevoegde minister van de federale regering, de heer Verhofstadt, de budgetten geschrapt. Het gevolg is dat het proefproject niet is voortgezet. Deense bedrijven hebben de technologie opgekocht en verder ontwikkeld. Het gevolg daarvan is dan weer dat op dit ogenblik in Denemarken meer mensen in de windturbinesector dan in Vlaanderen in de automobielsector zijn tewerkgesteld.

Een ander gevolg hiervan is dat er in Vlaanderen jarenlang een stilstand is geweest. Bij het aantreden van de paars-groene regering in 1999 is voor het eerst een groenestroomdoelstelling naar voren geschoven, met name de doelstelling om tegen 2010 6 percent van onze elektriciteit door middel van hernieuwbare energiebronnen op te wekken. Tevens is toen voor het eerst een ondersteunend kader opgesteld.

Er bleek heel wat interesse te zijn. In 2004, bij het aantreden van de huidige Vlaamse Regering, was het al duidelijk dat de in 1999 naar voren geschoven doelstelling, die op dat ogenblik spectaculair en revolutionair was, duidelijk zou worden gehaald. Op zich was dit goed nieuws. We zaten immers nog maar in de helft van de termijn. Het is echter jammer dat toen geen tandje bij is gestoken. Zo had de Vlaamse Regering de doelstelling kunnen optrekken of op zijn minst nog bijkomende ondersteunende maatregelen kunnen treffen of nieuwe doelstellingen voor de periode na 2010 naar voren kunnen schuiven. Dat is toen, jammer genoeg, niet gebeurd.

In 2006 is een omzendbrief met een afwegingskader en met randvoorwaarden voor de inplanting van windturbines verzonden. Deze omzendbrief betekende ongetwijfeld een stap in de goede richting. Aangezien ondertussen een leerproces was doorlopen, werden een aantal drempels uit het verleden weggewerkt. Jammer genoeg bleven een aantal andere drempels dan weer bestaan.

In deze omzendbrief staat onder meer het volgende: "Om een langetermijnspectatief en investeringszekerheid te bieden, zal in 2006 de doelstelling tot 2020 worden vastgelegd." Verder staat er ook dat, om de doelstelling inzake 6 percent aan groene stroom tegen 2010 te halen, in de periode 2005-2010 op een bijkomend, van windturbines afkomstig, vermogen ten belope van 450 megawatt wordt gerekend.

Ik heb recent de Europese vakbeurs van de windenergie-industrie op de Heizel bezocht. Die beurs was heel indrukwekkend. De vertegenwoordigers van de Vlaamse WindEnergie Associatie (VWEA) hebben toen verklaard dat de specifieke doelstelling om tegen 2010 voor een bijkomend vermogen van 450 megawatt aan windturbines te plaatsen duidelijk niet zou worden gehaald. De globale doelstelling om 6 percent te halen, gaat over groene stroom in het algemeen. Deze doelstelling betreft specifiek windenergie.

Deze vaststelling baart me zorgen. Ik vind het dan ook jammer dat bepaalde stellingen worden geponeerd. Zo heeft minister-president Peeters in het verleden verklaard dat windenergie een voorbijgaande hype is. Hij heeft hiermee het investeringsklimaat ondergraven.

Ondertussen heeft de Vlaamse reguleringsinstantie voor de elektriciteits- en gasmarkt (VREG) het jaarverslag van de Vlaamse energiemarkt gepubliceerd. Hieruit blijkt eens te meer dat het geïnstalleerd vermogen uit hernieuwbare stroominstallaties in 2007 veel minder snel dan in de voorgaande jaren is toegenomen. Eind 2007 bedroeg de stijging 44 megawatt. De jaren daarvoor ging het om stijgingen met 70 megawatt en zelfs met 150 megawatt.

De productie van groene stroom groeit duidelijk minder snel dan de vraag. Dit betekent dat de consumenten een klik hebben gemaakt. Dit is op zich een goede zaak. De grote investeerders aarzelen evenwel. Er is immers nog steeds geen duidelijkheid over de regelgeving en over het ondersteuningskader na 2010.

Minister-president Peeters heeft in het verleden aangekondigd dat hij de groenestroomdoelstelling tegen 2015 tot 12 percent zou optrekken. Voor zover ik weet, is dit evenwel niet geofficialiseerd. Bovendien hebben we niet enkel tot 2015 zekerheid nodig. Die moet er ook op lange termijn, tot 2020 of zelfs tot 2025, komen.

Ik breng ook graag even in herinnering dat de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO) en de firma 3E in opdracht van de Vlaamse administratie het potentieel aan hernieuwbare energie en warmtekracht-

koppeling tot 2020 hebben onderzocht. Uit dit onderzoek blijkt dat het potentieel aan hernieuwbare elektriciteit in Vlaanderen in een scenario waaraan een realistische mix van bijkomende beleidsmaatregelen wordt gekoppeld, 14 tot 16 percent bedraagt. Dit lijkt me het absolute minimum dat we als nieuwe beleidsdoelstelling voor 2020 naar voren kunnen schuiven.

Mevrouw de minister, waarom hebt u eigenlijk nagelaten officieel een duidelijke groenestroomdoelstelling en een ondersteuningskader voor groene stroom tot 2020 of 2025 vast te leggen? Bent u bereid dit alsnog te doen? Dit staat in het Vlaamse regeerakkoord. U hebt dit tijdens de bespreking van verschillende beleidsbrieven aangekondigd. Voorlopig is die doelstelling er niet. Bent u bereid dit alsnog te doen? Zo ja, hoeveel percent zal de doelstelling dan bedragen? Welke datum wilt u hieraan koppelen?

In welke mate bent u bereid bijkomende ondersteunende maatregelen te nemen om het investeringsklimaat ten gunste van groenestroomprojecten te bevorderen? Die maatregelen zouden de sector in staat moeten stellen de enorme groeiachterstand tegenover andere landen geleidelijk in te halen. Ondanks het feit dat Nederland al veel verder staat, neemt het aantal nieuwe windturbines in Nederland jaarlijks veel meer toe dan in Vlaanderen. We zitten hier nochtans met een grote achterstand. In 2007 werd in heel België voor een bijkomend vermogen van 93 megawatt aan windturbines geplaatst. Ondanks de grote voorsprong ging het in Nederland om het dubbele, met name een stijging met 210 megawatt.

Om de doelstelling, 6 percent groene stroom tegen 2010, te halen, mikt de omzendbrief op een bijkomend vermogen van 450 megawatt afkomstig van nieuwe, in de loop van de periode 2005-2010 te plaatsen, windturbines. Volgens de windenergiesector zal die doelstelling in Vlaanderen niet worden gehaald. Welke maatregelen zult u nemen om het tij op korte termijn alsnog te keren?

Als de globale doelstelling van 6 percent groene stroom tegen 2010 gehaald wordt, is dit onder meer omwille van het meerekenen van projecten die ecologisch weinig verantwoord zijn, zoals het bijstoken van enkele percenten biomassa in oude, vervuilende steenkoolcentrales met een laag rendement. Bent u bereid dit soort projecten niet langer in aanmerking te laten komen voor groenestroomcertificaten en dus ook niet voor de groenestroomdoelstelling van 6 percent tegen 2010?

Mevrouw de minister, dit zijn een aantal concrete vragen die voortkomen uit het feit dat de VREG aan de alarmbel trok omdat de toename van het geïnstalleerde vermogen naar hernieuwbare-energie-installaties minder groot is dan de voorbije jaren, en vooral omdat de investeerders als verklaring geven dat ze aarzelen om te investeren in nieuwe projecten omdat er geen duidelijkheid is over de regelgeving en over het ondersteuningskader voor na

2010. Het is belangrijk dat die duidelijkheid snel zal worden gegeven.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik sluit me graag aan bij de interpellatie van de heer Glorieux. Mevrouw de minister, op 13 mei pakte u uit met zegeberichten over de toename van groene stroom in Vlaanderen, wat natuurlijk goed nieuws is. U kon een groei van 14 percent noteren voor 2007. Twee dagen later pakte de VREG uit met een 'wake-up call', zeggende dat we ervoor moeten oppassen dat het investeringsklimaat niet wordt ondergraven en dat we dringend nood hebben aan groenestroomdoelstellingen voor de periode na 2010.

Ik denk nochtans dat deze legislatuur stappen vooruit zijn gezet om het aandeel van de groene stroom te doen toenemen. De heer Glorieux heeft al gewezen op de rondzendbrief over de ruimtelijke inplanting van windmolens waarvoor de normen geobjectiveerd zijn, ten opzichte van vorige rondzendbrieven. We hebben er ook voor gezorgd dat er een bodemprijs is voor groenestroomcertificaten uit windenergie, die ook contractueel kan worden vastgelegd met de netbeheerders voor een periode van tien jaar. Dat zijn goede stappen, maar we mogen niet bij de pakken blijven zitten.

Een van de drijvende krachten voor meer groene stroom is uiteraard het minimale percentage dat we leveranciers opleggen om stroom uit hernieuwbare energie te halen. Net daar knelt het schoentje, ook volgens de VREG. In het regeerakkoord hadden we afgesproken dat we in 2006 al de groenestroomdoelstellingen tot en met 2018 zouden vastleggen. In het kader van de rondzendbrief over de ruimtelijke inplanting van windmolens stond nog eens opgenomen dat we de doelstellingen in 2006 tot 2020 zouden vastleggen. We hebben naar aanleiding van het debat dat we in dit parlement hebben gevoerd over de energievoorziening in Vlaanderen, een resolutie goedgekeurd en gevraagd om zeer snel de doelstellingen voor na 2010 vast te leggen. In antwoord op die resolutie heeft minister-president Peeters gezegd dat hij effectief de doelstelling zou verhogen van 6 percent tegen 2010 naar 12 percent tegen 2015, wat ons inderdaad goed op weg stelt om de Europese doelstellingen, namelijk 13 percent hernieuwbare energie tegen 2020 te halen.

Begin januari heb ik u nog eens geïnterpelleerd, mevrouw de minister, over het uitblijven van die doelstellingen na 2010. De meerderheid heeft toen een motie goedgekeurd waarin we de Vlaamse Regering vragen om zeer snel werk te maken van het vastleggen van die doelstellingen. U begrijpt dat we enigszins ongeduldig beginnen te worden en dat we u toch willen vragen om met een zekere spoed die doelstellingen na 2010 vast te

leggen. Blijkbaar is dat ook noodzakelijk om het investeringsklimaat te kunnen handhaven, zoals blijkt uit de aanbeveling van de VREG.

Mevrouw de minister, ik had graag van u een deadline gehad: tegen wanneer zult u aan de Vlaamse Regering voorstellen om de doelstellingen na 2010 vast te leggen en te verhogen? Op welke manier zullen de andere hinderpalen voor investeringen in windenergie uit de weg worden geruimd? We hebben vorige donderdag met minister Van Mechelen nog een interessant debat gehad over de ruimtelijke inplanting van windmolens. Minister Van Mechelen heeft toen gezegd dat in de marge van het decreet Ruimtelijke Ordening binnen de Vlaamse Regering was afgesproken om windmolens voortaan ook zonder een ruimtelijk uitvoeringsplan te kunnen laten inplanten in landbouwgebied. Binnen welke deadline mogen wij daar resultaten van verwachten? Wanneer zullen ook die aanpassingen op het vlak van ruimtelijke ordening er komen, die het voor de investeerders niet meer zullen bemoeilijken om snel tot investeringen in windenergie over te gaan?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, een van de beloftes in het Vlaamse regeerakkoord – en men kan die niet altijd allemaal uitvoeren – is heel duidelijk: "In de loop van 2006 leggen we de groenestroomdoelstellingen vast voor de periode tot 2018." Mevrouw de minister, u hebt dat nog eens heel duidelijk herhaald in uw beleidsbrief Energie 2007-2008.

Ik wil toch het verhaal nuanceren van mijn vriend de heer Glorieux over het behalen van de groenestroomdoelstellingen. Hij zegt dat in 1999 zij de trendsetter zijn geweest. Ere wie ere toekomt, maar in de studie die de VITO heeft gemaakt in 2006 staat dat de groenestroomdoelstellingen die gehaald zijn in 2002, 48 percent was van wat was vooropgesteld. In 2003 was dat 71 percent en in 2004 was dat 64 percent. Vorig jaar is gebleken dat de doelstelling voor 2005 voor 91 percent werd gehaald. Vandaag blijkt dat voor 2006 voor het eerst sinds de inwerkingtreding van het mechanisme van de groenestroomcertificaten, de doelstelling niet alleen volledig gehaald is, maar zelfs met 12 percent overschreden wordt. Los van wie gelijk heeft, vind ik dat dat eens gesitueerd mag worden. Heel waarschijnlijk is de basis daarvan gelegd door de vorige regering. Dat plaatst dit verhaal toch in een andere context.

Mevrouw de minister, het valt niet te ontkennen dat onder de burgerbevolking een ware hype is ontstaan ten aanzien van alle mogelijke vormen van alternatieve energie. Wij kunnen de aanvragen voor zonnepanelen niet meer bijhouden. Hetzelfde geldt voor het inplanten van kleinschalige windturbines. Vorige week is er nog een debat over gevoerd in de commissie voor Leefmilieu.

Mevrouw de minister, de vraag is of de beslissing van minister Van Brempt om het gebruik van biobrandstoffen bij De Lijn stop te zetten, geen extra negatieve impact heeft op het investeringsklimaat over groene stroom.

Op de site van Envirodesk stond het bericht dat u een ontwerp van decreet voorbereidt over de groenestroomdoelstellingen tot 2020, waarbij meteen ook steunmaatregelen en dergelijke zouden worden geregeld. Klopt dat?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik zal op de vragen van de heer Glorieux en de heer Martens gebundeld antwoorden en de vragen van de heer Peumans ondertussen meenemen. Er is verwezen naar het Vlaamse regeerakkoord 2004-2009, waarin letterlijk te lezen staat: "In de loop van 2006 leggen we de groenestroomdoelstellingen vast voor de periode tot 2018." Dat is een heel duidelijke zin, maar ik wil daar een even duidelijke kanttekening bij maken: het heeft geen zin om groenestroomdoelstellingen te bepalen die dan zes, acht of tien maanden later opnieuw gewijzigd worden. Dat zou pas tot onzekerheid aanleiding geven.

Het is misschien goed nog eens in herinnering te brengen wat er is gebeurd in 2002. In 1999 werden de eerste doelstellingen vastgelegd. Ze werden al eens aangepast op 5 juli 2002 en vijf maanden later, op 5 december 2002, werden ze nog eens aangepast. Zo iets moeten we absoluut vermijden.

In 2004, bij het onderhandelen over het regeerakkoord, was van een Europees energie- en klimaatpakket nog geen sprake. In 2006 werd duidelijk dat een dergelijk pakket er zat aan te komen. Initieel werd erin voorzien tegen 2007, in opvolging van de lentetop, maar ook dat heeft een beetje meer voeten in de aarde gehad. Het pakket is er nog niet, maar het werd al in ontwerpvorm voorgesteld in 2008, een paar maanden geleden.

Het is belangrijk om nu nog eens duidelijk te maken dat het pakket dat werd voorgesteld door de Europese Commissie, doelstellingen bevat voor broeikasgasemissiereducties en voor hernieuwbare energie, maar niet voor groene stroom afzonderlijk, en dat in tegenstelling tot de richtlijn van 2001. Wel is groene stroom een onderdeel van hernieuwbare energie. Een Europese groenestroomdoelstelling voor 2020 is er niet en zal er wellicht ook niet komen.

Wel is er een ontwerp-richtlijn, die voor België een doelstelling van 13 percent voorstelt voor hernieuwbare energie in 2020. Het is dus geen doelstelling voor Vlaanderen, maar voor het volledige grondgebied van ons land. Het is geen doelstelling voor groene stroom, maar voor

hernieuwbare energie. Het gaat dus over één pakket: groene warmte, groene koeling en biobrandstoffen.

Of de doelstelling voor België in de richtlijn 13 percent blijft, hoe de doelstelling over de federale en de regionale overheden zal worden verdeeld en hoe de Vlaamse doelstelling zal worden verdeeld tussen groene stroom, groene warmte of groene koeling en biobrandstoffen, moet nog worden uitgemaakt. Het is voor mij van belang om in deze discussie de kar niet voor het paard te spannen.

Ik heb er in deze commissie al op gewezen dat we op een foute manier aan het werken zouden zijn indien we vandaag groenestroomdoelstellingen bepalen en die binnen een paar maanden verhoogd moeten worden, omdat ze lager zijn dan nodig om de doelstelling voor hernieuwbare energie te halen, of verlaagd moeten worden, omdat blijkt dat ze duurder zijn dan maatregelen voor groene warmte en koeling of biobrandstoffen.

Voor mij is het, net zoals voor het bedrijfsleven, van belang dat er maatwerk wordt geleverd, geen kunst- en vliegwerk. We zitten in een Europese context en dat betekent dat ook de timing Europees is. Ik wil me dan ook niet binden aan een deadline, want dat zou fout zijn. Deze discussie verloopt trouwens in een constructieve sfeer. Als in de volgende maanden evenwel zou blijken dat de Europese Unie er toch niet in slaagt om de doelstellingen voor hernieuwbare energie finaal te bepalen, dan zullen we – ook daarover ben ik duidelijk – de Vlaamse groenestroomdoelstellingen wel bepalen, al valt het uiteraard te verkiezen dat de besluiten van de Europese Raad worden uitgevoerd.

Morgen en overmorgen ben ik in Bonn, daar zal onder meer de problematiek van de biobrandstoffen worden besproken. Over een maand is er opnieuw Europese Raad in Luxemburg, en ook daar staat het thema op de agenda. In de komende weken zullen we nog klaarheid en duidelijkheid moeten krijgen. Ik verkies het om het proces nog even te laten lopen.

Mijnheer Glorieux, u hebt het over een ‘groeiachterstand’, maar ik weet niet wat u daar precies mee bedoelt. De vorige keer heb ik het hier al over gehad, maar toen werd u een beetje kwaad. Het is deze Vlaamse Regering die ervoor heeft gezorgd dat de groenestroomopwekking meer dan verdrievoudigd is. Ik spreek over resultaten, niet over fantasietjes of doelstellingen. We hebben een verdrievoudiging gekend op amper drie jaar tijd: van 545.971 megawattuur in 2004 naar 1.637.502 megawattuur in 2007. In het Vlaamse Gewest stijgt de groenestroomopwekking in 2007 meer dan 37,5 keer sneller dan het verbruik van stroom – dit werd heel gedetailleerd uitgerekend. De bijkomend opgewekte groene stroom dekt in 2007 bijna volledig de bijkomend verbruikte stroom – dit is niet onbelangrijk. Eén derde van alle ooit in het Vlaamse Gewest opgewekte groene

stroom, werd opgewekt in 2007. Het is dus een beetje fout om te zeggen dat we achteruitgaan, want we gaan absoluut vooruit.

Als we even kijken naar het buitenland, dan zien we dat in 2005 de groenestroomopwekking in België met een derde steeg, van 2,1 percent naar 2,8 percent, voornamelijk dankzij Vlaanderen. Tezelfdertijd daalde de groenestroomopwekking in de Europese Unie van 13,7 percent naar 13,6 percent voor de EU-25, en van 14,7 percent naar 14,5 percent voor de EU-15. Tot mijn spijt beschikt Eurostat nog niet over actuele regionale cijfers, want ook daaruit zouden we kunnen opmaken dat Vlaanderen geenszins blijft hangen.

Zowel de doelstelling van de richtlijn en van het regeerakkoord als de doelstellingen van het Elektriciteitsdecreet betreffen elektriciteit uit hernieuwbare energiebronnen in het algemeen, en niet de windenergie in het bijzonder, maar dit weet u. Voor windenergie bestaat geen afzonderlijke doelstelling. De 450 megawatt alsook de 900 gigawattuur zijn ramingen, geen doelstellingen en ze dateren van 2005. Het aandeel van windenergie binnen de groenestroomopwekking blijft in vergelijking met andere energiebronnen, stabiel op 17 percent en dat is goed voor een tweede plaats.

Ik ben het met u eens dat windenergie, zoals trouwens ook de andere energiebronnen, in de toekomst gepromoot moeten worden en zelfs nog een beetje meer bevorderd moeten worden, en daarom werden een aantal initiatieven genomen en staan er nog een aantal initiatieven op stapel. Ik verwijs in het bijzonder naar de versoepelde bebakeningsvoorschriften en naar de verlaagde onevenwichtskosten. Ik geef toe dat het twee federale maatregelen zijn, maar ze werden genomen op aandringen van de Vlaamse Regering.

Bovendien heeft de Vlaamse Regering, om de rechtszekerheid te herstellen, de potentieelstudie alsook de studie en de consultatie over de onrendabele toppen afgerond, de decretaal gewaarborgde opkoopbedragen voor groenestroomcertificaten bij energiebeleidsovereenkomst werden contractueel verzekerd door de netbeheerders, de omzendbrief over de inplanting van windmolens werd geactualiseerd, dat gebeurde in samenwerking met minister Van Mechelen, en bij besluit werden de typevoorschriften voor de inplanting van windmolens gegarandeerd. Een volgende stap die zal worden gezet, is de aanpassing van het decreet Ruimtelijke Ordening om agrarische gebieden te kunnen openstellen voor windmolens zonder een ruimtelijk uitvoeringsplan te moeten vaststellen, maar uiteraard met behoud van de vergunningsplicht.

Mijnheer Glorieux, het uitreiken van groenestroomcertificaten voor het bijstoken van biomassa in steenkoolcentrales, werd beslist door de vorige Vlaamse

Regering, niet door de huidige. De vorige Vlaamse Regering heeft bovendien ook in groenestroomcertificaten voorzien voor installaties die hout opstoken, een maatregel die de huidige regering ongedaan heeft gemaakt.

Vlaanderen blijft voorstander van een Europese duurzaamheidstoets die zich niet beperkt tot biobrandstoffen voor transport, maar ook geldt voor biomassa in thermische en elektriciteitscentrales. Een gewestelijk initiatief ter zake is zinloos als de andere gewesten en lidstaten niet meedoen. Het is een zaak die Europees moet worden aangepakt. Er moet vanuit Europa een degelijk beoordelingskader worden aangereikt, dat kan bijvoorbeeld gebruik maken van het voorbereidend onderzoek dat in Nederland en het Verenigd Koninkrijk werd verricht. Als we het niet zo aanpakken, zal het ene land bepaalde brandstoffen gebruiken die in een ander land worden verboden. Dergelijke situaties moeten we volledig proberen te vermijden, zeker omdat we in een gemeenschappelijke markt opereren.

De Vlaamse Regering heeft, zowel rechtstreeks ten aanzien van de eurocommissaris voor het Energiebeleid, de heer Andris Piebalgs als onrechtstreeks via de voorbereiding van de Belgische standpuntbepaling, aangedrongen op een zo goed mogelijke maatstaf om uit te maken wat kan en wat niet kan.

Mijnheer Peumans, ook in verband met uw algemene vraag over de biobrandstoffen, geef ik daarmee heel duidelijk aan dat het nu niet het moment is om emotionele beslissingen te nemen. We moeten dit dossier goed begeleiden. We moeten in sterke mate oog hebben voor de gevaren en de problemen. Het duurzaam kader moet binnen de Europese context worden opgesteld.

De heer Martens heeft in eerste instantie een vraag over de uitspraken van de VREG gesteld. Ik heb het marktrapport en de persartikelen uiteraard gelezen. Ik heb de persconferentie zelf niet bijgewoond. Wat de berichtgeving betreft, heb ik me laten informeren. Ik citeer wat de VREG tijdens de persconferentie heeft verklaard: "Een van de factoren die kunnen bijdragen tot het verderzetten van het succesvolle hernieuwbare-energiebeleid en WKK-beleid is het vastleggen van quota-doelstellingen op langere termijn dan 2010." Ik ben het daar uiteraard volkomen mee eens. Die doelstellingen moeten er komen.

In het kader van de Europese doelstelling voor hernieuwbare energie zullen Vlaamse doelstellingen worden bepaald. Die doelstellingen moeten België in staat stellen de doelstellingen voor 2020 die in de Europese richtlijn zijn opgenomen of definitief zullen worden opgenomen, in rekening te brengen.

Als ik het goed begrijp, denken sommige mensen momenteel onterecht dat er enige rechtsonzekerheid is. We weten hoe dan ook dat de doelstellingen een pak hoger

zullen liggen. Ook in de tijd zullen ze verder gaan dan vandaag het geval is. Er zal echter altijd wat rechts-onzekerheid blijven bestaan. Die doelstelling bepaalt immers enkel de verhouding met het energieverbruik. We weten dat de Europese Commissie van mening is dat we niet enkel in hernieuwbare energie moeten investeren. Een andere belangrijke uitdaging betreft het inperken van het globaal verbruik. We moeten meer energie-efficiënt te werk gaan. Indien het globaal energieverbruik in absolute cijfers daalt, zakt wat in functie van de doelstelling moet worden geproduceerd mee. Het gaat om een afweging van de doelstelling en het volume aan energie dat wordt verbruikt. Er zal altijd een onzekere factor blijven.

Ik wil de mensen die nog aan de woorden van de VREG zouden twijfelen, melden dat ik op de website van de VREG deze ontroerende mededeling heb gelezen: "De mening van de VREG strookt absoluut met die van de minister over het verleden en het heden." Dit is niet onbelangrijk.

De heer Peumans wil een globale aanpak. Ik wil hier effectief toe overgaan. Zodra we met doelstellingen komen, moet ons steunmaatregelenbeleid mee zijn uitgewerkt. Dit zal ook voor rechtszekerheid zorgen.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Ik zou de minister voor het antwoord kunnen bedanken, maar ze zal allicht mijn ontgoocheling begrijpen. Ik weet nog steeds niet wanneer welke groenestroomdoelstellingen naar voren zullen worden geschoven. Ik weet niet over welke periode het zal gaan of welke ondersteuningsmaatregelen hieraan zullen worden gekoppeld.

Dat ik dit niet weet, doet er eigenlijk niet toe. Dat de projectontwikkelaars dit niet weten, is veel erger. Hoewel het steeds een welles-nietesspelletje zal blijven, wil ik erop wijzen dat de verdrievoudiging van het vermogen aan windenergie geen verdienste van de huidige Vlaamse Regering is. Het gaat hier om een voortzetting van een systeem dat in de loop van de vorige legislatuur in gang is gezet en dat zonder bijkomende inspanningen blijft lopen.

Het probleem is dat de groei duidelijk afneemt. Dit geldt vooral voor de windenergie in Vlaanderen. Er is een groei, maar die groei is veel minder groot dan in landen als Nederland. Ondanks onze achterstand is het vermogen dat jaarlijks in Nederland wordt bijgeplaatst nog veel groter dan het vermogen dat in heel België wordt bijgeplaatst. Het gaat om het dubbele. Ik weet niet wat dit voor Vlaanderen betekent. Die verhouding moet nog groter zijn.

Ik wil even benadrukken waarom de doelstellingen zo belangrijk zijn. Tijdens de conferentie van de Europese

windenergiesector op de Heizel zijn een aantal cijfers naar voren gebracht. De sector verwacht dat tegen 2020 in Europa ongeveer 150 miljard euro zal worden geïnvesteerd. Dat betekent dat jaarlijks 330 miljoen ton CO₂ zal worden bespaard. Dit is het equivalent van ongeveer 165 miljoen auto's. De sector heeft berekend dat 12 tot 14 percent van de gevraagde elektriciteit, wat niet hetzelfde als de gevraagde energie is, in de EU door middel van windenergie kan worden opgewekt. Op die manier kunnen 20 miljard euro aan brandstofkosten en 8 miljard euro aan CO₂-kosten worden vermeden. Tegen 2020 zou dit in de hele EU 368.000 nieuwe jobs opleveren. Dit zijn de jobs van morgen.

Het is dan ook belangrijk dat de projectontwikkelaars in Vlaanderen niet de boodschap krijgen dat de overheid alles nog eens wil bekijken. Ze moeten op korte termijn duidelijkheid over de doelstellingen krijgen. Die doelstellingen moeten meerdere jaren beslaan. Ze moeten minstens tot 2020 en liefst tot 2025 lopen.

Het gaat trouwens niet enkel om de doelstelling, maar ook om het ondersteuningskader dat hieraan wordt gekoppeld. De minister moet dit niet doen om mij te plezieren. Het gaat hier om een groeiende en innovatieve sector en om de jobs van de toekomst. We moeten deze sector in Vlaanderen alle kansen op ontwikkeling geven. Dit kan enkel indien we de sector duidelijkheid bieden. Dit is het signaal dat de sector als reactie op het rapport van de VREG heeft gegeven. Ik vraag dan ook eens te meer om heel snel concrete doelstellingen naar voren te brengen.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Ik wil ook kort op het antwoord van de minister repliceren. Ik heb natuurlijk begrip voor de stelling dat een groenestroomdoelstelling voor 2020 afhankelijk is van het aandeel dat onze groene stroom in de totaliteit van groene-energiebronnen moeten innemen. We moeten weten welk potentieel er op het vlak van hernieuwbare motorbrandstoffen, huisbrandolie en dergelijke is. Ik begrijp dat de minister dit wil afwachten. Dit neemt evenwel niet weg dat we ondertussen al een eerste stap zouden kunnen zetten. We zouden tot en met 2015 al een eerste doelstelling kunnen vooropstellen.

We zouden ons hiervoor op de bestaande studie van de VITO in verband met het potentieel aan hernieuwbare energie kunnen baseren. De doelstelling die de vorige minister van Energie, huidig minister-president Peeters, heeft beloofd, bedroeg 12 percent voor 2015. Die doelstelling was van deze studie afgeleid en bleek een no-regretmaatregel in te houden. Het gaat om een technisch aanwezig en economisch haalbaar potentieel. Niets staat ons in de weg om, in afwachting van een definitieve opmeting van het aandeel van de groene stroom en het

aandeel van de hernieuwbare energiebronnen in vergelijking met de andere energiedragers, nu al een intermediaire doelstelling tot en met 2015 vast te leggen.

De investeerders die in 2010 of in 2011 een windmolen willen laten opleveren, moeten vandaag beslissingen nemen. Het maakt niet uit of de VREG dit expliciet heeft verklaard. Ze moeten turbines bestellen, een milieueffectenrapport (MER) laten opstellen, een bouw- en milieuvergunning aanvragen of de Vlaamse Regering ervan overtuigen een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) op te stellen. Hoewel ze ingevolge het uitblijven van vaste doelstellingen voor de periode na 2010 niet met zekerheid weten of ze die investeringen nadien zullen terugverdienen, moeten ze vandaag al beslissingen nemen.

De minister wil geen deadlines hanteren. Dit helpt de zaken volgens haar niet vooruit. Op het federale bestuursniveau worden constant deadlines vooropgesteld. De minister wil dit niet doen. De investeerders moeten uiterlijk eind dit jaar weten welke doelstellingen ze voor de periode na 2010 kunnen verwachten. Ze moeten kunnen berekenen wat de marktwaarde van de groenestroomcertificaten zal zijn. Ze moeten kunnen berekenen of ze de investeringen die ze vandaag al moeten goedkeuren, op termijn al dan niet zullen terugverdienen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Glorieux, ik begrijp uw standpunt. U mag evenwel niet vergeten dat ik al gesprekken met de investeerders achter de rug heb. De investeerders zijn vooral in locaties geïnteresseerd. De vereenvoudiging van de inplanting van windmolens in agrarisch gebied is zeer belangrijk. Dit maakt de investeringen realistischer. Verder is ook de timing van groot belang. We injecteren jaarlijks trouwens meer dan 300 miljoen euro rechtstreeks in deze sector.

De vraag van de heer Martens houdt hier verband mee. Hij stelt terecht dat de sector doelstellingen wil. Het hieraan gekoppelde steunmaatregelenpakket is hiermee onlosmakelijk verbonden. Indien we doelstellingen bepalen, moeten we ook steunmaatregelen bepalen. Die moeten gelijklopen.

Ik ben bijzonder blij dat de heer Martens geen probleem met tussentijdse doelstellingen heeft. De criteria in de studie van de VITO kunnen hiervoor als basis dienen. Die studie vormt in elk geval een zeer waardevolle en goede basis. Ik kan perfect begrijpen dat we dit spoor moeten volgen. Dit zal allicht tot een landing leiden. Alvorens we een steunmaatregelenpakket vastleggen, moeten we zeker zijn dat het aangekondigde Europese scenario gelijk zal lopen met wat we regionaal willen uitwerken.

Met redenen omklede moties

De voorzitter: Door de heer Glorieux en door de heer 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.

Interpellatie van de heer Jan Peumans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, en tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de uitvoering van het decreet van 22 maart 2002 houdende goedkeuring van het samenwerkingsakkoord tussen de federale staat en de gewesten met betrekking tot het meerjareninvesteringsplan 2001-2012 van de NMBS, meer bepaald wat betreft het uitblijven van regionale cijfers inzake spoorweginvesteringen, het uitblijven van informatie over pre- en cofinanciering en het negeren van de gewesten bij de actualisatie van het investeringsprogramma 2008-2012

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, normaal gezien had ik deze interpellatie niet willen houden. Mijn interpellatie vloeit niet voort uit frustratie. Dat is een te zwaar woord. Indien de gevraagde gegevens eindelijk ter beschikking zouden worden gesteld, zouden interpellaties als deze uitgesloten zijn.

Mijn uitgangspunt blijft mijn vraag om uitleg van 19 juni 2007. Ik heb hierover al met de minister gecommuniceerd. Ik heb toen om een stand van zaken in verband met het investeringsprogramma 2001-2012 gevraagd. Op 18 november 2008 heb ik een antwoord ontvangen. Dit is op zich niet zo verwonderlijk. De termijnen zijn wat ze zijn. Dit antwoord was evenwel eigenlijk geen antwoord.

Vervolgens heb ik dit punt in december 2007, tijdens de bespreking van de begroting 2008, weer met de minister besproken. Ik citeer uit het antwoord: “De vraag van de heer Peumans richt zich tot federale materie, met name het investeringsprogramma van een federale instelling. Desalniettemin wenst ook de minister over deze informatie te beschikken en heeft ze via haar administratie aangedrongen op het verkrijgen van deze informatie.” Wie het wil, kan dit opzoeken.

Na herhaald aandringen, heb ik op 21 februari 2008 een heel vriendelijke brief van de minister ontvangen. Hier

was een afschrift van een brief aan minister Vervotte aan toegevoegd. Minister Vervotte was toen bevoegd voor overheidsbedrijven. Dat is ze nu misschien nog. In die brief werd minister Vervotte verzocht de nodige aanvullende gegevens te verstrekken.

Die vraag naar aanvullende gegevens is het gevolg van het instemmingsdecreet dat we op 22 maart 2002 hebben goedgekeurd. Dat is ongeveer zes jaar geleden. De gegevens zijn nog altijd niet boven water gekomen.

De huidige 60/40-regel is sowieso niet in overeenstemming met de feitelijke investeringsbehoeften van beide regio's en kan op geen enkele wijze worden getoetst, geëvalueerd of bijgestuurd. Ik leg de nadruk op deze drie werkwoorden. Een bijsturing zou een actualisering op basis van het investeringsprogramma 2008-2012 kunnen zijn.

Inmiddels is al bijna een jaar verstreken en is mij als antwoord op mijn initiële vraag nog geen enkel aanvullend regionaal gegeven bezorgd. Uit verschillende andere toespraken valt zelfs af te leiden dat de gewesten op geen enkele manier bij de actualisering van het investeringsprogramma 2008-2012 zijn betrokken. Dit is mijn interpretatie. Uit de antwoorden op een aantal andere vragen om uitleg blijkt immers dat de Vlaamse overheid het ook niet weet.

Af en toe verschijnen berichten over stappen die de Vlaamse overheid ten aanzien van de NMBS wil zetten. Het gaat hier dan om infrastructurele en om exploitatiegebonden investeringen. Ik geef een paar voorbeelden.

Er zal een snelle verbinding met Luik en Antwerpen vanuit Hasselt komen. Minister Van Brempt heeft dit in december 2007 aangekondigd. We hebben de minister naar een stand van zaken gevraagd. Die stand van zaken is in feite nihil.

Het Spartacusplan Limburg voorziet in een hogere frequentie van het aanbod vanuit Hasselt. Ik leg hier de link met de NMBS. Dit wordt als de belangrijkste onderlegger van het plan vooropgesteld.

Een stimulusstudie doet met betrekking tot de NMBS veel voorstellen. Voor Limburg heeft dit niets opgeleverd.

Onlangs is in het tijdschrift Knack naar een studie van het bureau Grontmij verwezen. We hebben dat onderzoek inmiddels gekregen. In de studie wordt voorgesteld lijn 52, Antwerpen-Boom-Puurs, door een light-rail te vervangen. Hier zijn allerlei haalbaarheidscriteria aan verbonden.

Tot slot is er de discussie over het historisch tracé van de IJzeren Rijn. Ik heb gezien dat in het meerjarenpro-

gramma van 2005 van de NMBS zelfs een bedrag is opgenomen om deze werken uit te voeren. Ik heb die werken nog niet gezien. Langs Nederlandse zijde zijn al werken uitgevoerd. Langs Belgische zijde is dat niet het geval.

Op de IJzeren Rijn na, worden deze projecten niet door de NMBS betaald. De Vlaamse overheid staat, hier al dan niet door middel van pps-constructies, voor in.

Wie niets over een investeringsprogramma te zeggen heeft, wil zelf allerlei zaken financieren. Op die manier kunnen bepaalde zaken alsnog van de grond komen. Dit is merkwaardig. Ik denk hierbij aan de zogenaamde prefinanciering die in maart 2001 door toenmalig minister-president Dewael als een 'feitelijke regionalisering van de NMBS' is omschreven. Dit blijkt moeilijk van de grond te komen.

Uit het antwoord op mijn schriftelijke vraag van 19 juni 2007 blijkt dat na twee jaar enkel voor de modernisering van de lijn Brussel-Luxemburg, de zogenaamde couponlijn, een uitgave is geboekt. De beloofde aanvang van de Liefkenshoektunnel is er nog niet. Ik citeer even stuk 938 (2001-2002) – Nr. 3, waarin toenmalig minister Stevaert het volgende verklaart: "Voor het eind van 2001 zal de NMBS in opdracht van de federale overheid het dossier voor de tweede spoortunnel onder de Schelde indienen. Dat moet toelaten de procedure van het RUP te starten." Dit beloofde RUP is in 2008 goedgekeurd. Dat heeft zeven jaar geduurd. Dat is een knappe prestatie. Qua aankondigingspolitiek kan dit tellen. Een andere frappante zinsnede is de volgende: "Voor het eind van 2002 zal de NMBS in opdracht van de federale overheid bij de bevoegde gewestelijke overheden het volledig dossier indienen voor het aanvragen van de administratieve toelatingen en vergunningen voor de tweede havenontsluiting van Antwerpen." De snelheid waarmee dit alles gebeurt, zal de heren Martens en Penris en mevrouw De Ridder zeker interesseren.

Tot op heden is de NMBS niet geregionaliseerd. Dat is een pijnlijke vaststelling. Uit de talrijke buitenlandse voorbeelden blijkt namelijk dat dit perfect uitvoerbaar is. Ik nodig iedereen uit om een literatuuronderzoek te verrichten. Er zijn veel meer regionale dan nationale spoorwegmaatschappijen. Dit is zelfs in China het geval. In Catalonië wordt het openbaar vervoer door de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya en door de Renfe verzorgd. Die werken perfect naast elkaar.

Hoewel er voldoende voorbeelden zijn, wordt hier in het kader van de toekomstige staatshervorming, als die er al komt, zelfs niet over gesproken. Er wordt zelfs niet over een zitje in de raad van bestuur gesproken. Zelfs het samenwerkingsakkoord is niet behoorlijk met cijfers over de nodige investeringen en over de vervoersstromen van personen en cargo onderbouwd. Er worden geen cijfers gebruikt om te onderbouwen waarin tot op

heden is geïnvesteerd en waarin in het kader van het programma 2008-2012 nog zal worden geïnvesteerd.

Dit heeft belang omdat ik signalen over de personeelsinzet opvang. Ik baseer me op wat mensen uit de spoorwegsector zeggen. In verhouding tot de prestaties die in het Franstalige landsgedeelte en bij ons worden geleverd, zijn er in het Franstalige landsgedeelte 4000 personeelsleden te veel. Dat is hun gegund. Dit is slechts een voorbeeld. Er zijn er nog.

Ik nodig iedereen uit om het samenwerkingsakkoord over het investeringsprogramma 2001-2012 te lezen. In hoofdstuk 2 wordt gezegd dat er een executief comité van ministers van mobiliteit wordt opgericht om onderzoek en coördinatie van openbaar vervoer te doen en opvolging van de uitvoering van het investeringsplan. Dat is zeer belangrijk. Ik veronderstel dat die comités elk jaar bij elkaar zijn gekomen en dat u mij perfect kunt aangeven wat er is geïnvesteerd, voor welke bedragen en waar.

De gewesten verbinden zich ertoe procedures betreffende administratieve toelatingen en vergunningen binnen de kortste tijd af te handelen. Minister Van Mechelen heeft al vaak bevestigd dat men dat doet. Er zijn nu problemen met Diabolo wat betreft het Brusselse gewest. Ik weet niet wanneer die zullen worden opgelost. In elk geval staan in het oorspronkelijke samenwerkingsakkoord een heleboel toezeggingen over stedenbouwkundige vergunningen. Ik citeer: "De NMBS moet voor eind 2002 bij de gewesten dossiers indienen voor de projecten Brussel-Ottignies, Brussel-Nijvel en de tweede havenontsluiting Antwerpen. De NMBS moet voor eind 2001 een dossier indienen voor de tweede spoortunnel onder de Schelde."

Dan is er het verhaal van de renteloze prefinanciering, waarin men alles aan alles heeft gekoppeld. U weet dat er een Brussels dossier is, twee Waalse dossiers en twee Vlaamse, namelijk de prefinanciering Antwerpen en Zeebrugge. Er is ook gezegd dat het GEN zo snel mogelijk moet worden afgehandeld. Men heeft ook afgesproken in bijlage 9 die bij de samenwerkingsovereenkomst zit, om een analyse te maken van de behoeften op het gebied van verplaatsing. Dat zou een grootscheepse studie worden op basis waarvan men al dan niet de nodige bijstellingen kan doen.

Mevrouw de minister, ik zit al vier jaar in het Vlaams Parlement. Ik heb op alle mogelijke manieren gepoogd om die cijfers naar boven te krijgen. Het verheugt me dat u zelf ook geïnteresseerd bent om te weten hoe het zit.

Mevrouw de minister, kunt u mij een procentueel overzicht bezorgen van de investeringen die werden gedaan in de periode 2001-2007 per gewest, en een schriftelijke detaillijst van de gedane investeringen bij de NMBS, NMBS Holding en Infrabel? Welke evaluatie

heeft tot op heden plaatsgevonden over de uitvoering van het decreet van 22 maart 2002 en het bijhorende samenwerkingsakkoord? Welk overleg heeft wanneer plaatsgevonden met de verschillende onderdelen van de NMBS Holding, NMBS en Infrabel over de uitvoering van dit decreet? Met welk resultaat en welke bijsturingen? Welke projecten zijn niet opgenomen in de 60/40-verdeelsleutel in de periode 2001-2007 en 2008-2012? Welke overlegsituaties hebben plaatsgevonden om te bepalen welke investeringen er zullen plaatsvinden in de periode 2008-2012? En wat is het resultaat van dit overleg? Zit daar bijvoorbeeld de IJzeren Rijn in, de Liefkenshoekspoortunnel, de tweede havenontsluiting? Hoeveel projecten worden op dit ogenblik bestudeerd waarbij men denkt gebruik te maken van de infrastructuur van de NMBS, NMBS Holding en Infrabel, maar waarvan de kosten volledig door het gewest zullen worden betaald? Welke regionale cijfers kunt u sinds de goedkeuring van het decreet voorleggen over alle onderdelen van de spoorwegen, zoals reizigers, cargo, opstappers in stations, zodat we een goed inzicht krijgen in waar en hoe de vervoersstromen lopen? Men kan ook de toetsing doen aan de 40/60-verdeelsleutel. Graag had ik een evaluatie van de co- en prefinancieringsprojecten zoals afgesproken. Graag had ik een globale evaluatie van het samenwerkingsakkoord in al zijn onderdelen.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de voorzitter, ik heb de indruk dat vele vragen voor federaal minister Vervotte bestemd zijn. Dit gezegd zijnde, mogen we ons toch ongerust maken over het kader dat we destijds in het leven hebben geroepen om vanuit de gewestelijke overheid bepaalde investeringen naar voren te trekken via het systeem van pre- en cofinanciering. Ik vind het bijvoorbeeld niet gezond dat een dossier zoals de tweede goederenspoorontsluiting van de haven van Antwerpen, op de Griekse kalender dreigt terecht te komen door het feit dat we als gewest blijkbaar geen enkele claim kunnen leggen op het investeringsplan van de NMBS en dat we er geen enkele invloed op kunnen uitoefenen.

U onder meer, mevrouw de minister, bent samen met uw collega's bezig om oplossingen te vinden voor heel de corridor van het Albertkanaal op de oost-westas tussen het Antwerpse havengebied en het Ruhrgebied. We creëren in het kader van het Ecologisch Netwerk Albertkanaal bijkomende bedrijventerreinen. We zitten daar nu al met een verkeersinfarct. Het spoor kan een deel van de oplossing brengen en dat kan eventueel gekoppeld worden aan investeringsprojecten die samenhangen met de tweede goederenspoorontsluiting. Het feit dat het gewest daar niet aan kan en we onze desiderata niet kunnen meegeven aan de federale overheid, vind ik een serieus mankement.

Ik betreur anderzijds, mijnheer Peumans, dat u zegt dat dat in het kader van de tweede fase van de staatshervorming

niet aan bod mag of kan komen. We hadden wat dat betreft wel grotere ambities inzake die tweede fase.

Wat ons betreft, is ook die 60/40-verdeelsleutel compleet achterhaald en moet ook een federale spoorwegmaatschappij zijn centen in de eerste plaats investeren waar die het hoogste maatschappelijke rendement kunnen opleveren. Als dat hogere maatschappelijke rendement in Vlaanderen kan worden gehaald, dan moet dat maar in Vlaanderen gebeuren. Euro's moeten uitgegeven worden waar ze het meeste maatschappelijke rendement halen, en niet op basis van een soort kunstmatige verdeelsleutel die nog stamt uit de tijd van de wafelijzerpolitiek. We moeten af van dergelijke rigide verdeelsleutels. In afwachting zouden we onze bevoegdheden op het vlak van co- en prefinanciering ten volle moeten kunnen benutten en invloed moeten kunnen uitoefenen op het investeringsprogramma van de NMBS, zeker voor die investeringen die ook de mobiliteitsvraagstukken in Vlaanderen mee kunnen oplossen.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik sluit me aan bij de terechte vraag van de heer Peumans. De 60/40-verhouding is, zoals de heer Martens al zei, absoluut niet realistisch. We moeten op federaal vlak nagaan hoe we de verhouding beter kunnen laten aansluiten op de feitelijke behoeften van een regio. Los daarvan moeten we, omdat die verdeelsleutel momenteel bestaat, daarover alle voorhanden zijnde cijfers kunnen inkijken. We merken dat dat momenteel niet gebeurt. De vragen van de heer Peumans zijn al zeer uitgebreid, maar ik stel de bijkomende vraag of er ooit door de NMBS een uitleg aan wordt gegeven. Misschien wordt nu in het kader van de communicatie die de minister ongetwijfeld zal hebben met het federale niveau, daarover uitleg gegeven.

Er worden heel veel gegevens gevraagd, onder meer over hoever men achterstaat met de cofinanciering en hoever men achterstaat ten aanzien van de samenwerkingsovereenkomst die is gesloten. Geeft de NMBS daar een uitleg aan? Zegt ze zwart op wit dat ze die investeringen niet noodzakelijk vindt of dat ze zelfs niet bereid is om de investeringen die worden geprefinancierd door Vlaanderen, te ondersteunen?

Mevrouw de minister, u zult ongetwijfeld op de hoogte zijn van een nieuwe vraag die aan het lijstje kan worden toegevoegd, namelijk in verband met de ontsluiting van de luchthaven van Deurne, wat onlosmakelijk is verbonden aan de planning van kantoren- en bedrijvenruimte. Dat zou bijkomend moeten worden opgenomen in het lijstje, want de minister van Mobiliteit heeft, deels terecht, erop gehamerd dat de ontsluiting er moet komen indien men de kantoornota wil uitvoeren

en in kantoren wil voorzien op de luchthaven van Deurne. Hoe zult u dat opnemen in het lijstje in het overleg met het federale niveau?

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, wat de laatste vraag van mevrouw De Ridder betreft: we hebben daarover straks een interpellatie en ook nog een in de Antwerpse gemeenteraad. Mevrouw De Ridder zal twee keer antwoord krijgen op haar vragen. Ik stel voor dat de minister een poging doet om ook al op die laatste vraag een antwoord te geven, dan zal ik dat straks in mijn interpellatie aan de minister-president meenemen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Dat is goed geprobeerd, mijnheer Penris. Mijnheer Peumans, ik begrijp uw lichte vorm van irritatie. Ik ben voorzichtig in mijn uitdrukking, maar ik deel uw irritatie voor een deel. Uw interpellatie heeft ertoe geleid dat we ondertussen toch wat informatie hebben.

De timing is spectaculair. We hebben vers van de pers een uitvoering van het investeringsprogramma gekregen, waarbij een analyse is gemaakt door onze diensten vanaf 2001 tot 2006. Voor 2007 zijn er nog geen cijfers beschikbaar. In de periode 2001-2003 was de verhouding 60,07 percent Vlaanderen en 39,93 percent Wallonië; in de periode 2004 is de verhouding 60 percent tegen 40 percent; en in de periode 2005-2006 is de verhouding 60 percent tegen 40 percent. Mijnheer Peumans, ik zal deze cijfers laten overmaken via het commissiesecretariaat. Deze gegevens zijn afkomstig uit de drie documenten: 'Uitvoering investeringsbudget 2001-2003', 'Resultaten uitvoering van het investeringsbudget dienstjaar 2004' en 'Uitvoering van het plan 2005-2007 (periode 2005-2006) beheersrapport' van de NMBS-Groep.

In de 60/40-verdeelsleutel zijn enkel projecten opgenomen die lokaliseerbaar zijn in het Vlaamse of het Waalse Gewest. Deze verdeling houdt rekening met de beslissingen die op 14 juli 2001 door de federale regering genomen zijn in verband met het statuut van bepaalde investeringsprojecten. Zo zijn er projecten van nationaal belang, bijvoorbeeld Diabolo, transregionale lijnen, bijvoorbeeld de lijnen 161 en 124, en transnationale en internationale projecten, bijvoorbeeld lijn 162. Deze worden niet mee opgenomen in de 60/40-verdeelsleutel.

Het investeringsprogramma voor de komende vijf jaar, 2008-2012, is nog niet definitief goedgekeurd. Momenteel heeft er nog geen overleg plaatsgevonden tussen de federale en de gewestregeringen aangaande het investeringsprogramma 2008-2012, maar de federale minister van overheidsbedrijven heeft op 16 mei 2008 – ik heb de brief bij me – het ontwerp van investeringsplan

2008-2012 van de NMBS-Groep ter informatie overgemaakt aan het Vlaamse Gewest. We moeten het nog doornemen en er zal door het Vlaamse Gewest nog overleg over aangevraagd worden met de NMBS, want het is nog niet definitief goedgekeurd.

Op dit ogenblik zijn er drie projecten hangende waar de kosten door middel van pre- of cofinanciering mee gedragen worden door het Vlaamse Gewest. Het betreft hier de Liefkenshoekspoorverbinding, de te realiseren spoorweginfrastructuren in de haven van Zeebrugge en de wederindienstneming van het spoorvak Lanaken-Nederlandse grens van de spoorlijn 20.

Uw volgende vraag betrof de regionale cijfers, en daarover moet ik u teleurstellen: de NMBS-Groep stelt geen regionale cijfers ter beschikking in zijn jaarverslagen.

De moeilijkste vragen komen op het laatst, namelijk die over de evaluatie. Mijnheer Peumans, het is nog wat vroeg om de projecten van pre- en cofinanciering te evalueren. De overeenkomst van cofinanciering betreffende de Liefkenshoekspoorverbinding in de haven van Antwerpen werd afgesloten op 20 december 2007. In deze overeenkomst werd bepaald dat NMBS Holding via Infrabel jaarlijks op 31 maart en op 30 september aan het Vlaamse Gewest verslag zal uitbrengen aangaande het beheer van de middelen die aan haar zijn toevertrouwd. Op deze tijdstippen moet die evaluatie gebeuren. Op 31 maart 2008 werd nog geen verslag overgemaakt, aangezien de 'financial close' van de pps-constructie nog niet bereikt is.

De overeenkomst van prefinanciering van de te realiseren spoorweginfrastructuren in de haven van Zeebrugge werd afgesloten in december 2006. Een eerste betaling werd verricht in 2007. Ook hier is het nog iets te vroeg om tot evaluatie van het project over te gaan. Wel is in de voornoemde overeenkomst vastgelegd dat de betrokken partijen, namelijk de Belgische Staat, het Vlaamse Gewest, NMBS-Holding, Infrabel en de nv SPV, jaarlijks samenkomen om de vooruitgang van de werken te evalueren. Wat de wederindienstneming van het spoorvak Lanaken-Nederlandse grens van de spoorlijn 20 betreft, zijn de voorbereidende werken aan Belgische zijde gepland vanaf medio 2008. Ook hier is het wat vroeg een evaluatie van het project te maken.

Ik kom nu tot uw achtste vraag, die ik samen met uw tweede vraag over het decreet van 2002 behandel. Het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest met betrekking tot het meerjarige investeringsplan voor 2001-2012 van de NMBS, lijkt me vrij moeilijk te evalueren omdat het op verschillende belangrijke onderdelen ofwel gerealiseerd, ofwel voorbijgestreefd, ofwel vervangen is door andere akkoorden en overeenkomsten. Het feitelijke

investeringsprogramma van de NMBS en later van de NMBS-Groep, moest ook afgestemd worden op de jaarlijks beschikbare investeringsmiddelen. Met het oog op de realisatie van het Gewestelijk Expressnet (GEN) rond Brussel werd, in uitvoering van dit samenwerkingsakkoord, op 4 april 2003 een specifieke overeenkomst afgesloten, bekrachtigd bij de wet van 17 juni 2005.

Binnen de stuurgroep voor het GEN werden ook steeds de procedures inzake vergunningverlening voor de investeringswerken op de GEN-lijnen en voor de realisatie van het Diaboloproject voor de bediening van de luchthaven van Zaventem opgevolgd. Aangaande de pre- en cofinanciering door de gewesten van spoorwegprojecten werd een algemeen kader beslist door het overlegcomité tussen de federale regering en de gewestregeringen, meer bepaald op 11 oktober 2005. Het Executief Comité van de ministers van Mobiliteit heeft echter nog geen evaluatie gemaakt van de bestaande samenwerkingsstructuur.

Ik wil graag enkele opmerkingen meegeven betreffende het samenwerkingsakkoord. Het principe van de uniciteit van de onderneming NMBS wordt geëerbiedigd in artikel 1. Artikel 4, nopens het investeringsplan, samen met de uitvoering ervan, wordt u bezorgd. Wat betreft artikel 5, is het programma voor 2008-2012 nog niet goedgekeurd. Wat betreft uw opmerking nopens artikel 6, is het nog niet helemaal duidelijk of de opsplitsingen naar uitgaven en inkomsten gehaald worden. Bij artikel 7: het afschaffen van overwegen is een vrij moeizame procedure, waarbij de NMBS de kosten telkens volledig op de wegbeheerder afwentelt. Artikel 8: de bouwvergunningen voor de lijnen 161 en 124 zijn door het Vlaamse Gewest afgeleverd. Op de lijn 161 zijn de werken al bezig. Artikel 9: de vergunningen voor de bouw van de Diabolo en de lijn Brussel-Mechelen zijn afgeleverd door het Vlaamse Gewest en de werken zijn nog bezig. In het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest ontbreekt nog een vergunning. Artikel 10: het Vlaamse Gewest is van oordeel dat we onze verbintenissen zijn nagekomen voor 161 en Diabolo, en dat er constructief wordt meegewerkt aan de realisatie van de projecten op de lijnen 50A en 124. Tot slot wat betreft het comité van de ministers van Mobiliteit en de permanente samenwerking, heb ik gelezen in artikel 3 dat het federale niveau hieromtrent de uitnodigende partij is om vergaderingen te beleggen. Ik heb gemerkt dat er de voorbije jaren nul vergaderingen hebben plaatsgevonden. Ik denk dat het dringend tijd is om die structuur voor dat overleg op te nemen, samen met de federale minister van Overheidsbedrijven en de staatssecretaris voor Mobiliteit, om na te gaan op welke manier we een meer actieve participatie en samenwerking kunnen bereiken.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. U weet wat de heer Penris heeft

gezegd in de plenaire zitting, namelijk dat het allemaal ministers zijn van dezelfde politieke partij, zelfs aan de Waalse kant, namelijk cdH. Dat moet dat overleg nog gemakkelijker maken. *(Opmerkingen van minister Hilde Crevits)*

De eerste vaststelling is dat we moeten wachten tot 2008 om wat cijfertjes te krijgen. De optelsom werd gemaakt door de administratie Openbare Werken.

Er is het behoud van de capaciteit en er is de uitbreiding van de capaciteit in uw tien- of twaalfjarenprogramma. Ik geef twee voorbeelden. Het eerste is de haven van Antwerpen, die me heel na aan het hart ligt. De tweede toegang tot de haven werd in 2001 geraamd op 29 miljard Belgische frank. Er staat een eerste bedrag ingeschreven in 2001, 24 miljoen, en dat bedrag stijgt tot 2012 en tegen die tijd zou de tweede toegang tot de haven af zijn. Het tweede voorbeeld is de IJzeren Rijn. Dit zijn de twee voorbeelden die het meest tot de verbeelding spreken. Ik vraag me af welke werken men eigenlijk in de plaats heeft gezet? Op basis waarvan werd een keuze gemaakt? Is het een keuze waar Vlaanderen achter stond? Was Vlaanderen vragende partij?

Ik geef een voorbeeld: de ontsluiting van de haven van Zeebrugge. Volgens mij is dat, zeker nu met de hele discussie over het Schipdonkkanaal, een vrij prioritaire ontsluiting, maar Vlaanderen moet in een investeringspakket van 700 miljard Belgische frank aan prefinanciering doen. En dat durft u, net als uw voorgangers, een feitelijke regionalisering van de spoorwegen te noemen. Ik stel vast dat voor de grote prioriteiten die Vlaanderen heeft, de kredieten wel werden ingeschreven, maar dat er uiteindelijk niets mee werd gedaan.

Mevrouw de minister, ik ben blij om te horen wat de heer Martens en mevrouw De Ridder zeggen. De 40/60-verdeelsleutel is achterhaald. Ik vraag u om zo vriendelijk te willen zijn om dit bij de federale minister aan te kaarten – deze vragen worden trouwens ook op federaal niveau ingediend, dat lijkt me logisch. De spoorwegen weigeren om regionale cijfers te geven. Sorry, maar dat wil zeggen dat de federale overheid ons gewoon uitlacht.

Er is nu een staatssecretaris van Mobiliteit, u zeer goed bekend, die die tent van binnen en van buiten kent. Er bestaan wel regionale cijfers en ik wil u oproepen om erachteraan te gaan. Dit is fundamenteel. De spoorwegen delen wel het aantal opstappers in alle stations in Vlaanderen mee. Als u dus zou willen weten hoeveel mensen opstappen in Bachte-Maria-Lerne, dan zou de NMBS u dat kunnen vertellen, maar de NMBS kan u dat ook vertellen voor Brussel-Centraal. De regionale cijfers over vervoersstromen, goederenstromen, maar ook over investeringen en dergelijke, zijn er – en ik wil er nog een keer op aandringen om ze te krijgen. Als er

voor 40 percent investeringen worden gedaan in Wallonië, moeten er ook voor 40 percent ingenieurs zijn om die investeringen te doen. Worden die vanuit Brussel aangestuurd of vanuit de regionale directies?

Mevrouw de minister, ik wil hier dus toch nog een keer op aandringen. Ik had het antwoord wel een beetje verwacht, want ik hoor de spoorwegen altijd zeggen dat ze geen regionale cijfers hebben, maar natuurlijk hebben de spoorwegen die wel. Men kan u perfect zeggen hoeveel mensen in welke werkplaatsen hoeveel locomotieven onderhouden en zo meer. Met het oog op de verdeling, maar ook met het oog op de vervoersbehoefte, vind ik dit vrij fundamenteel.

U zegt dat de evaluatie van dit decreet moeilijk is. Het is een decreet dat nog altijd bestaat. Het is een decreet dat nog altijd uitvoering moet krijgen. Ik wil er toch nog eens op aandringen dat uw administratie een grondige evaluatie doet – en ik begrijp uiteraard dat dit niet vandaag kan gebeuren – van waar we anno 2008 staan op het vlak van alle investeringen die de spoorwegen zouden moeten doen. Dit is vrij dringend. De evaluatie is nodig, al was het maar om aan te duiden wat wel en wat niet werd uitgevoerd van een decreet, dat door het Vlaams Parlement werd goedgekeurd.

Er is nog altijd de bijlage 9 bij het samenwerkingsakkoord, en die gaat ervan uit dat men een behoeftestudie zal doen om te bekijken wat de grote behoeften zijn. Ik heb de indruk dat de studie nooit uitgevoerd zal worden, want als men die zou uitvoeren, zou men tot de conclusie komen dat de investeringen niet gebeuren waar ze zouden moeten gebeuren, zoals de heer Martens ook opmerkte.

Mevrouw de minister, bedankt voor een aantal antwoorden, maar er blijven nog een aantal hiaten. Ik zou er toch op willen aandringen dat we een goed overzicht krijgen van wat de activiteiten zijn die een federale overheidsdienst zoals de spoorwegen, voor beide gewesten en voor de prioriteiten van de beide gewesten betekent.

Mijnheer de voorzitter, ik kondig vanuit de meerderheid een met redenen omklede motie aan.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Peumans, bedankt voor uw aanvulling. Ik meen dat ik vrij duidelijk ben geweest. We hebben de cijfers van de voorbije jaren en we hebben het ontwerp van investeringsprogramma voor de toekomst. Zowel voor wat het verleden betreft als voor wat de toekomst betreft, hebben we dus materiaal en bovendien hebben we het materiaal inzake de toekomst gekregen op een moment dat er nog niet definitief beslist is. Dat betekent dat we nog kunnen spreken.

U hebt gelijk dat de communicatie zo is dat we de voor Vlaanderen nuttige informatie krijgen, zodat we

voldoende stof hebben en desnoods zelf een evaluatie kunnen maken. Ik zal dit samen met minister Van Brempt en met het federale niveau opnemen. De brief ter zake wordt verstuurd.

Met redenen omklede motie

De voorzitter: Door de heer Peumans 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 Frans Peeters tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, en mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de onduidelijkheid over het model van een bypass in het fietsvademecum

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Frans Peeters: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik heb me laten vertellen dat op dit ogenblik het fietsvademecum in herziening is. Dit is misschien het moment om enkele problemen aan te pakken die aanleiding kunnen geven – of geven – tot verwarring voor weggebruikers en inzonderheid voor de zwakke weggebruikers.

Ik zou willen verwijzen naar de aanleg van kruispunten waarbij wordt gekozen voor rechtsafslaand autoverkeer buiten de verkeerslichten of buiten de rotondes, de zogenaamde bypasses. Op deze manier kan er uiteraard een grotere capaciteit voor dit rechtsafslaand autoverkeer gegenereerd worden, maar de kruising van de fietsers met deze vrije rechtsafstrook is een heikel punt. Ofwel maakt men de fietser ondergeschikt aan het autoverkeer en men kan dit doen door diverse technische ingrepen; ofwel regelt men de kruising van fietsers en auto's met verkeerslichten, maar als men hiervoor kiest, is er eigenlijk geen vrije rechtsafstrook meer voor het autoverkeer, wat een nog meer compacte en complexe situatie op het kruispunt teweegbrengt.

Er zijn concrete situaties waarbij deze bypass werd aangelegd en waar tegelijkertijd de fietsers uit de voorrang gesignaleerd zijn en er daarnaast een zebrapad wordt geschilderd waar de voetgangers voorrang hebben. Dit geeft aanleiding tot moeilijk begrijpbare situaties, zowel voor fietsers als voor autobestuurders. Als een fietser al rijdende wil oversteken via de fietsoversteek,

dan moet hij voorrang verlenen. Als hij afstapt en het zebrapad juist ernaast gebruikt, dan heeft hij voorrang. In de schriftelijke versie van mijn vraag heb ik dit geïllustreerd met een tekening.

Mevrouw de minister, mijn vragen zijn kort en heel eenvoudig. Van verkeersexperts weet ik dat de problemen reeds werden gesignaleerd, maar dat er nog steeds geen oplossingen werden aangereikt. Bent u op de hoogte van de onduidelijkheden aan dit model uit het fietsvademecum? Wat zijn de ervaringen met dit model op verschillende locaties in Vlaanderen?

Bent u bereid om te onderzoeken of dit model kan worden aangepast met het oog op meer duidelijkheid voor de weggebruikers?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Peeters, ik dank u voor de vraag. Het klopt dat er op dit ogenblik een evaluatie bezig is van het fietsvademecum, maar voor ik u twee vragen punctueel beantwoord, wil ik een en ander kaderen.

De schikkingen voor het rechtsafslaand verkeer op een kruispunt met verkeerslichten is vaak een moeilijk en delicaat punt, en daarom is een bypass voor dit rechtsafslaand verkeer vanuit een aantal oogpunten aantrekkelijk. Het rechtsafslaand autoverkeer kan er immers vrij vlot verlopen en het eigenlijke kruispunt, zonder de bypass, wordt veel compacter.

Een bypass kan echter ook delicaat zijn voor de fietsers en de voetgangers. Als er regelmatig voetgangers een dergelijke bypass moeten kruisen, wordt er in de regel een voetgangersoversteek, een zebrapad, gemarkeerd. Het autoverkeer moet in dat geval voorrang verlenen aan de overstekende voetgangers. Voor de fietsers die dergelijke bypass moeten kruisen, bestaan er meerdere mogelijkheden, elk met eigen voor- en nadelen. Deze mogelijkheden werden ook in het vademecum 'fietsvoorzieningen' opgenomen.

Ik geef er u twee. Aan de fietser wordt, om een schijnveiligheid voor zichzelf te vermijden, een oversteek gegeven waarbij hij voorrang moet geven aan het autoverkeer. De configuratie van het fietspad bij deze oversteek, zoals ook weergegeven wordt op een tekening in het vademecum 'fietsvoorzieningen', komt wel overeen met de voorrangssituatie. Het nadeel van deze oplossing is dat een voetgangersoversteek met voorrang voor de overstekende voetgangers, en een fietsoversteek met voorrang voor het autoverkeer, vlak naast elkaar gelegen zijn. Zoiets kan niet, want dat leidt tot een onmogelijke situatie, maar ik moet wel opmerken dat soortgelijke situaties ook voorkomen op honderden andere kruispunten in Vlaanderen en zelfs in het buitenland. Er is maar

één geval waarin men zo'n schikking kan aanvaarden: de plaatsen waar de hoeveelheid voetgangers en fietsers heel beperkt is. Als het er heel veel zijn, dan wordt de situatie te moeilijk.

Als geoordeeld wordt dat zowel de voetgangers als de fietsers best voorrang zouden hebben ten overstaan van het verkeer op de bypass, dan werd in het vademecum 'fietsvoorzieningen' geoordeeld dat een andere configuratie de beste is: het fietspad blijft overal gewoon naast de rijbaan ingeplant, waarmee deze voorrangssituatie het beste wordt ondersteund. Deze schikking heeft het nadeel dat de kruisingen van de fietsers met het autoverkeer op de bypass heel wat langer worden. Deze oplossing schikt eerder bij relatief grote hoeveelheden voetgangers en fietsers tegenover het aantal wagens op de bypass.

Er is ook een tussenoplossing, waarbij op de plaats van de kruising van de overstekende voetgangers en fietsers een verkeerslicht wordt geplaatst dat de beurtelinge doorgang duidelijk regelt van auto's enerzijds en voetgangers en fietsers anderzijds. Ook dat is mogelijk. Het nadeel hiervan is dat de bypass geen echte bypass meer is, maar dat een kruispunt met verkeerslichten wordt uiteengetrokken in twee deelskruispunten, wat de situatie complexer maakt en de wachttijden voor de fietsers langer.

Bypasses zijn nuttig, maar in combinatie met zwakke of trage weggebruikers zijn er sowieso conflicten en problemen. Elke oplossing heeft voor- en nadelen. We moeten ervoor zorgen dat de voorrangssituatie en het wegbeeld maximaal op elkaar afgestemd zijn, want dat is het enige dat de duidelijkheid zal bevorderen. Er blijven evenwel nog een aantal aspecten die onduidelijk kunnen overkomen voor sommige weggebruikers, zoals bijvoorbeeld een voetgangersoversteek en een fietsoversteek met verschillende voorrangssituaties, naast elkaar. In het algemeen zijn de ervaringen met vermelde schikkingen min of meer positief te noemen.

De schikkingen werden in de tijd uitgebreid besproken met alle betrokken actoren en kwamen er als de beste uit, ook al beseft men dat geen enkele oplossing ideaal is; vandaar dat er inderdaad wel een bereidheid is om te bekijken op welke manier er meer duidelijkheid en meer veiligheid gecreëerd kan worden. Dat zal moeten blijken uit een uitgebreidere evaluatie dan de evaluatie die nu beschikbaar is van de bestaande en geïnventariseerde locaties.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Frans Peeters: Ik dank u voor het antwoord. Het is duidelijk dat er inderdaad verwarring kan ontstaan, vooral op plaatsen met een zebrapad naast een fietsoversteekplaats. Ook in de praktijk stelt men dit

vast. De fietsers steken al rijdende gewoon mee over met de voetgangers, maar op dat ogenblik is er natuurlijk geen oogcontact met chauffeurs van motorrijtuigen, wat tot gevaarlijke situaties leidt.

Ik heb begrepen, mevrouw de minister, dat in het kader van de evaluatie, en misschien van een meer diepgaande evaluatie, nader zal worden onderzocht hoe dergelijke conflictsituaties in de toekomst kunnen worden vermeden.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Joke Schauvliege tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de aanleg van duurzame en gebruiksvriendelijke trage wegen

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mevrouw Joke Schauvliege: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, er doet zich een probleem voor met de aanleg van de trage wegen die door de zwakke weggebruikers en de recreanten gebruikt worden. Wandelaars, fietsers, joggers, maar ook ruiters maken graag gebruik van de trage wegen. Natuurlijk maken ook de landbouwers gebruik van die trage wegen, want zij hebben ze nodig om hun land te bereiken.

Er zijn enerzijds de trage wegen die een doorsteek hebben en aan de andere kant zijn er de wandelwegen in onze bossen en natuurgebieden. Tal van die weggetjes worden aangelegd door de VLM, andere door de lokale besturen.

Nu blijkt dat er zich een probleem voordoet met heel wat van die weggetjes, want ze worden aangelegd met steenpuin en afval van steen of bouwafval. Dit startte als proefproject, maar komt steeds vaker voor. Het probleem is dat de stenen loskomen en heel wat problemen veroorzaken voor fietsers en voor joggers, want het is heel onaangenaam om die paden te gebruiken. Het grootste probleem is dat via het steenpuin steeds meer afval op die weggetjes terechtkomt dat daar niet thuishoort.

Ik heb begrepen dat u onlangs een 'plaatsafstapping' hebt gedaan in de Uitkerkse Polders, waar een weggetje werd aangelegd met zulke stenen. Ik vernam dat wielertoeristen u op sleeptouw hebben genomen.

Ik wil ook verwijzen naar de paden in het Gentse natuurgebied Bourgoyen-Ossemeersen, want er blijkt asbest aanwezig te zijn in de paden. Dat is niet de enige plek: ook in het Sint-Baafskouterpark werd al ijzer, glas en smurrie op de weggetjes gevonden.

Ook is gebleken dat de attesten die worden afgeleverd voor het puin dat op die paden wordt gestort, niet altijd in orde zijn.

Er zijn dus twee problemen: het comfort van de weggebruiker en het, soms gevaarlijke, afval dat niet thuishoort in onze natuurgebieden en landbouwgebieden.

Mevrouw de minister, hebt u een idee van de hoeveelheid puin die jaarlijks op trage wegen of wandelwegen wordt gestort? Erkent u het probleem van het puin en de stenen die op lichtverharde trage wegen wordt gedumpt? Zijn er gebruiksvriendelijke alternatieven waardoor er geen bouwafval moet worden gestort op de wegen?

Kunt u richtlijnen geven aan de VLM, die heel veel van die natuurinrichtingsprojecten uitwerkt en die afhankelijk is van het Vlaamse Gewest? Kunt u richtlijnen geven zodat de trage wegen op een duurzame, milieuvriendelijke en gebruiksvriendelijke manier worden aangelegd? Soms leggen de lokale besturen die paden aan. Ik weet dat een aantal firma's die het steenafval kwijt willen, nogal wat reclame maken bij de lokale besturen en stellen dat ze die paden op een heel goede manier kunnen aanleggen, maar het resultaat is ernaar en er worden niet steeds voldoende kwaliteitseisen gesteld. Misschien kunt u een subsidie- of een samenwerkingsovereenkomst koppelen aan het duurzaam en correct aanleggen van de paden?

Wat is de stand van zaken van het onderzoek naar de aanwezigheid van asbest in de verharding aangebracht in een aantal Gentse natuurgebieden? Weet u hoe het asbestafval terecht kwam tussen het puin? Kunnen er conclusies uit worden getrokken om dit in de toekomst te vermijden?

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de voorzitter, ik sluit me graag aan bij deze vraag. Het gaat volgens mij om een probleem van handhaving, want de afvalstoffenwetgeving stelt dat men enkel secundaire grondstoffen als niet-vormgegeven bouwstof mag aanwenden voor verharding van dergelijke paden, als ze over een gebruikscertificaat beschikken dat door de OVAM wordt afgeleverd. In principe moet dat certificaat garanderen dat de secundaire grondstoffen kwaliteitsvol zijn, dat er geen verontreinigingen in zitten, dat ze aan bepaalde uitloognormen voldoen en dergelijke meer. Als dat niet het geval is, is dit een manifeste overtreding van de afvalstoffenwetgeving en dan moet de OVAM de handhaving opvoeren, want dan is dit manifest in strijd met de regelgeving die we over secundaire grondstoffen hebben uitgeschreven.

Het zou een verkeerd signaal zijn, mevrouw de minister, om nu, wegens die foutieve aanpak en het illegaal

gebruik maken van afvalstoffen als verhardingsmateriaal, secundaire grondstoffen in hun algemeenheid in een slecht daglicht te stellen. Het is immers wel degelijk van belang om secundaire grondstoffen, op voorwaarde dat ze beschikken over een gebruikscertificaat en geen verontreinigingen bevatten, te gebruiken als substituuat, als vervangingsmateriaal, voor primaire grondstoffen zoals grind.

Er is immers ook een afbouw op het vlak van de grindwinning. We moeten dan ook alles in het werk stellen om zo veel mogelijk kwaliteitsvolle secundaire grondstoffen te gebruiken. Ik pleit in dat verband voor een verplichting van het selectief sloopbestek, wat de kwaliteit van die secundaire materialen in grote mate zou moeten bevorderen en wat een wettelijk aanvaarde toepassing van die secundaire grondstoffen kan vergemakkelijken en stimuleren.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik dank mevrouw Schauvliege voor de vraag en de heer Martens voor de aansluitende beschouwing.

Mevrouw Schauvliege, er is tot op vandaag geen systematische inventarisatie van de hoeveelheid puin dat jaarlijks op de trage wegen wordt gestort.

Het is belangrijk om bij inrichting van trage wegen rekening te houden met verschillende aspecten: het functioneel gebruik van de wegen, de geografische bodemvariatie en de landschapsecologische en cultuurhistorische randvoorwaarden. In het kader van de inrichtingsprojecten die door de Vlaamse overheid gesubsidieerd worden, gebeurt de inrichting van de trage wegen op een zorgvuldige manier op basis van een grondige analyse van de bovenstaande criteria. Indien particulieren of andere overheden trage wegen inrichten, zijn ze gebonden door de vereiste vergunningen. Indien vergunningsvoorwaarden niet zijn gevolgd of geen vergunning werd aangevraagd, kan de overheid optreden.

U verwijst naar mijn bezoekje aan de Uitkerkse Polders. Het is wel grappig vast te stellen dat zoiets nog sneller geweten is als er geen pers bij is. Ik was daar niet omdat er geen vergunning zou zijn verleend, maar omdat er een probleem zou zijn op het vlak van de uitvoering van de werken. Ondertussen is daar een oplossing voor in de maak.

In het kader van de door Vlaanderen gesubsidieerde inrichtingsprojecten wordt, op basis van een analyse van het functioneel gebruik, de bodemvariatie en de landschapsecologische en cultuurhistorische randvoorwaarden van de trage wegen, een heel scala aan verhardingstypes toegepast. Men kan allerlei materialen gebruiken: beton, tweesporenbeton, kasseien, gestabiliseerde steenslag, steenslag, natuurlijk materiaal, zoals hakselmateriaal, zelfs onverhard. Naargelang het materiaal is het

comfort voor de ene wat beter dan voor de andere. Zeker voor wandelpaden in een meer natuurlijke omgeving is het gebruik van natuurlijk materiaal een waardevolle optie.

De VLM is in het kader van de inrichtingsprojecten die door de Vlaamse overheid gesubsidieerd worden, steeds op zoek naar de meest gepaste inrichting van de trage wegen. Hierbij wordt actief gezocht naar de meest duurzame en gebruiksvriendelijke oplossingen, aangepast aan de omgeving. Hiervoor wordt, in het kader van Europese samenwerkingsprojecten, ook actief gezocht naar vernieuwingen op dat vlak in andere landen. Men gaat dus wel eens over de haag kijken.

Op dit ogenblik onderzoekt de VLM of ze samen met andere Europese partners de mogelijkheden van een Europees samenwerkingsproject specifiek rond de inrichting van wegen in de open ruimte kan uitwerken. In dat project zouden goede voorbeelden samengebracht worden. Dat zal ongetwijfeld inspirerend werken voor alle, ook lokale, overheden.

De VLM hanteert de toepasselijke bepalingen uit het door het agentschap Wegen en Verkeer opgestelde Standaardbestek 250. De laatste versie van dit standaardbestek dateert van vorig jaar en kan teruggevonden worden via www.wegen.vlaanderen.be.

Voorbeelden van goed ingerichte trage wegen kunnen inspirerend werken voor alle overheden. Goede inrichting uit zich zowel in het gebruik van duurzame materialen, een duurzame inrichting in relatie tot het beoogde gebruik van de weg en een duurzame inrichting in relatie tot de bodemvariatie en de landschapsecologische en cultuurhistorische randvoorwaarden van de weg. Net zoals er een vademecum bestaat voor fietspaden, zou het goed zijn te overwegen een gelijkaardig vademecum op te maken voor de trage wegen. Uiteraard zullen hier ook de resultaten van het Europese project dat op dit moment loopt, de basis vormen voor het Vlaamse vademecum, dat dan ter beschikking kan worden gesteld van de gemeentelijke overheden.

Mevrouw Schauvliege, er is een onderzoek gebeurd naar de concentratie van asbest in de wandelpaden. De resultaten tonen aan dat er geen urgente sanering noodzakelijk is. De stad Gent en de Vlaamse Landmaatschappij zetten wel juridische stappen om de aannemers die het steenpuin voor de wandelpaden hebben aangevoerd, in gebreke te stellen. De wegbedekking moet volledig worden verwijderd. Zolang dat niet is gebeurd, moeten een reeks maatregelen garanderen dat er geen gevaar is voor de volksgezondheid. Er zullen regelmatig luchtstalen worden genomen.

Mijnheer Martens, we moeten er inderdaad voor zorgen dat er geen herhaling mogelijk is. Een aangepast reglement voor het breken van puin in VLAREA is

daarbij geen overbodige luxe. U stelt terecht dat het selectief sloopbestek een vereiste is. De zaak wordt opgenomen met mijn collega, minister Van Mechelen, die verantwoordelijk is voor de ruimtelijke ordening.

Mevrouw Schauvliege, hoe het asbestafval in het puin is terechtgekomen, is nog niet duidelijk. Dat wordt onderzocht.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mevrouw Joke Schauvliege: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. U zegt dat u rekening houdt met het functioneel gebruik en dat wordt gekeken naar de duurzaamheid van het materiaal. Ik kan niet anders dan vaststellen dat steeds meer steenpuin gebruikt wordt om die wandel- en fietspaden en trage wegen aan te leggen. In het begin wordt dat verhard, maar later komen die stenen los. U bent zelf een loopster. U weet dan ook dat dit voor heel wat hinder zorgt bij het lopen.

Het is een goed idee een vademecum voor trage wegen op te stellen. Ik dank u daarvoor.

Ik kan u tal van voorbeelden geven van gevallen waarbij mensen komen aanzetten met allerlei zaken die ze gevonden hebben op die wegen. Ik pleit er dan ook voor om nog meer controle uit te oefenen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Joris Vandenbroucke tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het proefproject met verliestijdinformatie op de E17

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke: Mevrouw de minister, op 12 februari 2008 heb ik u gevraagd waarom, net zoals in het buitenland, op de dynamische tekstborden geen reistijdinfo wordt weergegeven, terwijl de VRT-verkeersredactie sinds oktober 2007 en de filelijn deze info wel verspreiden. U hebt toen geantwoord dat de VRT-verkeersredactie en de filelijn gebruik maken van technologie die niet betrouwbaar en accuraat genoeg is. He gaat daarbij om zogenaamde 'Floating Car Data'-technologie (FCD). Anonieme gps- en gsm-signalen worden gekoppeld aan informatie die verzameld is bij een normale doorstroming. Op die manier kan men berekenen wat de verwachte verliestijd is op een bepaald traject. Het is de firma Be-Mobile die deze gegevens overmaakt aan de VRT en de filelijn.

Volgens u is die technologie niet accuraat genoeg, in het bijzonder bij filevorming. Dat bleek ook uit proefprojecten

in 2005 en in 2007. Zo zou een project ter hoogte van de Kennedytunnel met Be-Mobile op basis van deze technologie een aantal knelpunten bevestigen. U hebt toen ook gezegd dat het verkeerscentrum werkt aan een systeem met dubbele lussen en camera's, wat garant staat voor permanente accuraatheid. U zou willen wachten tot deze technologie kan worden geïmplementeerd alvorens met verliestijdinformatie te werken op onze autosnelwegen.

In een persbericht van 18 mei 2008 kondigde u een proefproject aan met verliestijdinformatie op de E17 tussen Haasdonk en Waasmunster. De bedoeling is om het verkeer dat de werken nadert via tekstkarren tijdig te informeren over de verwachte verliestijd. In uw persbericht lees ik dat u daarvoor samenwerkt met Be-Mobile op basis van de FCD-technologie, die u enkele weken geleden nog als onbetrouwbaar bestempelde. U zei toen dat het niet volstond om op een bord boven de Kennedytunnel aan te geven dat er twintig minuten verliestijd te verwachten valt tussen Antwerpen en Gent. Vandaag gaat u echter net die informatie geven op de tekstkarren.

Mevrouw de minister, waarom wordt voor dit proefproject wel geopteerd voor een samenwerking met Be-Mobile op basis van technologie die enkele maanden geleden nog als onvoldoende betrouwbaar werd beschouwd? Onder welke voorwaarden wordt samengewerkt met Be-Mobile? In de wandelgangen heb ik van een aantal ambtenaren gehoord dat de kostprijs die Be-Mobile aanrekent voor het aanleveren van die anonieme gsm- en gps-signalen veel te hoog ligt voor de overheid. Hoe staat het daarmee? Om welke projecten inzake reistijdinformatie en op basis van welke technologie gaat het in de nabije toekomst? Gaat u verder met deze technologie, of kiest u voor een andere technologie?

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mevrouw de minister, u bent een tijd geleden in Sint-Niklaas geweest. U hebt toen een toelichting gegeven over de bijzonder belangrijke werken op de E17. In de regio bestaat heel wat bezorgdheid over de uitvoeringstermijn en over het mogelijke sluipverkeer dat daarmee gepaard zou kunnen gaan. Weet u al in welk systeem wordt gewerkt? Wordt er vijf, zes of zeven dagen per week gewerkt? Wordt er in ploegen gewerkt?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer De Meyer, er is een zeer uitgebreide bundel beschikbaar. Daarin staat alle informatie over de werken. Die informatie is ondertussen ook gegeven aan de gemeentebesturen. Als dat niet het geval is, zal ik daarvoor zorgen.

De werken zijn bijzonder belangrijk. Er wordt al heel lang gevraagd naar de uitvoering van die werken. Ik ben me ook zeer goed bewust van de impact ervan op het verkeer. Toch moeten ze worden uitgevoerd. We proberen het verkeer zo vlot mogelijk door de werken te loodsen. Er wordt gewerkt met versmalde rijstroken. Ook dat is een keuze die consequenties heeft. We willen daarmee de verkeersafwikkeling zo veel mogelijk langs die E17 laten verlopen.

Mijnheer Vandenbroucke, ik heb het verslag bij van wat ik vorige keer heb gezegd. Ik zie dat u die gegevens ook hebt meegebracht. Ik denk dat we op basis daarvan tot een constructief gesprek zullen komen.

Vorige keer vroeg u me waarom niet wordt gewerkt met dynamische borden en met de informatie van Be-Mobile. Ik heb toen geantwoord dat, als we mee willen evolueren met de tijd, het een zeer goede en zinvolle optie is om op termijn de reistijden weer te geven op dynamische signalisatieborden. Als we een keuze maken, moeten we er wel voor zorgen dat de informatie voor de volle 100 percent juist is. Ik heb u ook gezegd dat bij de investeringen voor de dynamische snelheids-signalisatie op de Antwerpse ring en de E313 gekozen wordt voor een systeem van het verkeerscentrum – lussen in de weg –, waardoor men zeker is dat de informatie accuraat is.

U hebt daarop gerepliceerd dat het systeem van Be-Mobile toch fel verbeterd is. Ik geef dat ook toe. We hebben hier evenwel te maken met een nieuwe situatie. Het gaat om werken met een zeer grote impact en van beperkte duur. Bij dergelijke werken is het absoluut onmogelijk grote borden boven de weg te plaatsen en te zorgen voor lussen in de weg.

Om het sluipverkeer wat te vermijden, is het toch het nuttig om, op het ogenblik dat nog kan worden gekozen voor een alternatieve route, aan te geven wat de mogelijke verliestijd is. Voor mij was het dan ook belangrijk na te gaan of er geen pilootproject op poten kan worden gezet, waarbij we inderdaad via mobiele karren de verliestijd aangeven vooraleer de chauffeurs in de file terecht komen.

Het gaat dus om een pilootproject, waarbij we ook zullen kunnen nagaan hoe accuraat de gegevens zijn. Als de evaluatie positief is, dan betekent dat het systeem nuttig zou kunnen zijn voor heel grote wegenwerken in andere regio's. Als na een of twee weken zou blijken dat er een probleem is qua accuraatheid, dan kunnen we er gemakkelijk mee stoppen. Het gaat immers om een pilootproject. Het is uiteraard een interessante piste.

U vraagt me onder welke voorwaarden wordt gewerkt. Ik heb aan het Agentschap Wegen en Verkeer gevraagd een onderhandse procedure te voeren. Men heeft me

gemeld dat er een overeenkomst is gesloten. Het contract heeft een geschatte waarde van 54.000 euro en geldt voor de duur van de werken.

We wachten op de evaluatie van de gegevens over de doorstroming, van de efficiëntie, van het effect op de automobilisten. Op uw vraag over de grotere projecten heb ik u vorige keer al geantwoord. Ze gebeuren in samenwerking met het verkeerscentrum om de reistijd-informatie correct weer te geven.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Uiteraard ben ik blij dat u er toch voor kiest verder te gaan met deze technologie. Ze bestaat nu eenmaal. We moeten ze dan ook in ons voordeel gebruiken. Wat het specifieke project betreft, ben ik het volledig met u eens.

Ik heb nog een bijkomende vraag. Is het de bedoeling om de mensen op tijd een alternatieve route te laten kiezen? U zegt dat de informatie op een tekstkar wordt geplaatst op de E17. Waarom wordt die informatie niet op de dynamische borden boven de Antwerpse ring weergegeven? Daar rijden ook heel wat mensen die de E17 zullen nemen. Misschien willen ze daar al een nieuwe route kiezen.

Minister Hilde Crevits: Dat is een terechte bedenking. De mobiele karren staan dicht voorbij de tunnel als men richting Gent rijdt. Er wordt ook nagegaan of het technisch mogelijk is de informatie automatisch te plaatsen op de borden op de ring. Als dat mogelijk is, dan zal dat ook gebeuren. Op dit ogenblik is dat nog niet duidelijk.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Frans Peeters tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de uitbouw van kaaimuren in het hinterland

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Frans Peeters: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de voorzitter, collega's, in een recente hoorzitting op 29 april 2008 over de containertrafiek in de Antwerpse haven en de eventuele bouw van een bijkomend getijdendok stelde de heer Bruyninckx van het Antwerps Havenbedrijf dat de containers de motor van de groei van de haven zijn. De overslag van containers haalt in 2007 52 percent van de 183 miljoen ton totale

overslag. Algemeen wordt er een verdere groei voorspeld. Naast overslag zijn ook de logistiek en de industrie van uiterst groot belang voor de haven.

De ontsluitingsmogelijkheden naar het hinterland zijn echter cruciaal. 33 percent van de containermarkt gaat immers rechtstreeks naar het onmiddellijke achterland. Dat impliceert een belangrijke toegevoegde waarde van de containertrafiek. De heer Bruyninckx gaf eveneens aan dat de havengemeenschap verder moet inzetten op de modal split.

Inzake waterwegen kregen we daarover in deze commissie al een uitgebreide uiteenzetting door de waterwegbeheerders. Opvallend is dat de heer Bruyninckx vraagt om voorzichtigheid inzake de uitbouw van kaaimuren in het binnenland. Volgens hem is er sprake van een overkill. Er mag niet te veel versplintering over de binnenvaartterminals optreden in het hinterland. Er moet gedacht worden in termen van bundeling. Het gebeurt immers dat er enkele containers in de ene terminal worden aangevoerd, een paar in een andere, enzovoort. Er is, volgens de heer Bruyninckx, geen sprake van een gedegen logistiek proces.

Ook de heer De Meyer van Alfaport bevestigt deze stelling. Volgens hem is het kaaimurenprogramma zeer positief, maar is er nu een zekere aftopping. De lichters moeten verschillende terminals aandoen en worden met de nodige vertragingen geconfronteerd. Daardoor halen de terminals niet hun verwachte rendement en productiviteit. De bundeling van de volumes is volgens hem dan ook een noodzaak.

Mevrouw de minister, hoeveel laad- en loskades werden er reeds gerealiseerd? Welke aanvragen zijn er nog lopende? Werd het kaaimurenprogramma tussentijds geëvalueerd? Zo ja, kan deze commissie inzicht krijgen in dat evaluatierapport? Bent u op de hoogte van de logistieke problemen met betrekking tot de containerbehandeling in de binnenvaartterminals in het hinterland? Bent u bereid die problemen te inventariseren en, op basis daarvan, initiatieven te nemen om het logistieke proces inzake de containerbehandeling in het hinterland te optimaliseren?

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, het is geweten dat kanalen een cruciale rol spelen bij de shift die bedrijven maken van de weg naar alternatieve vervoersmodi voor hun logistieke operaties. De economische potenties van kanalen moeten daarom optimaal benut worden.

Om de shift te kunnen maken van de weg naar het kanaal, is er uiteraard ook nood aan de nodige overslaginfrastructuur. Dat kan gebeuren via uitgebreide overslagterminals, maar evengoed moeten hiervoor de nodige

aanlegkades worden voorzien. Het kaaimurenprogramma van nv De Scheepvaart is daarvoor een zeer belangrijk instrument.

Kaaimuren moeten uiteraard zeer zorgvuldig worden ingeplant. Een dergelijk project moet de resultante zijn van een samenwerking van bedrijven en van een groeipage aan goederenstromen. Zo moet het kaaimurenprogramma haalbaar zijn op technisch, sociaaleconomisch en op ecologisch vlak, en moet er rekening worden gehouden met de ruimtelijke draagkracht van de omgeving.

Mevrouw de minister, wordt er met al die factoren rekening gehouden bij de aanleg van de kaaimuren? Is er al een tussentijdse evaluatie gebeurd van het kaaimurenprogramma?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Peeters, de pps-regeling voor het bouwen van laad- en loskades bestaat sinds 1998. Momenteel zijn er 63 laad- en loskades in bedrijf, zijn er 45 waarover de besprekingen nog lopen en zijn er 13 in uitvoering. Van de 63 projecten die in bedrijf zijn, hebben er 11 betrekking op containeroverslag. We kunnen dus met recht en reden stellen dat het kaaimurenprogramma aansluit bij wie wil investeren.

De pps-regeling voor het bouwen van laad- en loskades houdt in dat het Vlaamse Gewest – de waterwegbeheerders, dus – 80 percent van de investering in de infrastructuur voor zijn rekening neemt en het bedrijf de overige 20 percent betaalt. Daartegenover staat het engagement van het bedrijf om, in functie van het aandeel van de overheid, gedurende tien jaar een bepaalde overslag via de binnenvaart te realiseren. Komt het bedrijf zijn engagement niet na, dan wordt een deel van de overheidsinvestering gerecupereerd.

De commissie Kaaimuren, waarin de waterwegbeheerders en Promotie Binnenvaart zetelen, stelt elk jaar een evaluatierapport op inzake de uitvoering van het kaaimurenprogramma. Mijnheer Peeters, ik heb het laatste beschikbare evaluatierapport meegebracht. Ik zal het u en de andere leden van de commissie straks overmaken.

Voor zover ik weet, is er geen logistiek probleem met betrekking tot de containerbehandeling op de binnenvaartterminals in het hinterland zelf. Wel is het mij bekend dat er een zeker spanningsveld is ontstaan met betrekking tot de containerafhandeling van de binnenvaart in de haven van Antwerpen. Dat spanningsveld is uiteraard mee veroorzaakt door de sterke groei van het containervervoer in Vlaanderen.

Inzake het vervoer van containers wordt de binnenvaart bekeken als een onderdeel van de logistieke keten en

als onderdeel van de totale supply chain. Het staat buiten kijf dat wereldwijd het vervoer van goederen in containers verder zal toenemen. Een recente studie door MDS Transmodal geeft aan dat tussen 2007 en 2012 een groei wordt verwacht van 114,5 miljoen TEU in 2007 naar 156,7 miljoen TEU in 2012. Ook in de Vlaamse havens wordt een verdere groei verwacht.

Als Vlaanderen de verwachte toename van containers in de zeehavens wil kunnen verwerken, is het noodzakelijk dat er ingezet wordt op de optimale benutting van de beschikbare infrastructuurnetwerken. De waterwegen, en dus ook de binnenvaart, maken daarvan een belangrijk onderdeel uit. Willen we de waterweg optimaal inzetten, dan moeten we ook de nodige op- en afstapplaatsen voorzien waar goederen van en naar de binnenvaart kunnen worden overgeslagen. Die taak heeft het Vlaamse Gewest op zich genomen. De pps-regeling voor het bouwen van laad- en loskades vormt hierbij een uitstekend instrument, dat er mee voor heeft gezorgd dat op verschillende locaties in het hinterland inlandcontainerterminals zijn uitgebouwd.

Die investeringen hebben ertoe geleid dat het aantal containers dat via de binnenvaart wordt vervoerd, is toegenomen van circa 60.000 TEU in 1997 tot bijna 516.000 TEU in 2007. Het is dan ook duidelijk dat dit een goede zaak is voor de mobiliteit in Vlaanderen. Alles wat je op die manier kunt vervoeren, moet je immers niet meer op een andere manier vervoeren.

Wil de binnenvaart echter haar functie ten volle kunnen blijven vervullen, dan is op alle locaties een vlotte afhandeling van de via de binnenvaart vervoerde containers van belang, ook in de zeehavens. Dat blijkt momenteel echter niet altijd het geval te zijn. Enerzijds is er de vraag vanuit de haven om de kleinere containervolumes die in het hinterland gegenereerd worden, op de verschillende inlandterminals te consolideren. Anderzijds is er de afhandeling van de binnenvaartcontainers in de haven van Antwerpen, waar zich problemen voordoen die vertragingen opleveren voor binnenvaartlichters.

Ik wil nog vermelden dat het kaaimurenprogramma niet enkel betrekking heeft op de binnenvaartcontainerterminals, maar ook op kaaimuren die in hoofdzaak geschikt zijn voor de overslag van bulkgoederen die bestemd zijn voor een of meerdere bedrijven.

Ik kan u melden dat er ten aanzien van de problematiek van de containervaart van hinterland naar de haven van Antwerpen reeds enkele initiatieven genomen zijn. Samen met het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen laten de waterwegbeheerders Waterwegen en Zeekanaal en nv De Scheepvaart momenteel de mogelijkheden onderzoeken om kleinere volumes containers die door de binnenvaart naar de haven van Antwerpen worden vervoerd, te bundelen en te consolideren.

In een eerste fase van het onderzoek werd een grondige probleemanalyse uitgevoerd. Je moet immers weten waar het schoentje precies knelt. In de tweede fase van het onderzoek worden drie mogelijke oplossingsrichtingen verder onderzocht. Die oplossingsrichtingen zijn besproken met alle betrokkenen, onder wie de diepzeeterminals, de inlandterminals en de binnenvaartoperatoren.

Eveneens samen met het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, met de binnenvaartoperatoren en met de beroepsvereniging van de stouwers (ABAS) wordt nagegaan in welke mate en op welke manier verder structureel kan worden samengewerkt, opdat de binnenvaart aan de diepzeehaventerminals vlotter zou kunnen worden afgehandeld. Samen met het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, De Scheepvaart en het departement MOW werkt Waterwegen en Zeekanaal op dit ogenblik een maatregel uit om de binnenvaart van en naar de linkeroever en het Deurganckdok te stimuleren. Die maatregel zit nog in een conceptuele fase.

Samen met de beroepsvereniging van de Antwerpse expediteurs (VEA) hebben de waterwegbeheerders en Promotie Binnenvaart Vlaanderen een initiatief genomen om gezamenlijk het Centraal Boeking Platform (CBP) op te starten. Dat moet zorgen voor een betere bundeling van de containers. Een dergelijk platform kan bijdragen tot een verdere optimalisering van het inschakelen van de binnenvaart in de logistieke keten. Het moet als het ware vermijden dat een schip niet optimaal geladen is. Het zorgt ervoor dat vraag en aanbod samen komen, en dat een schip altijd mooi volgeladen kan varen. Dat is in elk geval de bedoeling.

Tijdens de bijeenkomst van het Flanders Inland Shipping Netwerk van 21 mei 2008 kwamen alle actoren in de binnenvaartsector opnieuw samen. Een van de discussie-items was daar 'de binnenvaart als een volwaardige partner binnen de Vlaamse zeehavens'. Het besluit van de vergadering was dat enerzijds de lopende initiatieven moeten worden voortgezet, maar dat anderzijds een verdere afstemming tussen havens en hinterland wenselijk is om aan de groeiende containervolumes een optimale oplossing te kunnen bieden.

Wat mij betreft is het dan ook nodig dat in de zeehavens, zoals dit ook gebeurt voor de modi weg en spoor, specifieke aandacht uitgaat naar het beter afwikkelen van de binnenvaart. Er zou bijvoorbeeld kunnen worden gedacht aan het opnemen van bepalingen inzake het gebruik van de binnenvaart in de concessies, zoals dit op de inlandterminals het geval is.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Frans Peeters: Mevrouw de minister, ik dank u voor de volledigheid van uw antwoord. Ik merk dat de bezorgdheid ook bij u leeft. Ik stel vast dat er aan een grondige analyse wordt gewerkt en dat er

oplossingsgericht wordt nagedacht over een bundeling om de containertrafiek te optimaliseren.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over het rapport van de Participatiemaatschappij Vlaanderen (PMV) betreffende de luchthaven van Deurne

Interpellatie van de heer Rudi Daems tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de pps-structuur voor de luchthaven van Deurne

Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de gevolgen van het afhaken van privé-investeerdere in de luchthaven van Deurne

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, collega's, ik zal beginnen met een quizvraag. Weet u waar de eerste luchthaven van Europa lag? Mijnheer de minister-president, u bent klassiek geschoold, en dus zult u zich ongetwijfeld de Metamorphosen van Ovidius herinneren. De eerste mens die volgens Ovidius gevlogen heeft, was Daedalus, samen met zijn zoon Icarus. Zij zijn opgestegen op Kreta. Daar lag dus de eerste luchthaven van Europa, als we de Griekse mythologie mogen geloven.

Die luchthaven lag wellicht in de buurt van een doolhof op Kreta. U weet dat Daedalus de bouwheer was van het labyrint voor koning Minos, waar de Minotaurus rondliep. Aangezien hij de architect was en de geheimen kende, moest hij op dat eiland blijven. Hij mocht niet ontsnappen. Aangezien hij niet via het land of via de zee kon ontsnappen, besloot hij via de lucht te ontsnappen. Volgens Ovidius en volgens de mythologie is hij dan ook de eerste mens die in de luchtvaart is gegaan. *(Opmerkingen van minister-president Kris Peeters/gelach)*

Ik vertel dit omdat het om een mooie metafoor gaat. *(Opmerkingen/gelach)*

Die man is aan zijn eigen doolhof ontsnapt. Onze luchthaven van Deurne zit ook in een labyrint, meer bepaald

een ambtelijk en politiek labyrint. Wij, de meerderheid van de Antwerpse bevolking – op de linkerzijde na –, willen onze vleugels uitslaan. *(Gelach)*

We worden door een doolhof van ambtelijke en politieke tegenstand in onze ambitie gehinderd. Het gaat hier om een lang en oud dossier. Ik heb eigenlijk bijna een déjà vu-ervaring. Bijna een jaar geleden, op 19 juni 2007, hebben de heer Daems en ik dit onderwerp ook aangekaart. We hebben toen onze zorgen geuit. We zullen die nu herhalen. Ik zeg dit om aan te tonen dat het om een oud dossier gaat.

We weten al lang waar het om draait. Wij, de mensen die in dit halfroond rechts van het centrum zitten, zijn om verschillende redenen, waar ik nu niet op wil terugkomen, voorstander van een rendabele luchthaven in Deurne. Meer dan vijftien jaar geleden wisten we al wat we daarvoor nodig hebben. Het gaat dan om de intunneling van de beruchte Krijgsbaan die onze luchthaven wat hindert. We waren tevens bereid de optie van de minister-president te volgen. Hij wilde een omleiding bouwen rond het beruchte fort dat de toekomstkansen van onze luchthaven blijft hypothekeren.

Zo ver zijn we. Een jaar later is er geen evolutie in het dossier. Een jaar geleden heb ik de geschiedenis even in herinnering gebracht. De tegenstanders van de luchthaven hebben destijds een idee opgevat. Indien de luchthaven zo belangrijk voor de Antwerpse gemeenschap was, moest die gemeenschap dat maar eens bewijzen en de centen verzamelen om de luchthaven als een PPS-constructie levend en rendabel te houden. De Antwerpse gemeenschap heeft vervolgens die centen verzameld. Het gaat dan om de provincie, om de diamantsector, om de Vlaamse overheid, om het havenbedrijf en om een aantal andere actoren. Zij waren bereid om te investeren in de luchthaven van Deurne.

Vervolgens is er gedurende jaren niets gebeurd. Ik herinner me dat we het op 5 mei 2004 over dit onderwerp hebben gehad. We hebben minister Van Mechelen, die ook een voorstander van de luchthaven schijnt te zijn, toen vragen gesteld over de toekomstkansen van de luchthaven. Hij heeft toen het volgende geantwoord: "Eind augustus 2004 begint de tweede fase. Dan gaan we stilaan naar een finale situatie. Volgens onze timing zal medio november 2004 de besluitvorming zijn afgewerkt over de vraag welke groep met de overheid en de regionale publieke en private partners zal waken over de toekomst van Deurne. Dit alles gebeurt op kruissnelheid."

Wat minister Van Mechelen kruissnelheid noemt, is een snelheid die een TGV nooit zal halen. Het is nu 2008. Dat dossier is nog niet verder geraakt. Erger nog, een paar weken geleden is een wild persbericht verspreid. Dit bericht is de aanleiding van deze interpellaties. De

diamantsector zou niet meer willen meespelen. De Participatiemaatschappij Vlaanderen (PMV) zou hierover een vertrouwelijk rapport hebben opgesteld. Dit rapport is toevallig in de richting van een regionale televisiezender gelekt en heeft dan in de bredere Antwerpse pers weerklank gekregen. Gelukkig voor ons is dit bericht door de sector zelf tegengesproken. De sector blijft in het verhaal geloven en blijft in de luchthaven van Deurne investeren.

Rond dezelfde tijd is bekend geraakt dat een arrest van de Raad van State zou laten uitschijnen dat de milieuvergunning waarover de luchthaven van Deurne zou moeten beschikken, niet rechtsgeldig zou zijn. Hierdoor zouden de activiteiten misschien moeten worden gestaakt.

De vzw Verlenging Nooit zou dit arrest hebben verkregen. Op 21 mei 2004 heeft die vzw nog verklaard niet tegen een beperkte zakenluchthaven voor Antwerpen gekeerd te zijn. Naar aanleiding van dit arrest heeft de vzw laten uitschijnen dat de activiteiten op de luchthaven van Deurne maar eens moeten ophouden.

Minister Crevits heeft met veel sympathie kennis genomen van dit arrest en heeft in de pers aangekondigd het arrest te zullen analyseren en de nodige politieke conclusies te zullen trekken. Dit betekent dat mijn vragen verder gaan dan ik in mijn interpellatieverzoek heb aangekondigd.

Mijnheer de minister-president, ik wil niet enkel weten hoe het met de inbreng van de private partners staat, ik wil tevens weten wat de gevolgen zijn van het arrest dat vzw Verlenging Nooit zou hebben verkregen. Wat is uw politieke visie? Ik zal eerst naar uw antwoord luisteren. Daarna gaan we verder.

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mijnheer de voorzitter, ik heb geen geschiedkundige opleiding genoten en zal geen mooie klassieke metafoor naar voren brengen. Ik zou wel willen vragen een zo actueel mogelijk debat te voeren. Sinds de indiening van de interpellatieverzoeken is immers een en ander gebeurd. Ik denk hierbij aan de beslissingen van de Vlaamse Regering en aan het arrest over de milieuvergunning.

Ik begin mijn verhaal met de nota van de PMV. In feite gaat het om twee nota's. Ik heb beide teksten naast elkaar gelegd. De nota van 30 april 2008 is de nota die door de regionale zender ATV is behandeld. De nota van 19 mei 2008 is vorige week door de Vlaamse Regering besproken. Ik heb beide nota's met stijgende verbazing gelezen: op drie weken tijd kan blijkbaar een en ander gebeuren.

Ik zal hier niet alles naast elkaar leggen. De ongekuiste versie van de nota stelt vrij duidelijk dat er op de Krijgs-

baan aan de luchthaven van Deurne eigenlijk geen restcapaciteit voor eender welke ontwikkeling meer is. In de ongekuiste nota wordt dit genuanceerd.

Een ander voorbeeld dat ik eruit wil pikken, betreft het business plan. Volgens de eerste nota kan, omwille van de grens van de milieuvergunning, eigenlijk geen financierbaar business plan meer worden opgesteld. Twee weken later is blijkbaar met een consortium gesproken. Dat consortium is van mening dat groei binnen de perken van de vooropgestelde vergunning wel mogelijk is. We moeten evenwel vaststellen dat de limieten van de milieuvergunning met betrekking tot geluidsbelasting vorig jaar al zijn overschreden.

Een ander voorbeeld betreft het vaak aangehaalde voetbalstadium. De ongekuiste nota stelt dat de bouw ervan omwille van veiligheidsproblemen moeilijk kan worden ingepast. Het gaat dan om de hoogte van lichten en om de lichtweerkaatsing. Dit lijkt trouwens wat op het debat over de bomen bij Fort 3. In de nieuwe versie is heel die zin verdwenen.

Mijn laatste voorbeeld is het besluit. In de ongekuiste versie staat te lezen dat de financiering door de private sector, dus door de diamantsector of door andere sectoren, kan indien de nodige garanties worden geboden. De komst van een bedrijventerrein staat vervolgens als garantie vermeld. In de gekuiste versie staat dat een pps-constructie mits de nodige garanties nog haalbaar is. Er staat echter niet meer expliciet bij om welke garanties het effectief gaat.

Ik vind deze voorbeelden belangrijk als duiding bij mijn interpellatie. Ik wil hier trouwens ook verwijzen naar het milieu-effectenrapport (MER) en het mobiliteitseffectenrapport (MOBER) dat minister Van Brempt samen met alle bevoegde administraties en met de diensten van de stad Antwerpen heeft geschreven. In deze plannen worden heel wat flankerende mobiliteitsmaatregelen aangehaald. De problemen en de maatregelen zijn in elk geval niet van de poes indien voor een bedrijventerrein op de luchthaven, laat staan voor een voetbalstadium, wordt gekozen.

Zoals de heer Penris al heeft aangehaald, is de voorbije weken gebleken dat de diamantsector er niet meer zo tuk op is in de constructie te stappen. De heer Penris heeft dit enigszins genuanceerd. Ik denk dat er een belangrijk verschil is tussen het engagement van enkele jaren geleden, met name een investering van 6,5 miljoen euro, en het engagement van vandaag, met name een investering van 250.000 euro. Ik beschouw dit laatste veeleer als een symbolisch engagement.

Mijnheer de minister-president, ik vraag me af in welke mate de beslissing die de Vlaamse Regering vorige week heeft genomen u in staat stelt het door u steeds

gehuldigde 50/50-principe te handhaven. Blijft de regel 'een euro voor een euro' overeind? Indien dit principe overeind blijft, rijst de vraag hoe u het door de private sector geslagen financiële gat wilt dichten. Welke infrastructuurwerken zullen wegvallen of zullen erbij worden genomen?

Indien we het plaatje bekijken, blijken er slechts twee mogelijkheden te zijn. Het Vlaamse Gewest kan, al dan niet via PMV, een participatie nemen. Een consortium of een andere private partner kan een verhoogde participatie nemen. In het oorspronkelijke voorstel ging het om een engagement ten belope van 6 miljoen euro, nu gaat het om het dubbele of meer. Ik vraag me af wat hiervoor in de plaats wordt gegeven: welk lekkers wordt de private sector aangeboden? De eindversie van de nota is hierover veel minder duidelijk.

Mijn tweede punt is het belangrijkste punt in mijn betoog. Jammer genoeg heeft de heer Penris hier nog niets over gezegd. Het gaat hier namelijk om de mobiliteitscongestie. Ik heb de ontwerpnota van enkele maanden geleden, de ontwerpnota van midden mei 2008, het MOBER en de studie 'Sluipverkeer in de Zuidostrand van Antwerpen' gelezen. Eigenlijk is er maar een vaststelling: we bevinden ons vandaag in een hopeloze situatie.

Het zit daar propvol. Ik geef een concreet en markant voorbeeld. Volgens het MOBER zou een autonome groei, zonder bijkomende activiteit op de luchthaven, tegen 2020 tot een stijging van 1000 wagenequivalenten per uur tot 1700 wagenequivalenten per uur leiden. Dit is op zich een argument om voor de ondertunneling van de Herentalsebaan en de De Robianostraat te pleiten. Ik heb het dan nog niet eens over de geplande ontwikkelingen aan de overzijde van de E313. Het gaat hier dan om de grote dromen van de Vlaamse Regering over het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA) aan de overzijde van het rond punt van Wommelgem. Tenzij in Ranst een nieuwe afrit wordt gebouwd, zou al dat verkeer ook op die banen terechtkomen. Dit is echter een heel ander debat. Ik heb het trouwens nog niet gehad over de plannen, die voorlopig nog niet officieel zijn, om het Wijnegem Shopping Center met 12.000 vierkante meter aan bedrijfsvloeroppervlakte en met minimaal 500 parkeerplaatsen uit te breiden. Welnu, mijnheer de minister-president, als al deze plannen ook nog eens op die rotonde in Wommelgem worden geplaatst, dan zal de meest creatieve dubbele of driedubbele brug niet helpen om het verkeer op een goede manier af te leiden.

Een ander punt is de luchtkwaliteit. Het plan-MER zegt dat we nu al aan de kritische grens zitten wat betreft de luchtkwaliteit en vooral wat betreft fijn stof, ter hoogte van de Krijgsbaan. Met de toekomstige ontwikkelingen, zeker met een bedrijventerrein, zal het aantal dagen met wettelijke overschrijding van die fijnstofgrens nog flink toenemen volgens dat plan-MER. We lezen in de

regeringsbeslissing van vorige week dat nu al wordt overgegaan tot een ondertunneling van de Robianostraat en de Herentalsebaan in Borsbeek-Deurne, tot grote ergernis blijkbaar van burgemeester Vlaeymans.

We lezen ook, en dat is uiteraard positief, dat er onderhandeld wordt met de NMBS voor een bijkomende stopplaats en een versnelde uitvoering van de tramverbinding met Berchem, en dat er in afwachting zelfs wordt voorzien in extra bussen. Ik vraag me alleen af hoe die er zullen geraken, want het zal er allemaal al vol zitten. Een belangrijke en toch wel grappige bepaling in uw beslissing, mijnheer de minister-president, is dat, gesteld dat er geen duurzaam vervoer zou worden geregeld, dus geen tram, trein enzovoort, de bedrijfsoppervlakte nog altijd 110.000 vierkante meter mag zijn. Als er een duurzaam plan komt, mag er 120.000 vierkante meter bedrijfsoppervlakte zijn, dus 1 hectare extra.

Over de echte mobiliteitsknelpunten zegt u in uw regeringsbeslissing amper iets. U verwijst naar toekomstige projecten. U verwijst naar het feit dat nog moet worden bestudeerd op welke manier die rotonde moet worden heringericht ter hoogte van Wommelgem. U verwijst naar het feit dat moet worden bekeken of het kruispunt in Mortsel ter hoogte van de Antwerpsesteenweg en de Militaire Baan misschien ondertunneld moet worden. Dat is het 'saucissoneren' van deze keuze. Men moet echter eerst komen tot een keuze wat men met de Krijgsbaan wil doen, maar die keuze wordt voorlopig niet gemaakt. Willen we, zoals de stad Antwerpen en Mortsel vragen, er een soort lokale parkweg van maken, met een verbindingsfunctie, of willen we die upgraden tot een primaire weg?

Dat laatste heeft als consequentie dat het niet alleen een kwestie is de Robianostraat en de Herentalsebaan te ondertunnelen, maar dan gaat het over een miniring, of zelfs bijna een tweede grote ring rond Antwerpen, die vertrekt vanaf de E313 in Wommelgem en gaat tot aan de opritten van de E19. Ik denk dat deze regering eerst die keuze moet maken. Als men de weg wil upgraden, moet men ook consequent zijn en ook de financiële gevolgen die daaraan verbonden zijn, ter harte nemen. De versie van maart van de MOBER zegt dat bijvoorbeeld – ik ben daar geen voorstander van – het ondertunnelen van de Antwerpsesteenweg ter hoogte van Mortsel, weliswaar een stevige tunnel in maxiversie, 230 miljoen euro kost. Deze regering moet dergelijke beslissingen niet voor zich uitschuiven en achteraf bekijken en nu al wel beslissen om de Robianostraat en de Herentalsebaan te ondertunnelen, met een kostprijs van een tiental miljoen euro of iets meer. In de grond wordt het mobiliteitsprobleem daarmee niet opgelost.

Mijnheer de minister-president, hoe staat het concreet met de pps-formule? Valt het engagement van de diamantsector effectief terug van 6 miljoen euro naar

250.000 euro? Hoe wordt dat gat gevuld? Wat wordt daarvoor in de plaats geboden? Wat is de garantie die blijkbaar vanuit het consortium wordt gevraagd zodat deze pps-constructie doorgang kan vinden? Kunt u garanderen dat er met deze nieuwe overeenkomst in de Vlaamse Regering niet meer geld van de belastingbetaler nodig is dan volgens de vroeger gemaakte afspraken? Stelt bijvoorbeeld de Vlaamse Regering in haar nieuwe beslissing extra bedrijventerrein ter beschikking? Ik had begrepen dat het destijds ging om 9 hectare bedrijventerrein, nu is er sprake van 11 tot 12 hectare.

Welke infrastructuuringrepen zijn opgenomen in die pps-constructie? Ik begrijp uit de regeringsdocumenten dat de aanleg van de ontsluiting, of dat nu een of twee rotondes moeten zijn, mee in de pps-formule wordt opgenomen. Hoe zit het dan met de echte problemen, namelijk Wommelgem en de Antwerpsesteenweg?

Komt er een bedrijventerrein of niet? In het laatste punt van de beslissing zegt de Vlaamse Regering dat de realisatie en de ingebruikneming van het bedrijventerrein maximaal de voortgang van de bovenvermelde aanpak, namelijk heel de mobiliteitsafwikkeling en dergelijke, moet volgen en er niet mag op vooruitlopen. Dat wil volgens mij zeggen dat er eerst klaarheid moet zijn over de wijze waarop de mobiliteitsproblemen worden opgelost, bijvoorbeeld in Wommelgem en aan de Antwerpsesteenweg, alvorens er een engagement kan worden genomen door de Vlaamse Regering over het meestappen in de pps-constructie, vooral dan een met bedrijventerrein.

Wat is uw standpunt over de R11, de Militaire Baan? Kiest u in een weliswaar gefaseerde aanpak voor een upgradering waarvoor in de stad Antwerpen geen bondgenoot wordt gevonden? Wie zal het engagement op zich nemen om in die 150 tot 200 miljoen euro te voorzien voor de ondertunneling van de Antwerpsesteenweg?

Ik maak een zijsprongetje naar een engagement dat minister Crevits heeft genomen, naar aanleiding van het debat over de E313 en de drie grote bottlenecks, namelijk de ring, de rotonde in Wommelgem en de aansluiting E313-E34. Ze heeft dertien deelstudies over die mobiliteitsproblematiek op haar bureau liggen en wil een overkoepelende studie laten maken, die alle deelstudies integreert en probeert de puzzel in elkaar te doen schuiven. Mijnheer de minister-president, zult u de conclusie van die overkoepelende studie afwachten vooraleer u knopen zult doorhakken?

Mijn volgende vraag betreft de milieuvergunning, een nieuw gegeven. Hoe interpreteert u de beslissing van de Raad van State? Betekent die dat er een stopzetting van de exploitatie moet komen? De aanhangers van de Lazarustheorie vinden dat de milieuvergunning van u als toenmalig milieuminister, is vernietigd en dat automatisch de vergunning van de deputatie herleeft. Er zijn

andere meningen die zeggen dat dat niet kan en dat het vehikel dat dit parlement op 19 december 2006 heeft goedgekeurd, met name de schorsende werking van 150 dagen, het probleem van Deurne, en binnenkort zelfs van Zaventem, niet oplost en dat er de facto geen milieuvergunning meer is voor Deurne. Een tweede argument is dat de milieuvergunning van de deputatie simpelweg niet kan herleven omdat ook bij die vergunning geen MER was toegevoegd. Tot daar de twee juridische stellingen. Ik ben benieuwd naar de lijn die u zelf wenst aan te nemen.

Ten slotte is er het voetbalstadion. Dat zat oorspronkelijk niet in de MOBER en is er op vraag van leden van de Vlaamse Regering aan toegevoegd. Ik denk dat de conclusies wat dat betreft vrij duidelijk zijn: dat stadion kan er niet meer bij gezien de mobiliteitsgevolgen. Mijnheer de minister-president, is de locatie Deurne, gezien die MOBER en gezien de risico's die eraan verbonden zijn in het kader van de ICAO-verdragen, nog steeds een optie voor de Vlaamse Regering?

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, het dossier heeft op enkele weken tijd merkwaardige bochten gemaakt. Enkele weken geleden lekte het rapport van de Participatiemaatschappij Vlaanderen uit, waaruit zou blijken dat de diamantsector zijn interesse verloren had, dat de luchthaven binnen de contouren die door de Vlaamse Regering waren bepaald, nog moeilijk rendabel kon worden gemaakt, dat de ontsluitingsinfrastructuur geen ruimte liet voor bijkomende activiteiten en noem maar op. U hebt op een persconferentie zelfs uitpakket met een plan B: als de pps-constructie onmogelijk zou blijken, zou men met een LOM/LEM-aanpak uitpakken, zoals we dat ook voor de luchthavens van Wevelgem en Oostende-Brugge doen, waarbij de infrastructurele uitbouw binnen de luchthavenontwikkelingsmaatschappij (LOM) zou plaatsvinden en de luchthavenexploitatiemaatschappij (LEM) de exploitatie voor haar rekening zou nemen.

Ik ben blij dat men opnieuw op het pps-spoor is terechtgekomen omdat ik vreesde dat het LOM/LEM-verhaal veel weg had van het socialiseren van de kosten en het privatiseren van de winsten. Als eerst de publieke overheden in het kader van een LOM-structuur alle infrastructuurwerken voor hun rekening zouden moeten nemen om de zaken rendabel te maken en die rendabele exploitatie dan over te laten aan een privaat LEM-gebeuren, zou dat wat al te gemakkelijk zijn geweest voor private investeerders.

Hoe komt het dat een week later die eerste, klaarblijkelijk ter ziele gegane pps-constructie, opnieuw levensvatbaar blijkt en de privépartners blijkbaar wel overtuigd

zijn geraakt om hun engagement in de financiering van die constructie voor hun rekening te nemen? Ik ga er nog altijd van uit, mijnheer de minister-president, dat de initiële randvoorwaarden die de Vlaamse Regering had gesteld aan die pps-constructie, gerespecteerd blijven. Ik had er echter graag enige verduidelijking bij.

De eerste randvoorwaarde is het feit dat de private partners minstens de helft van de financiële middelen op tafel moesten leggen. Ik had graag van u een volledig kostenplaatje gekregen van welke partijen welke inbreng zouden doen in die PPS-constructie. De tweede randvoorwaarde heeft te maken met de mobiliteit. In het rapport van de PMV staat: "In de huidige situatie is er geen restcapaciteit voor eender welke ontwikkeling." Ik heb ook begrepen uit de mobiliteitsstudie dat er ook in een business as usual-scenario, waarbij we niet in bedrijventerreinen en extra economische activiteiten op die locaties zouden voorzien, de Krijgsbaan alleen voller komt te zitten en dat de congestieproblemen die er vandaag al in belangrijke mate zijn, alleen nog maar zouden toenemen.

Ik heb ook begrepen dat een deel van de beslissing van vorige week neerkomt op bijkomende infrastructuurwerken voor de ondertunneling van de Herentalsebaan en de Robianostraat en, in langer perspectief, de aanpassing van de rotonde en het kruispunt van de Krijgsbaan en de N1. Zal een en ander voldoende bijkomende ontsluitingscapaciteit bieden voor de bedrijvenontwikkeling waarin wordt voorzien? Ook heb ik begrepen dat de bedrijventerreinen wat gedownsized zijn van oorspronkelijk 15 tot 16 hectare naar 11 tot 12 hectare, of 30 percent minder in vergelijking met het initiële PPS-plan. Er worden ook beperkingen opgelegd aan het soort activiteiten, namelijk geen logistieke activiteiten, grootschalige detailhandel enzovoort. Zal in voldoende bijkomende ontsluitingscapaciteit worden voorzien om die bijkomende 11 of 12 hectare bedrijventerrein te kunnen ontsluiten?

Mijnheer de minister-president, ook ik ken mijn klassiekers en ik heb de indruk dat dit meer weg heeft van het verhaal van koning Midas dan van dat van Daedalus en Icarus. Vroeger bleef de overheid almaar meer exploitatieverliezen dekken. Met de beslissing van vorige week lijkt de Vlaamse Regering, door het dossier te beroeren, het in goud te veranderen en er een rendabele constructie van te maken.

Ik vraag me alleen af hoe zeker we kunnen zijn van het engagement van de private partners. Een paar weken geleden hadden ze nog bedenkingen. Een aantal van die partners, zoals de Hoge Raad voor Diamant, die twee jaar geleden nog verklaarden dat de luchthaven van wezenlijk belang is voor de diamantsector in Antwerpen en in Vlaanderen, geven nu schoorvoetend toe dat er al anderhalf jaar geen diamantjes meer worden aangevlogen via Deurne. Hoe zeker zijn we dat de private partners al dat geld zullen volstorten? Hoe zeker zijn we dat

VLM van haar nieuwe aandeelhouders, KLM en Air France, de zegen zal krijgen om de nodige miljoenen op tafel te leggen?

En wat als dat niet gebeurt? Wat als uit de 'best and final offer' moet blijken dat ze onder de lat gaan, dat ze de beloofde inbreng niet kunnen volstorten, dat er geen contract kan worden afgesloten? Hoe zullen de verschillende beslissingen die de Vlaamse Regering nog moet nemen in dit dossier, op elkaar worden afgestemd? Wordt er gewacht op een 'best and final offer'? Wordt gewacht op een contract dat kan worden afgesloten tussen de publieke overheden en de private overheden, vooraleer de Vlaamse Regering een bouwvergunning toekent en een definitieve beslissing neemt over het GRUP voor de omleidingsweg? Wat is de precieze timing van alle stappen die nu nog moeten worden gezet? Hoe hangen die stappen van elkaar af?

Ik heb ook nog een paar vragen over de milieuvergunning, ook al denk ik dat ze al gesteld zijn. Een van de vragen die ik had opgeschreven is: doet het arrest van de Raad van State de initiële vergunning van de bestendige deputatie herleven of niet? Zo ja, liet die vergunning van de bestendige deputatie dan meer of minder hinder toe? Hebt u als toenmalig bevoegd minister de beslissing van de bestendige deputatie nog aangescherpt of niet? We kunnen het toch niet aan de omwonenden van de luchthaven verkopen dat ze ten gevolge van een – om het beleefd uit te drukken – administratieve fout van u als toenmalig bevoegde minister of van de vergunningsaanvrager, want de vergunningsaanvraag was niet vergezeld van een milieueffectenrapport, in een situatie terechtkomen die meer overlast met zich meebrengt. Ik had daarom willen weten in welke mate uw beslissing in beroep, die door de Raad van State geschorst is, verschilt van de initiële vergunning van de bestendige deputatie.

Ik heb ook begrepen dat er een verslag is van de auditeur van de Raad van State over de milieuvergunning voor de luchthaven van Oostende. Klaarblijkelijk zou, naast het ontbreken van een MER, de auditeur ook problemen maken van de definitie van de nacht. In Oostende houdt de nacht op om 6 uur 's morgens, terwijl de auditeur van de Raad van State stelt dat overeenkomstig de Europese richtlijnen, de nacht moet worden gedefinieerd als de periode tussen 23 uur en 7 uur. De nacht loopt met andere woorden een uur langer dan de periode waar onze overheden nogal eens van uitgaan. Welke gevolgen kan dit verslag van de auditeur, indien het zou worden gevolgd door de raad, wat te verwachten valt, hebben voor de luchthaven van Zaventem?

Ik heb nog een laatste punt. In de discussie over pre- en cofinanciering van de spoorinfrastructuur van daarnet, hebben we het ook gehad over de Diaboloverbinding. Als alles goed verloopt, brengt die Diaboloverbinding

de Antwerpenaar vanuit het Centraal Station straks in 20 minuten naar Zaventem. We zouden het Antwerps zakenleven een veel grotere dienst bewijzen dan met het redden van de luchthaven van Deurne, door te voorzien in een soort incheckbalie in het Centraal Station, want dan zou er een veel bredere waaier van zakenverbindingen opengaan voor de Antwerpse zakenwereld. Hoe ver staat het in de onderhandelingen met de NMBS of de federale overheid over het creëren van zo'n incheckbalie met een automatische bagagetransfer naar Zaventem? Welk perspectief kunt u het Antwerps zakenleven, maar ook de toeristen bieden op dit vlak?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, collega's, ik sluit me graag aan bij de vraagstellers. Ik had zelf ook een vraag, maar ik was te laat en daardoor zie ik me nu verplicht om me aan te sluiten. Zoals u wellicht wel weet, ben ik veeleer als een soort fan van de luchthaven van Deurne te beschouwen.

Mijnheer Penris, voor alle duidelijkheid: ook minister Van Mechelen is er een voorstander van. U was daar nogal onzeker over.

Mijnheer de minister-president, ik ben het volledig met de heer Penris eens dat we waakzaam moeten zijn over de goede verdere afwikkeling van deze zaak, maar ik ben het er niet mee eens dat er niets zou zijn gebeurd sinds 2004. Ik ben daarom enorm verheugd over de nieuwe verankering van de luchthaven als volwaardige zakenluchthaven. Dit stond al in het regeerakkoord, maar werd nu nogmaals bevestigd in de regeringsbeslissingen van de laatste weken. Even was er wat dissidentie vanuit sp.a-hoek, en die wordt vandaag deels bevestigd, maar na de beslissing meen ik toch te mogen concluderen dat alle regeringspartners er zich volledig achter scharen.

Ik ben ook heel tevreden met de bevestiging van de pps-constructie. In die pps-constructie zijn partners zoals de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij (POM) Antwerpen, Diamant en het Havenbedrijf volledig en volwaardig aanwezig.

Het dossier-Deurne is erdoor, en ook belangrijk is dat in één ruk de Vlaamse Regering ook het engagement op zich heeft genomen om de hele verkeersellende van de R11 op te kuisen. Vergist u zich niet, die verkeersellende zou er ook zijn zonder de luchthaven. Ik zou het ook eens van de andere kant willen bekijken. We kunnen ook zeggen dat de luchthaven van Deurne eindelijk als hefboom dient of kan worden beschouwd om de problematiek van de R11 te beslechten. Het gaat om de ondertunneling van de Robianostraat, het kruispunt Herentalsebaan, maar ook om het kruispunt met de N1, het kruispunt van Morstel, want als ik me niet vergis

krijgt minister Crevits tot juni 2009 tijd om er een grondige oplossing voor te vinden.

De maatregel werd genomen om de doorstroom van de R11 mogelijk te verbeteren. En, mijnheer Daems, de stad wil er geen parkweg van maken, maar een weg die de doorstroming van het verkeer kan slikken! De bijkomende bedrijventerreinen en kantoren zullen immers 3000 werknemers genereren. Uiteraard spreekt het vanzelf dat de R11 dan een vlotte doortocht mogelijk zal moeten maken.

Het nieuwe bedrijventerrein of de kantoren zijn trouwens geen overbodige luxe. We bevinden ons momenteel aan de ondergrens van wat in het Structuurplan Vlaanderen wordt voorzien. Het is helemaal niet zo dat de Vlaamse Regering een 'folietje' wil. We hebben ze nodig, we bevinden ons aan de ondergrens en de kantoorruimte moet er komen.

Naast de maatregel om de doorstroming van de R11 te verbeteren, is er ook van alles op til op het vlak van mobiliteit. Ik ben het niet eens met sommige verklaringen dat niet wordt gedacht aan de mobiliteit of dat er geen visie op mobiliteit zou zijn. Het aantal buslijnen zal worden opgetrokken en er zal openbaar vervoer worden ingelegd.

Mijnheer Peumans, er zal ook worden onderhandeld met de NMBS over een treinhalte. Er wordt dus wel degelijk nagedacht over mobiliteit.

Mijnheer Martens, ik wil het nog even hebben over uw bewering over een incheckbalie. Het wordt dringend tijd om te stoppen met dit te bekijken als een of-ofverhaal. Dit is voor onze fractie heel nadrukkelijk een en-enverhaal. Wij maken er ook geen problemen van dat in het kader van het openbaar vervoer bus en tram en trein naast elkaar worden ontwikkeld. Net zoals het geval is voor het openbaar vervoer, vinden wij dat een internationale luchthaven en een zakenluchthaven perfect complementair kunnen zijn.

Heel deze discussie is feitelijk achterhaald. Het is goed dat we de discussie voeren en dat we onze bemerkingen meedelen aan de minister-president, maar de discussie werd gevoerd. Dat werd ook al bevestigd in de beslissingen van de Vlaamse Regering. Sindsdien heb ik maar van één nieuw element gehoord: de milieuvergunning. Dat is de 'key question' die er dit weekend is bijgekomen.

Mijnheer de minister-president, ik begrijp dat in een eerste communicatie werd gezegd dat de vernietiging van de milieuvergunning zou worden bekeken en dat de argumentatie van het arrest zou worden gelezen. Is dat inmiddels gebeurd? Werd dit onderzocht? Wat zal de houding van de Vlaamse Regering zijn? Wat zijn,

en dit interesseert me in het bijzonder, de verdediging, de houding en de argumentatie geweest van het Vlaamse Gewest in de gevoerde procedure voor de rechtbank?

De voorzitter: De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé: Collega's, toen ik daarnet de heer Penris hoorde zeggen dat er de voorbije periode over de luchthaven van Deurne niets zou zijn beslist, dacht ik: die man is opgestegen uit zijn doolhof, maar hij is blijven stijgen en bevindt zich ondertussen op een andere planeet.

Blijkbaar heeft hij niet vernomen dat er een extra ministerraad is geweest en dat er terdege beslissingen werden genomen. De regering heeft beslist om de halve bocht aan te leggen in de vorm van een halve tunnel. Daardoor kan de aanleg van de veiligheidszone gebeuren voor de helft van de prijs waarin aanvankelijk werd voorzien voor de intunneling. Hierdoor kunnen middelen worden uitgespaard en wordt het makkelijker om mobiliteitseisen op te leggen aan het bedrijventerrein. Ook die mobiliteitseisen werden geformuleerd, zodat er waarborgen zijn om de al bestaande en bijzonder moeilijk op te lossen mobiliteitsproblematiek in het zuiden van Antwerpen niet al te zeer te verzwaren. Er worden bijkomende modaliteiten ingebouwd door de intunneling aan de Robianostraat en aan de Herentalsebaan.

Mijnheer de minister-president, de mobiliteitsproblematiek in de zuidrand van Antwerpen is hier al uitvoerig aan bod gekomen. Het is een bijzonder groot probleem, maar iedereen zal het met me eens zijn dat het grootste knelpunt het kruispunt van de R11 en de N1 is. Daarom dus mijn vraag: hoe moet ik de beslissing van de regering op dit vlak interpreteren?

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Daems, ik heb er geen probleem mee om te erkennen dat de Krijgsbaan momenteel met grote congestieproblemen kampt. U weet ook wat het standpunt van onze fractie is. In het verleden is al meermaals gebleken dat de problematiek deels – en ik ben hierin eerlijk: deels – wordt veroorzaakt door het beleid van de stad Mortsel. Als men een belangrijke doorstromingsbaan, een gewestbaan, de N1, zodanig versmalt dat er geen doorstroming meer mogelijk is, dan legt men heel de regio lam. Het is dan al te gemakkelijk om nu van aan de zijkant te staan roepen dat de Krijgsbaan moet worden aangepast en dat de luchthaven geen uitbreiding mag kennen wegens de mobiliteitsproblemen. Ik vraag me af of u de mobiliteitsproblemen gebruikt om de luchthaven tegen te houden of dat u misschien toch voorstander van een uitbreiding van de luchthaven zou

zijn indien er geen mobiliteitsproblemen meer zouden zijn. Ik geloof veeleer in het eerste.

Mijnheer de minister-president, het is belangrijk voor de regio en voor de Antwerpse economie dat de luchthaven van Deurne alle kansen krijgt. We moeten dat durven erkennen. Ik heb in deze commissie al meermaals aangedrongen op een beter mobiliteitsbeleid in onze regio. Ik heb al talrijke vragen gesteld over de studie over onze regio, maar ik heb het gevoel dat we ter plaatse blijven trappelen. Ik zou u willen vragen om er eens bij uw collega-ministers op aan te dringen om wel degelijk werk te maken van die studie, om rekening te houden met de vragen en de noden van de burgemeesters van de Zuidooststrand van Antwerpen en om de problematiek nu eindelijk eens aan te pakken. Het blijft nu enkel bij meer openbaar vervoer. Ik denk echter dat er andere structurele maatregelen nodig zijn om de problematiek in onze regio op te lossen.

Er moet ook geld voorhanden zijn. Nu blijkt opeens dat er wel geld voorhanden is om een aantal kruispunten aan te passen. Ik denk echter dat er meer geld nodig is om de problemen in deze regio op te lossen.

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Ik zal antwoorden op de vragen en interpellaties die aan mij gericht zijn. De vragen die aan de vakministers zijn gesteld, zullen op een later moment beantwoord worden. Daarin zal dieper op de materie worden ingegaan. Ik moei me niet met de domeinen van mijn collega's. Mevrouw Van den Eynde, u hebt het bijvoorbeeld over de mobiliteitstudie en de uitvoering daarvan. Minister Van Brempt heeft daar echter het eerste woord over.

Het ontwerp van decreet over LEM/LOM zal hier binnenkort ter bespreking en goedkeuring worden voorgelegd. Dan kan daar uitgebreid over gediscussieerd worden. De heer Martens zegt dat de lasten gesocialiseerd worden en de winsten geprivatiseerd. Nochtans is in Oostende de heer Vande Lanotte, om geen namen te noemen, een groot voorstander van de LEM/LOM structuur.

Het is belangrijk dat we een duidelijk onderscheid maken tussen de opdrachten van de overheid zoals de veiligheidsaspecten en -kosten en de opdrachten van een privépartner zoals het exploiteren van een luchthaven. Dat is heel wat genuanceerder dan de uitspraak die zonet is gedaan.

Antwerpen zit niet in de LEM/LOM-constructie. In het regeerakkoord is verwezen naar de beslissing van de vorige regering. Op basis daarvan heeft de huidige regering beslist de pps voort te zetten. Zoals afgespro-

ken zal ook voor Antwerpen een oplossing worden gezocht. Dat staat in het regeerakkoord.

De drie regionale luchthavens moeten zich op dezelfde manier ontwikkelen. Ook al heeft Antwerpen een oplossing sui generis, toch moeten we in dat dossier belangrijke stappen vooruit zetten.

Mijnheer Penris, in mijn vorige functie heb ik heel wat inspanningen gedaan om de problematiek van Borsbeek op te lossen. Ook daar beweerden sommigen, ook in deze commissie, dat ik er nooit in zou slagen een akkoord te sluiten met de burgemeesters. Ik ben daarin geslaagd. De eerste opdracht is immers het openhouden van de luchthaven en het garanderen van de veiligheid. In het kader van de veiligheidsvoorschriften moeten we in 2009 aantonen dat er serieuze stappen vooruit worden gezet in dit dossier. Er zit dus enige druk op dit dossier.

De ingediende interpellaties hebben de regering ertoe gebracht een speciale ministerraad te organiseren om dit probleem aan te pakken. Ik kan hier dan ook met een geruster gemoed antwoorden en verwijzen naar de beslissing van de voltallige Vlaamse Regering op basis van de pps, de mobiliteitsstudie en de ontwikkeling van de bedrijventerreinen.

Mevrouw De Ridder heeft gelijk dat, als we de zaken positief bekijken, de luchthaven ook zorgt voor heel wat bijkomende beslissingen over mobiliteit. Mevrouw Van den Eynde heeft erop gewezen dat er nu al mobiliteitsproblemen zijn. Sommigen willen dat misschien niet zien. Doordat we het luchthavendossier in een hogere versnelling hebben gebracht, hebben we ook bijkomende maatregelen getroffen die de mobiliteit op een duurzame manier zullen oplossen.

Mijnheer Daems, het verbaast me over welke documenten u allemaal beschikt. Het is echter de opdracht van de oppositie die te verzamelen. Het is leuk om daaruit te citeren, zeker voor u. Als dossiers worden voorbereid en studies worden opgemaakt, dan worden die besproken en kennen zij hun verder verloop. Ik noem dat het voortschrijdend inzicht, mijnheer Peumans.

Mijnheer Daems, u verwijst naar rapporten die zelfs nog niet op de raad van bestuur van PMV zijn geweest. Het is altijd interessant na te gaan wie er belang bij heeft dat dit uitlekt. Dat bemoeilijkt de situatie. Mijnheer Penris, u hebt gelijk wanneer u verwijst naar de klassiekers. Wat de luchthaven van Deurne betreft, moet men getuigen van de nodige taaiheid, volharding en karakter om dat dossier tot een goed einde te brengen. Heel de Vlaamse Regering wil dit dossier doen landen. Geen enkele collega uit de Vlaamse Regering is voorstander van een sluiting van de luchthaven. We moeten de hindernissen wegwerken en daarbij de kalmte bewaren. Dit dossier heeft al heel wat watertjes doorzwommen.

Wat PMV betreft, heeft minister Van Mechelen al heel wat werk geleverd. Minister Van Brempt heeft zich beziggehouden met de mobiliteit, en minister Crevits heeft zich gebogen over de infrastructuur. Die verschillende afspraken moeten als een puzzel in elkaar passen.

De pps, een problematiek waar minister Van Mechelen heel intensief mee bezig is geweest, moet gefinaliseerd worden. Daar zijn afspraken over gemaakt. Wat die pps betreft, brengt het consortium 13 miljoen euro in, gespreid over een periode van drie jaar. De Vlaamse Regering brengt via PMV 4 miljoen euro in, gespreid over drie jaar. Het Havenbedrijf brengt 125.000 euro in, de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij Antwerpen 125.000 euro en de Hoge Raad voor Diamant 250.000 euro. Dat is eenmalig, mijnheer Daems. In totaal gaat het dus over 17,5 miljoen euro. Het consortium is goed voor 74,3 miljoen euro, PMV voor 22,8 miljoen euro en de rest volgt.

Daarnaast geeft PMV een achtergestelde lening voor 9 miljoen euro, gespreid over drie jaar. Dat gebeurt volgens de regels van de kunst. Wat die 50/50 betreft, worden de afspraken uit het regeerakkoord nagekomen.

Daartoe engageren de partners zich. Als de pps wordt gefinaliseerd, dan is de zaak volledig af. Het is belangrijk dat de pps overeind blijft binnen de afspraken die zijn gemaakt. Er is dus geen plan B nodig.

ATV heeft me gevraagd wat ik zou doen als bijvoorbeeld de Hoge Raad voor Diamant niet meer zou meespelen. Ik heb daarop geantwoord dat de pps dan moet worden herbekeken. Dat is nu het geval. Als die pps niet overeind blijft, dan moeten we een LEM/LOM-structuur ontwikkelen zoals in Oostende en Kortrijk. Wat we doen voor Oostende en Kortrijk is het minste dat we ook voor Deurne kunnen doen. Ik wil echter het regeerakkoord naleven.

Ik ga ervan uit dat iedereen de beslissing van de Vlaamse Regering kent. In eerste instantie zal hier het ontwerp van decreet over LEM/LOM worden besproken. Ik heb ook geantwoord op de vraag over de samenstelling van het kapitaal van de pps en het respect voor de onderlinge verhoudingen. In de beslissing van de ministerraad van vorige woensdag wordt de minister die bevoegd is voor het economische overheidsinstrumentarium ermee belast, met het oog op een definitieve beslissing, PMV op te dragen het pps-dossier volledig uit te werken binnen de geschetste contouren. Binnen de Vlaamse Regering wordt dan de definitieve beslissing genomen.

Verder is ook beslist de zeer interessante oplossing van de ondertunneling van de Krijgsbaan met een kleine omleiding en een halfopen tunnel, GRUP 'R11-omleiding luchthaven Antwerpen', doorgang te laten

vinden. Er moet nog een bouwvergunning worden afgeleverd. Ook dat heeft zijn verloop, maar ook daar is de beslissing genomen om daarmee door te gaan.

Mijnheer Daems, minister Van Brempt heeft er terecht heel nadrukkelijk op gewezen dat we geen luchthaven voort zullen dynamiseren en een bedrijventerrein ontwikkelen als iedereen daar zal stilstaan, zoals u denkt. U denkt misschien dat enige naïviteit ons eigen is, hoewel ik een goede opleiding heb gekregen. Zo idioot zijn we echter niet. In ons eigen belang moet er natuurlijk een oplossing komen wat die mobiliteit betreft. Als iedereen daar vastzit en die bussen er niet kunnen rijden, dan zou alleen al de privé-investeerder zich afvragen waarom hij daar een bedrijventerrein zou ontwikkelen: hij kan er immers niet geraken, en als hij er wel geraakt, kan hij er niet meer weg. De zorg die u hebt, heb ik dus ook, net als de privé-investeerders. Zij investeren immers hun eigen geld omdat ze ervan overtuigd zijn dat dit rendabel is en dat er oplossingen zullen komen qua mobiliteit.

Minister Van Brempt heeft daar een mobiliteitseffectenstudie laten uitvoeren. Er was enige druk om die zo snel mogelijk te voltooien. We hebben hier een aantal beslissingen genomen. Nu kunt u de wijsheid van deskundigen altijd in vraag stellen. Er zijn altijd grotere en wijze deskundigen. Nu vindt u de studie weer niet volledig, of kijkt u er anders tegen aan.

De heer Rudi Daems: De politieke gevolgen die u eraan geeft. Dat is het probleem.

Minister-president Kris Peeters: De politieke gevolgen zijn dat we dat mobiliteitseffectenrapport in bijna al zijn facetten uitvoeren. Ik kom daar straks nog op terug.

Ik kan alle beslissingen nog eens overlopen die zijn genomen op basis van dat rapport. Minister Van Brempt – maar ook minister Crevits – heeft dat zeer zorgvuldig goedgekeurd. Moet ik dat overlopen, mijnheer Daems? U hebt dat.

Ik zal het toch even overlopen. Het gaat hier over een beslissing van een regering. Het is dus niet zo dat even wordt gekeken van welke kant de wind komt. Met betrekking tot de aanpak van de mobiliteitsknelpunten heeft de regering beslist dat het voorkeursscenario van het kruispunt van de R11 met Gasthuishoeven in overleg met het Agentschap Wegen en Verkeer en in de verdere onderhandelingen met de pps-partner moet worden bepaald. Dat kan pas volledig worden voltooid als die onderhandelingen met de pps-partner zijn afgerond. Dan komt het terug op de agenda van de regering.

De regering heeft verder beslist de Vlaamse minister bevoegd voor Openbare Werken te gelasten de uitvoeringsstudie van de concepten uit het mobiliteitseffectenrapport voor de luchthaven van Antwerpen voor de

gevaarlijke punten van de R11 met respectievelijk de de Robianostraat en de Herentalsebaan vanaf de jaren 2009-2010 te gunnen, in het kader van het project van het wegwerken van gevaarlijke punten. Dat is verschrikkelijk snel. De minister wordt tevens opgedragen de lopende aanbestedings- en vergunningsprocedure voor de gevaarlijke punten van de R11 met de twee voornoemde straten stop te zetten. De timing is dus heel duidelijk. Vanaf 2009-2010 wordt er gegund. Daar we die mobiliteitsproblematiek zeer ter harte nemen, zullen we dat in dat kader bekijken.

Dan is er het verkeersplein in Wommelgem. Mijnheer Daems, u mag het ook voorlezen.

De heer Rudi Daems: Dat zijn publieke documenten.

Minister-president Kris Peeters: Ik heb daar geen enkel probleem mee. Ik ben altijd een tegenstander van asymmetrische informatieposities, hoewel het me soms verbaast dat u bepaalde documenten hebt. (*Gelach*)

Met betrekking tot het verkeersplein in Wommelgem gelast de regering de Vlaamse minister bevoegd voor Openbare Werken een voorstel van aanpassing, inclusief kostenraming, op te maken, in navolging van de conclusies van de MER-procedures in het kader van het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA), zodat die conclusies kunnen worden verwerkt in het ontwerp en er kan worden bepaald op welke manier de werken aansluitend kunnen worden aangepakt. Het heeft natuurlijk geen enkele zin om de twee punten die ik daarnet heb vernoemd aan te pakken, als we niet ook het punt van Wommelgem aanpakken. Die formulering kan niet duidelijker.

U had het dan over het volgende punt. Wat het kruispunt van de N1 en de R11 betreft, wordt de minister van Openbare Werken gelast voor juni 2009 te onderzoeken of er andere dan de tot nu toe gekende aanpassingsmogelijkheden zijn dan de korte en de lange bypass zoals bekeken in het kader van het streefbeeld voor de R11, die enig soelaas zouden bieden voor de afwikkeling van de geraamde bijkomende 25 percent van de verkeersstroom die het bedrijventerrein zal genereren. Alles volgt dus op elkaar. Mijnheer Daems, wij willen datgene voorkomen waarvoor u vreest. Het is op andere plaatsen al eens gebeurd dat het ene volledig af was, terwijl men met het andere nog nergens stond. Het is heel belangrijk dat we dat maximaal in elkaar laten schuiven. Samen met u wil ik er alles aan doen om ervoor te zorgen dat, als dat bedrijventerrein er is, er ook een ontsluiting is en dat mobiliteitsprobleem maximaal wordt opgevangen. Mochten we daar immers niet in slagen, dan zou dat een zware hypotheek leggen.

Verder heeft de regering me verzocht te onderhandelen met de federale NMBS-voogdijminister over het

verwezenlijken van stopplaatsen ter hoogte van de bedrijfssite. Ook dat is heel belangrijk. Als er voldoende reizigers zijn, zal ik heel gemakkelijk kunnen aantonen dat dit station nodig is. Sommige aanwezigen hadden het over een 'stationnetje'. De NMBS gaat natuurlijk niet zorgen voor een stationnetje als er geen reizigers zijn. Mijnheer Daems, u moet er ook rekening mee houden dat dat bedrijventerrein, als dat allemaal lukt, 3000 à 3500 bijkomende arbeidsplaatsen zal creëren. Rekening houdend met de situatie in de Antwerpse regio, ga ik ervan uit dat dit ook een zorg van u is. Ik ga ervan uit dat ook u daar eens ernstig over wilt nadenken, als dat kan worden verwezenlijkt, en dat u wilt bekijken hoe we dat mobiliteitsprobleem kunnen aanpakken.

Ik zal niet alles overlopen. Er zijn tien punten. Ik wil de beslissing van de ministerraad graag overmaken. Er zijn ook een aantal bepalingen rechtstreeks uit het mobiliteitseffectenrapport overgenomen. Mijnheer Daems, u hebt daarnaar verwezen. Dan gaat het over die 110.000 vierkante meter.

Die mobiliteit is heel belangrijk. We hebben ter zake belangrijke beslissingen genomen. De eventuele zorg dat dit in elkaar moet vloeien, kan ik volledig delen. We moeten er nu alles aan doen om ervoor te zorgen dat de vooruitgang in dit dossier niet alleen een vooruitgang is met betrekking tot pps en bedrijventerreinen, maar dat ook qua mobiliteit gelijke tred wordt gehouden. Ik ben ervan overtuigd dat, als we dat alles doen en dit goed in elkaar schuiven, we een duurzame mobiliteit kunnen garanderen.

Dan is er de kwestie van het voetbalstadion. Elke vraag verdient een antwoord. We bevinden ons in een proces waarbij in eerste instantie minister Van Mechelen, maar ook de ministers Van Brempt en Crevits en ikzelf betrokken zijn. Samen met de stad zijn we bezig met een proces dat moet uitmonden in de selectie van één locatie. Dat proces is volop bezig. Ik vind dat dat vrij goed loopt. We gaan dat nu ook doen voor een ander proces dat wat minder goed liep, namelijk dat van het voetbalstadion in Brugge. Dat lijkt me de goede manier. Ik ga hier geen uitspraken doen buiten dat kader, omdat dat dan weer andere vormen van commotie zou teweegbrengen.

De werkwijze die we samen met de stad Antwerpen volgen, is de juiste, om te voorkomen dat er in de media wordt gediscussieerd over wat het nu precies gaat worden. Ik hoop dat we zowel in Antwerpen als in Brugge, maar ook op andere plaatsen, een consensus kunnen bewerkstelligen die kan worden gesteund door de stadsbesturen. U hebt geciteerd wat de mobiliteitseffectenstudie zegt over de veiligheidsvoorschriften en dergelijke. Ik zal daar geen verdere commentaar op leveren.

Wat de milieuvergunning betreft, is het zo dat het ministerieel besluit van 30 december 2004 door de Raad van

State is vernietigd. Ik wil hier echter onderstrepen dat er ook een arrest is van 5 juli 2005, waarin de vordering tot schorsing in dit dossier is verworpen, wegens het niet voldoen aan de voorwaarde van het moeilijk te herstellen ernstig nadeel. Er was dus een vernietiging en een schorsing gevraagd. Het schorsingsberoep is verworpen. Wel heeft het arrest van 8 mei 2008 het ministerieel besluit van 30 december 2004 vernietigd. Die vernietiging was procedureel van aard.

De vraag is nu wat de gevolgen zijn van die vernietiging. Het is heel belangrijk dat dit arrest nog niet is betekend aan onze raadsman. Vanaf het ogenblik dat het arrest is betekend, beschikt de bevoegde minister, minister Crevits, opnieuw over een termijn van vijf maanden om een nieuwe beslissing te nemen. Mijn stelling is dat, bij annulatie van het in beroep genomen besluit, we opnieuw terecht komen in een situatie waarbij het administratief beroep pas is ingesteld. Dat betekent dat we terugvallen op het besluit van de bestendige deputatie van 17 juni 2004. Als er een discussie is tussen juristen, moeten we altijd goed opletten. Ik kan dat zeggen, omdat ik zelf lang geleden die opleiding heb genoten. Dat is echter het standpunt dat de administratie inneemt. Ik ga ervan uit dat dit het juiste standpunt is.

Mijnheer Martens, uw vraag betrof de verhouding tussen het ministerieel besluit van de toenmalige minister van Openbare Werken en het besluit van de bestendige deputatie van 17 juni 2004. Daartegen werden heel wat beroepen ingesteld. De vorige minister heeft daar grondig over beraadslaagd. Er zijn een aantal aanpassingen doorgevoerd, met name over de trainingen en touringvluchten op zaterdag en zondag. In het ministerieel besluit zijn de voorwaarden gewijzigd. De luchthaven moet nu ook een milieucoördinator van het tweede niveau in dienst hebben. Wat het cumulatief mach, het aantal potentieel ernstig gehinderden en het aantal inwoners binnen de LDN-geluidscontouren van 55 dBa betreft, zijn bepaalde wijzigingen aangebracht. Door de vernietiging van dat besluit door de Raad van State vallen we nu terug op het oorspronkelijke besluit van de bestendige deputatie.

Mijnheer Daems, de hele discussie over het al dan niet uitvoeren van een MER is al aan bod gekomen toen ik nog een andere functie als minister had. Uw collega, Europees parlements lid Bart Staes, heeft een schriftelijke vraag gesteld aan eurocommissaris Dimas. Ik ben hem daar ook dankbaar voor. Commissaris Dimas heeft toen geantwoord: "It is the Commission's opinion that the operation of ports and airports cannot be considered as projects within the meaning of article 1 of the directive...". U moet dat antwoord er eens op naslaan. Het is goed alle argumenten eens op een rijtje te zetten.

De rechtbank en de Raad van State hebben beslist in alle wijsheid. Het is nu aan minister Crevits om te zorgen voor de verdere toepassing.

Mijnheer Daems, iedereen tracht natuurlijk zijn gelijk te krijgen. Dat is geen enkel probleem in een rechtsstaat. Ik heb daarnet al gezegd dat we nu teruggrijpen naar het besluit van de bestendige deputatie. Na de betekening van het vonnis zal minister Crevits rustig de tijd nemen om alle argumenten op een rijtje te zetten en een nieuw besluit te nemen. Op dat moment zal ze ook de nodige informatie en antwoorden geven op alle mogelijke vragen.

Het besluit van de vorige minister is met zorg opge maakt. We hebben daarover zelfs gediscussieerd. De vraag tot schorsing is niet in aanmerking genomen. Minister Crevits zal daarover de nodige argumentatie ontwikkelen.

Mijnheer Martens, ik dacht daarnet dat u het over Oostende had. Het bleek echter over Zaventem te gaan. Er zijn nog een aantal vragen die aan de bevoegde minister moeten worden gesteld. Ik kan daarover geen uitspraken doen.

Wat de incheckbalie aan het Centraal Station betreft, verwijs ik naar het bestuursakkoord van de stad Antwerpen. *(Opmerkingen van de heer Bart Martens)*

Ik heb dat akkoord niet onderhandeld. Het is de stad Antwerpen die graag een incheckbalie zou willen. Misschien is de informatie waarover ik beschik niet volledig, maar tot nu toe zijn er geen inspanningen in die zin gedaan. De stad Antwerpen zou graag hebben dat er een incheckbalie komt in het Centraal Station. Ik ga ervan uit dat ze dat ook doet voor de eigen luchthaven. U kunt daarover vragen stellen in de gemeenteraad. *(Opmerkingen van de heer Bart Martens)*

Ik had niet begrepen dat ik moest instaan voor de uitvoering daarvan. *(Gelach)*

De stad Antwerpen had dat ook niet gevraagd. Als vanavond daarover een ander antwoord wordt gegeven, dan zult u me dat zeker zeggen.

Mijnheer Daems, u had een vraag over de E313. Ik stel voor dat u minister Crevits of minister Van Brempt daarover ondervraagt.

Mevrouw De Ridder, u was zeer tevreden, waarvoor mijn grote dank. *(Gelach)*

De vragen over de vernietiging van de milieuvergunning heb ik voldoende beantwoord.

Mevrouw Van den Eynde, u verwijst naar de mobiliteitsstudie in de regio. Ik ga ervan uit dat u die vraag nog eens aan de bevoegde minister stelt.

Mijnheer de voorzitter, ik ga ervan uit dat alle vragen beantwoord zijn. De commissieleden kennende zullen ze het niet met me eens zijn. Op vragen die ik over het

hoofd heb gezien of die ik onvoldoende zou hebben beantwoord – quod non –, wil ik graag antwoorden.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de minister-president, wat mij betreft, zijn alle vragen beantwoord. Uit uw antwoord onthoud ik dat u met heel uw regering, en dus ook met de partij van de heer Martens, blijft vasthouden aan een rendabele luchthaven voor Deurne. U blijft geloven in een pps-constructie. U zegt dat de pps-constructie zoals ze op dit moment is geconcepieerd, leefbaar is. U brengt rechtstreeks 17,5 miljoen euro bij elkaar. Op dat vlak zijn er in elk geval een aantal engagements. Via een achtergestelde lening brengt u nog eens 9 miljoen extra in. We nemen aan dat dit voldoende is om datgene te realiseren wat gerealiseerd moet worden.

U blijft bij uw standpunt dat de Krijgsbaan mag worden omgevormd tot een min of meer ingetunnelde versie. Ook dat is niet onbelangrijk. U blijft erbij dat er naast de luchthaven een bedrijventerrein zal worden gerealiseerd, waar we 3000 à 3500 mensen tewerk kunnen stellen. U suggereert ook dat het voetbalstadion op deze site geen optie is. U schuift wel de hete aardappel door naar de stad Antwerpen. Ik heb daar begrip voor. Ook andere collega's geven aan dat een stadion op die plaats geen optie is.

Over de milieuvergunning zegt u heel duidelijk dat we ons nu moeten blijven beroepen op wat de bestendige deputatie op 17 juni 2004 heeft vastgelegd. U geeft ook aan dat wat de toekomst betreft, we minister Crevits voldoende tijd moeten gunnen om maatregelen ten gronde te nemen.

Ik wil ook nog even reageren op uitspraken van een aantal collega's. De heer Daems had vragen over de financiering. Daarop is een afdoend antwoord gekomen. Hij had bedenkingen bij het mobiliteitsvraagstuk om en rond de nieuwe luchthaven. Ook daarop is voldoende geantwoord.

Mevrouw Van den Eynde heeft er terecht op gewezen dat de heer Daems en zijn partij in dezen boter op hun hoofd hebben, zeker als we zien hoe de stad Mortsel een aantal opties heeft genomen die de hele mobiliteit in de regio hebben gehypothekeerd.

De heer Martens, wiens partij uitdrukkelijk voorstander is van het openhouden en uitbreiden van de luchthaven van Deurne, heeft toch een aantal kanttekeningen geplaatst bij het mogelijk socialiseren van een aantal kosten. Ik zou graag weten of de heer Martens ook een voorstander is van het socialiseren van bijvoorbeeld de Diabolokosten. Wellicht zal hij vandaag niet op die vraag antwoorden.

Mevrouw De Ridder stelt namens haar partij, maar ik neem aan ook namens de Antwerpse meerderheid, dat Antwerpen geen voorstander is van het hervormen van de Krijgsbaan tot een soort parkweg. Ik kan daarmee leven.

Ten slotte was er nog de tussenkomst van de heer Caluwé. Ik had eerlijk gezegd gehoopt dat de heer de Kort namens de CD&V zou tussenkomen. Hij heeft dat dossier destijds immers mee voorbereid achter de schermen en heeft daar veel goeds voor gedaan.

De heer Caluwé was nogal kort van stof. Hij vroeg zich af of ik op de planeet Mars zat. Ik zit inderdaad op de planeet Mars en ik hoop dat u daar ook allemaal zit. Er is deze week namelijk een heel interessant ruimtetuig geland op de noordpool van Mars, de Phoenix. Dat ruimtetuig is daar maar kunnen landen omdat er mensen zijn die in de lucht- en ruimtevaart blijven geloven. Ik geloof ook dat onze toekomst voor een stuk op die planeten zal moeten worden gerealiseerd. Wij zullen dat maar kunnen, omdat wij de kans hebben gehad om te investeren in luchtvaart en ruimtevaart.

Destijds waren wij in Vlaanderen mee pioniers. Mijn grootvader nam mij destijds mee naar de luchthaven van Deurne en vertelde over de pioniers baron de Caters, Olieslagers, Stampe, Vertongen, enzovoort. Hij had dat allemaal zien gebeuren en vertelde dat ik later andere dingen zou zien gebeuren. Ik hoop dat ik aan mijn kleinkinderen kan zeggen dat we niet alleen op Mars zijn geland, maar dat we ook verder zijn geraakt. Ik hoop dat wij de generaties die na ons komen, dezelfde kansen geven die de generaties voor ons hebben gehad en die wij nu zouden moeten hebben.

Collega's, ik ben een beetje emotioneel wanneer ik over de luchthaven van Deurne spreek. Ik heb een zeker vooroordeel. Ik hoop dat velen dat met mij blijven hebben.

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mijnheer de minister-president, ik dank u voor uw vurige en soms overtuigende repliek, maar hij heeft mij toch niet helemaal overtuigd. Ik vind het ook merkwaardig hoe het inzicht rond een visie op pps vanuit de Participatiemaatschappij Vlaanderen op twee weken tijd kan voortschrijden. Het is heel merkwaardig hoe snel dat inzicht is geëvolueerd, maar ik wil het debat daarover nu niet opnieuw voeren.

Ik wil nog even terugkomen op het grote pijnpunt, namelijk de mobiliteitsproblematiek. Er zijn vandaag problemen, en het mobiliteitseffectenrapport zegt dat je zaken als de de Robianostraat met een tunnel moet aanpakken om alleen al de autonome groei op te vangen. U hebt vakkundig geciteerd uit de regeringsbeslissing, maar de twee punten die eigenlijk het fundamentele antwoord moeten vormen, worden naar juni 2009 of zelfs later verschoven.

Het is een illusie te denken dat het probleem opgelost wordt met een investering van een paar miljoen euro in de Krijgsbaan, met de omleiding en de ondertunneling ter hoogte van Borsbeek. Daar ben ik van overtuigd. Wanneer minister Crevits dan met een voorstel moet komen dat de mobiliteitsstromen die van de andere kant komen mee moet afleiden op de autostrades, zullen de echte problemen pas komen.

Mijn kernvraag blijft dan ook dezelfde: wat is het engagement dat deze Vlaamse Regering ten aanzien van het consortium is aangegaan om een verhoogde financiële verantwoordelijkheid op te nemen? Dat engagement is volgens mij dat bedrijventerrein. Maar aan de andere kant zegt u dat u het bedrijventerrein niet gaat realiseren als de problemen niet opgelost zijn.

In het laatste puntje, dat u niet geciteerd hebt, zegt u dat de beslissing rond het bedrijventerrein niet mag vooruitlopen op de oplossing van de mobiliteitsproblemen. Ik concludeer daaruit dat dit geen zaak meer is voor de huidige regering, net zomin als de beslissing over het bedrijventerrein. Dat moet tenminste de conclusie zijn als u consequent bent ten aanzien van wat u daarnet hebt gezegd.

Daaraan verbonden is de fundamentele visie op wat we met de Krijgsbaan willen aanvangen. Eén mogelijkheid is dat u kiest voor een autosnelweg. In dat geval moet u consequent zijn en alles ondertunnelen vanaf de Herentalsebaan tot aan de E19. Dat is niet onze keuze, maar het is een mogelijkheid.

Mevrouw De Ridder, de stad Antwerpen is wat dat betreft een andere mening toegedaan. U moet het rapport van de MOBER er maar eens op nalezen. De stad Antwerpen zegt daar zwart op wit dat ze de R11 als parklaan gecategoriseerd wil zien. Men vraagt dus een downgrading van een primaire weg naar een verbindingsweg. Morsel is overigens diezelfde mening toegedaan, maar in dezen moet vooral de stad kleur bekennen, net als de Vlaamse Regering.

Mijnheer de minister-president, het is belangrijk dat er jobs komen, laat dat duidelijk zijn. Maar in ons compleet, soms onoordeelkundig, volgebouwde Vlaanderen vormt een bedrijventerrein op die locatie een bijkomende ruimtelijke miskleun van formaat. We moeten jobs creëren, maar laat ons die creëren op goede plaatsen. En die site is geen goede locatie, als daar bijkomende mobiliteit aan vasthangt.

Wat de pps betreft, bevestigt u wat ik heb gezegd. Er is een substantieel verlaagd engagement van de diamantsector, en trouwens ook van de provincie en de haven. Welke garantie staat daar tegenover om de private sector – andere private partners, dus – te overtuigen?

Inzake de milieuvergunning verwijst u naar de schorsingsprocedure. Dat is juist, maar 90 à 95 percent van

de dossiers die ingeleid worden voor schorsing en vernietiging, halen de schorsing niet. De drempel bij de Raad van State om een schorsing vast te krijgen, ligt zeer hoog. In die zin is dat geen ongewoon gebeuren.

Als uw standpunt ook dat van de regering is, dat finaal ook juridisch onderbouwd zal worden, vraag ik me af wat voor zin het nog heeft om als gemeentebestuur, burger of actiecomité naar de Raad van State te trekken. Als dit de juridische interpretatie is die u eraan geeft, betekent dat dat wanneer een burger of een gemeentebestuur zijn gelijk haalt bij de Raad van State, men automatisch terugvalt op de vorige beslissing, in uw geval meestal van die van de deputatie. Waarom zouden burgers en gemeentebesturen dan zoveel geld investeren in procedures bij de Raad van State?

Mijnheer de minister-president, ondanks een aantal positieve geluiden bij enkele andere collega's, denk ik dat de wolken rond de pps-constructie nog helemaal niet weg zijn. Het overleven van die constructie hangt volgens mij vast aan het bedrijventerrein, waarover ik toch wat meer duidelijkheid wens. Alles wordt doorgeschoven naar de volgende legislatuur. Daarom wil ik oproepen om eens toekomstgericht na te denken over de locatie van de luchthaven. Ook onze sp.a-collega's en de burgemeester van Antwerpen hebben daar overigens al een aantal middellange- of langetermijndeeën rond geponeerd. Onze standpunten kent u ook.

Laten we positief en toekomstgericht nadenken om het debat over de luchthaven en alles eromheen te kunnen voeren. Laten we nadenken over een visie die rekening houdt met economie én ecologie, en die ervoor zorgt dat er niet zoveel geld naartoe stroomt.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de minister-president, ik dank u voor uw antwoord. Over een aantal zaken ben ik gerustgesteld, onder meer wat betreft de fiftyfifty-regeling voor de inbreng van de private partners. U zegt verder dat we de puzzel ineen moeten laten vallen. Het gaat immers om verschillende beslissingen die op elkaar moeten inhaken. Wat als dat puzzeltje uiteindelijk niet wordt gelegd door de privésector? Daarop heb ik u geen antwoord horen geven. Twee weken geleden heette het in dat uitgelekte rapport van PMV nog dat heel die pps-constructie niet rendabel kon worden gemaakt. Er was sprake van het afhaken van een aantal private partners. Nu blijkt het allemaal wel rendabel, binnen de randvoorwaarden die de regering altijd heeft aangehouden. Maar welke garanties hebt u dat de privésector effectief zijn engagement nakomt, en wat zal er gebeuren als hij de beloofde miljoenen euro niet op tafel legt? Hoe haken de volgende stappen van de besluitvorming op elkaar in?

Wordt er, vooraleer de Vlaamse Regering een definitieve beslissing neemt over het GRUP van de omleidingsweg,

al voordien een contract geëist om die PPS-constructie boven de doopvont te houden of niet? Het zal ons maar overkomen, mochten we nu beslissen om die omleidingsweg ruimtelijk in te tekenen en bouwvergunningen af te leveren, dat finaal zou blijken dat die constructie toch nog in elkaar zou stuiken. Voor alle duidelijkheid, collega's: dat is niet wat ik wens, maar ik vind wel dat we met dat scenario rekening moeten houden. Vandaar mijn vraag – want op dat deel van mijn vraag heb ik geen antwoord gekregen: hoe zitten die vervolgstappen in elkaar? Hoe zien die eruit? Wanneer zal welke beslissing genomen worden? Welke beslissing zal van welke stappen afhangen?

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Wat de stad Antwerpen betreft: er is vóór de ministerraad van vorige woensdag een overleg geweest met de burgemeester en met een aantal schepenen. We hebben daar tekst en uitleg gegeven. Als u, mijnheer Daems, enig verschil terugvindt tussen de Vlaamse Regering en de stad Antwerpen, kan ik u zeggen dat de burgemeester en de betrokken schepenen ons hebben gezegd dat zij volledig op onze lijn zitten en daar volledig achter staan. De ministers Crevits, Van Brempt en Van Mechelen en ikzelf hebben deelgenomen aan dat voorafgaand overleg. Voor de stad Antwerpen waren daar de burgemeester en de heren Van Peel en Van Campenhout.

Mijnheer Martens, ik hoop dat het duidelijk is dat minister Van Mechelen die PPS zal afronden. Dan komt het terug naar de Vlaamse Regering. Wij hebben dus een aantal nieuwe momenten waar de Vlaamse Regering met kennis van zaken kan zeggen wat de vooruitgang is.

Mijnheer de voorzitter, de heer Penris is begonnen met zijn klassiekers, ik zal om af te sluiten dat ook proberen te doen. Friedrich Hegel zegt in "Phänomenologie des Geistes": "Das Wahre ist das Ganze". Dat betekent dat we er alles moeten aan doen opdat de vooruitgang op de verschillende poten die zijn opgezet – mobiliteit, luchthaven en bedrijventerreinen – zou samenlopen. Mijnheer Daems, "Phänomenologie des Geistes" is een dik boek: zeker als u het in het Duits leest, bent u er een tijdje mee bezig. Maar het zal u zeker verhelderen en u zult mij mogelijk ook kunnen confronteren met andere uitspraken. Ik ga ervan uit dat we de nodige zorg besteden aan de voortgang van de verschillende elementen in dit dossier – mobiliteit is zeker een essentieel element.

Met redenen omklede moties

De voorzitter: Door de heer Penris en door de heer Daems 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 Joris Vandenbroucke tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het gebruik van biobrandstoffen bij De Lijn

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke: Collega's, op 22 mei vernamen wij dat de minister met onmiddellijke ingang het gebruik van biobrandstoffen bij De Lijn schorst tot er duidelijkheid is over de duurzaamheid van de volledige productieketen en het effect op de uitstoot van broeikasgassen.

Dat was enerzijds een verrassende mededeling omdat tot nog niet zo lang geleden ook bij De Lijn nog werd gedacht dat het gebruik van biobrandstoffen een hefboom is in de strijd tegen de klimaatsverandering, maar anderzijds was het toch ook niet zo verrassend, in het licht van een stroom van recente onderzoeken over de perverse effecten van de biobrandstoffen-boom.

Ik citeer enkele van die onderzoeken. De uitstoot van broeikasgassen van biobrandstoffen op basis van maïs en soja zou tweemaal zo hoog liggen als bij de verbranding van olie doordat gigantische bosoppervlakken werden gekapt om die gewassen te telen. In Brazilië ging het in de tweede helft van 2007 alleen al om 303.000 hectare oerwoud. Indonesië, leverancier van grondstoffen van biobrandstoffen, is in enkele jaren doorgestoten van de 21ste naar de derde plaats op de wereldranglijst van CO₂-uitstoters, enkel en alleen door de kap van regenwoud.

Biobrandstoffen kunnen dus effectief leiden tot ecologische rampen. Ze zijn echter ook een misdaad tegen de menselijkheid, althans volgens een gezant van het VN-voedselprogramma, die stelt dat het cijfer van het verwachte aantal mensen dat in 2025 de hongerdood zou kunnen sterven moet worden herzien van 800 miljoen tot 1,2 miljard, enkel en alleen door de introductie van biobrandstoffen.

Het is natuurlijk zo dat zonder sluitende duurzaamheidscriteria en controlemechanismen onze biobrandstoffen een bijzonder kwalijk geurtje dreigen te krijgen. In die zin begrijp ik de beslissing van minister Van Brempt. Anderzijds zou ik toch ook niet het kind willen wegspoelen met het badwater. De basisredenering van het gebruik van

biobrandstoffen blijft immers overeind als aan een aantal duurzaamheidscriteria wordt voldaan. Er is dan ook een tweede en zelfs een derde generatie biobrandstoffen op komst, bijvoorbeeld op basis van gewassen die worden geteeld op verschaalde grond met een beperkte ecologische meerwaarde, die niet geschikt is voor voedselproductie, of op basis van organisch afval uit de land- en bosbouw, of op basis van snel groeiende tussenteelten. Zelfs onze boeren uit West-Europa kunnen een graantje meepikken van die tweede en derde generatie biobrandstoffen. Ik vind het toch de taak van De Lijn om de vinger aan de pols te blijven houden en om waar mogelijk een bijdrage te leveren aan het ontplooiën van de duurzame biobrandstoffen, die op dit ogenblik economisch nog onrendabel zijn en nog niet op voldoende grote schaal verspreid zijn.

Mevrouw de minister, op welke soorten biobrandstoffen is uw beslissing van toepassing? Welke soorten biobrandstoffen werden gebruikt door De Lijn? Hoe zit het met de PPQ-bussen? Op die vraag hebben we intussen al via de pers een antwoord gekregen.

Kunt u uitsluiten dat er in de toekomst brandstof zal worden geleverd met biocomponenten?

Op welke manier zal De Lijn duurzaamheidscriteria en de controle daarop integreren in haar gebruik van biobrandstoffen, of is het niet uitgesloten dat men definitief afziet van het gebruik van biobrandstoffen in de toekomst? Welke alternatieve maatregelen zullen worden genomen om de impact van de activiteiten van De Lijn op het klimaat en de luchtkwaliteit te verminderen?

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de voorzitter, ik had vrijdag mijn vraag om uitleg ingediend, maar door een snelle agendering van de vraag van de heer Vandenbroucke kon ik mijn vraag niet meer op een reglementaire manier geagendeerd krijgen.

Mijn vraag gaat ook over het milieuvriendelijke voertuigenbeleid van De Lijn. De voorbije jaren heeft De Lijn zich steeds geprofileerd als een openbaarvervoersmaatschappij waar een milieuvriendelijk wagenpark voorop staat. Het magazine Op 1 Lijn van november 2007 werd volledig gewijd aan het milieuvriendelijke wagenpark van De Lijn en aan het feit dat De Lijn voortrekker is van een milieuvriendelijk wagenparkbeleid.

Nog deze maand werd het zeer milieuvriendelijke project met de waterstofbussen stopgezet omwille van de te hoge kostprijs, terwijl onlangs door Van Hool, de constructeur van de waterstofbussen, acht nieuwe waterstofbussen geleverd werden aan AC Transit, een

bedrijf uit de Verenigde Staten dat jaarlijks meer dan 67 miljoen passagiers vervoert. Nu blijkt dat de waterstofbussen die hier in Vlaanderen met succes proef hebben gereden, zullen worden ingezet in andere Europese landen waaronder Spanje. Ook in tal van andere Europese landen is men van plan om waterstofbussen in te schakelen in het openbaar vervoer.

Mevrouw de minister, ik vind het onaanvaardbaar dat zulke projecten als te duur worden bestempeld voor Vlaanderen, terwijl ze elders in Europa en de Verenigde Staten wel kunnen. Daarenboven beweren dat die technologie nog niet op punt staat, is eveneens onjuist en uit de lucht gegrepen. Maar het blijft niet enkel bij het stopzetten van het gebruik van dit milieuvriendelijke voertuig.

Mevrouw de minister, onlangs kondigde u aan dat de busvoertuigen van De Lijn niet langer op biobrandstof zullen rijden. Nochtans kondigde u in 2005 aan dat biodiesel een van uw stokpaardjes was. In de toekomst moeten alle bussen op biodiesel rijden, zo klonk het. Maar vandaag blijkt dat uw stokpaardje niet meer te zijn, want u roept halsoverkop een halt toe aan het gebruik van biodiesel door De Lijn. U stelt dat u niet verantwoordelijk wilt zijn voor het kappen van het tropisch regenwoud.

Mevrouw de minister, laten we eerlijk zijn, het stoppen van het gebruik van biobrandstof bij De Lijn heeft niets te maken met milieuvriendelijkheid, maar wel met een debat dat zich in bepaalde milieus afspeelt over de voedselproductie. U hebt zich laten leiden door degenen die moord en brand schreeuwen en zeggen dat de voedselproductie heeft moeten wijken voor de aanmaak van biobrandstoffen. Ik meen dat we hierover een eerlijk debat moeten kunnen voeren, en misschien is dat wel stof tot discussie voor het volgende werkjaar.

Mevrouw de minister, wij dachten dat dit project zo goed was doordacht door u. We komen nu eigenlijk bedrogen uit. Bij mij rijst de vraag of het toenmalige proefproject zo slecht was. Was en bent u onvoldoende geïnformeerd over de herkomst van de gebruikte biodiesel?

Mevrouw de minister, u blaast nu liever het gebruik van biodiesel af dan een degelijk onderzoek te voeren naar de herkomst van uw biodiesel en vervolgens, indien nodig, uw beleid bij te sturen.

Ik heb nog een vraag over andere milieuvriendelijke voertuigen. Transportbedrijf DHL heeft een nieuw project uitgevoerd, waarbij vijf bestelwagens werden ingezet die op aardgas rijden. Eerder deze week was er nog een persartikel over een West-Vlaamse coöperatieve die een accijnsvrijstelling heeft gekregen voor de productie van koolzaadolie, waardoor hun vennoten heel wat goedkoper kunnen rijden.

U ziet, er zijn blijkbaar nog wel wat mogelijkheden. We stellen nu enkel vast dat er twee positieve projecten met alternatief brandstofgebruik stopgezet zijn bij De Lijn. We betreuren dat ten zeerste. We kunnen alleen maar vaststellen dat De Lijn nu in alle haast het wagonpark verder zal uitrusten met roetfilters, wat uiteraard wel onze steun verdient, maar we blijven nog met heel veel vragen zitten.

We vragen ons af of dit debat en het afvoeren van biodiesel niet veeleer om politiek-ideologische redenen gebeurt.

Mevrouw de minister, klopt het dat u de bussen van De Lijn niet meer op biobrandstof wilt laten rijden? Is er een ideologische reden, met name de vrees dat het regenwoud gekapt zou moeten worden om verder met biodiesel te kunnen rijden?

Over welke milieuvriendelijke voertuigen beschikt De Lijn nu nog? Kunt u een overzicht geven van de voertuigen van De Lijn die op alternatieve brandstof rijden? Wat is de stand van zaken voor het plaatsen van roetfilters op de bussen? Werd al nagegaan of de bussen op aardgas kunnen rijden en wat de kostprijs hiervan zou kunnen zijn?

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mevrouw Joke Schauvliege: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik denk dat we inderdaad allemaal een beetje in snelheid zijn genomen, want ook ik was van plan, net als mevrouw Van den Eynde, om een vraag om uitleg in te dienen. Maar we stellen vast dat de vraag van de heer Vandenbroucke donderdag werd ingediend, maar vandaag al geagendeerd is. Daarom denk ik dat een aantal collega's zich zeker willen aansluiten. Normaal is de deadline voor indiening woensdag 14.00 uur, dus ik denk dat zich daar de verwarring situeert.

Mevrouw de minister, ik heb ook met verwondering uw aankondiging van vorige week donderdag beluisterd. Ik heb nog een aantal bijkomende vragen. Werd de beslissing die u donderdag hebt aangekondigd, overlegd binnen en beslist en gedragen door de voltallige Vlaamse Regering? Ik heb de indruk dat het donderdag veeleer een aankondiging was, maar ik had graag de bevestiging dat de beslissing wordt gedragen door de Vlaamse Regering en daar werd besproken.

Ik stel alleen maar vast dat de voorbije jaren, toch vooral door sp.a en zeker ook door de toenmalige federale minister van Leefmilieu Tobback, hard aan de kar getrokken werd om de biobrandstoffen te promoten in Vlaanderen en België. Er werd zelfs vastgesteld dat er doelstellingen in België moesten zijn en dat 5,75 procent van het brandstofverbruik tegen 2010 uit biobrandstof moet bestaan.

Als minister hebt u beslist dat De Lijn de nodige opstartinvesteringen moest doen om te kunnen rijden met biobrandstoffen. Nu komt u daar op terug, op het moment dat die investeringen zijn gebeurd. Ik vraag me af of de toenmalige beslissing lichtzinnig werd genomen. Was die niet goed voorbereid, ook niet op het vlak van duurzaamheid? Want daar zwaait u nu mee. U zegt dat het niet duurzaam genoeg is, dus neemt u de beslissing dat de investeringen eigenlijk allemaal tevergeefs waren en u gaat het beleid over een andere boeg gooien.

Mevrouw de minister, u weet dat de biobrandstoffen een van de belangrijke maatregelen zijn in het binnenlandse klimaatbeleid voor de vermindering van de CO₂-uitstoot. U weet dat de transportsector een van de moeilijkste sectoren is om daaraan te voldoen. Als u nu schrikt dat De Lijn met biobrandstof rijdt, welke vervangende maatregelen zult u dan willen nemen om toch nog voldoende effect te hebben binnen de Kyoto-periode?

Aangezien het beleid, door de beslissingen die destijds federaal en Vlaams zijn genomen, biobrandstoffen heeft gepromoot, weet u dat heel wat bedrijven miljoenen-investeringen hebben gedaan om die biobrandstoffen te kunnen aanmaken. Ik denk aan Cargill, Oleon en dergelijke. U weet dat in Gent zelfs een Bio-Energy Valley is opgericht, die eigenlijk volledig is toegespitst op biobrandstof.

Mevrouw de minister, als de overheid nu een ander beleid voert, zitten we met een gigantisch probleem dat ook de werkgelegenheid en alle investeringen in het gedrang brengt.

Op de Europese lentetop van de regeringsleiders in 2007 werd beslist dat na 2012 minstens 10 percent biobrandstoffen per lidstaat de doelstelling is. Dat is Europees gedragen en zo beslist. Maar daar zijn een aantal voorwaarden van duurzaamheid en commerciële beschikbaarheid van de tweede generatie biobrandstoffen aan gekoppeld. De bio-ethische commissie van Europa heeft zich daarover gebogen en heeft gezegd dat er geen probleem is van duurzaamheid. Men gaat wel extra investeren in onderzoek op het vlak van duurzaamheid.

Mevrouw de minister, dit is een heel belangrijke pijler in het Europese beleid. Zult u die ook in vraag stellen? Wat zult u bepleiten ten aanzien van Europa, aangezien de regering voordien toch een ander standpunt innam?

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mijnheer de voorzitter, sta me toe dat ik toch heel kort iets zeg over de procedure en daarna iets over de inhoud. Ik had vorige week donderdag een vraag om uitleg opgesteld over deze problematiek die ik sinds lang volg. Ik heb die vraag niet meer ingediend, aangezien, wat me niet verraste, al een vraag hierover op de agenda stond. Ik was vandaag wel verrast

toen ik merkte wanneer deze vraag was ingediend. Sta me toe dat ik dat toch even inbreng.

Mevrouw de minister, ik zal niet even streng zijn als Walter Pauli in De Morgen, maar u was toch een voortrekker voor de promotie van biobrandstoffen. Nu, bij hoogdringendheid, wordt de kar gekeerd. U stelt in de pers dat u het niet op uw geweten wilt hebben dat De Lijn brandstof gebruikt waarvoor tropisch regenwoud gekapt is of waarvoor voedselproductie moest wijken.

Professor Soetaert van de Universiteit Gent heeft eerder al gesteld dat de biobrandstofproductie met betrekking tot de hoge voedselprijzen of de voedselschaarste totaal ten onrechte met de vinger wordt gewezen. Naar aanleiding van de beslissing van de minister heeft hij de vraag gesteld of de gewone diesel die De Lijn zal gebruiken dan wel duurzaam is. Met die vraag heeft hij zeker de vinger op de wonde gelegd. Een groot gedeelte van de gewassen die voor biobrandstoffen worden gebruikt, is uit Vlaanderen en uit Europa en niet uit het regenwoud afkomstig.

Aangezien ik niet wil herhalen wat de vorige sprekers reeds hebben gezegd, zal ik enkel een paar vragen stellen.

Mevrouw de minister, is de gewone diesel die De Lijn opnieuw zal gebruiken inderdaad duurzamer dan de tot op heden gebruikte biobrandstof? Welke effecten zal deze maatregel op de uitstoot van koolstofmonoxide en van koolwaterstof met roetdeeltjes van de bussen hebben? Waarop baseert u zich om te stellen dat de door De Lijn gebruikte biodiesel niet duurzaam is? Wat is de herkomst van deze brandstof? Welke producten liggen aan de basis van de biodiesel? Waar worden deze producten geteeld?

Waarom maakt De Lijn, indien de huidige biobrandstof niet voldoende duurzaam zou blijken, geen gebruik van alternatieve producten, zoals plantaardige olie? Het duurzaam karakter hiervan is gedocumenteerd. Dit geldt zeker voor de productie uit koolzaad dat uit de eigen regio afkomstig is. Hoe rijmt u uw beslissingen met de doelstellingen inzake hernieuwbare energie van de Europese Commissie? Wat was destijds de kostprijs van de omschakeling voor De Lijn? Zal nu opnieuw een kostprijs moeten worden betaald?

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

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

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

Ik wil wel opmerken dat het door hem aangehaalde recente onderzoek eigenlijk niet zo recent is. Twee jaar

geleden hebben we hier ons voorstel van resolutie over de invoering van duurzaamheidscriteria voor agrobrandstoffen besproken. We hebben toen alle argumenten die door de heer Vandenbroucke en door de overige sprekers zijn aangehaald ter sprake gebracht. Jammer genoeg heeft de voltallige meerderheid dit voorstel van resolutie weggestemd.

Ik herinner me tevens dat de minister tijdens de bespreking van haar beleidsbrief in november of december 2007 trots heeft aangekondigd dat het agrobrandstofproject van De Lijn zou worden voortgezet. Ik heb toen opgemerkt dat het nuttig zou zijn om het probleem van de duurzaamheidscriteria te behandelen. De minister heeft dit toen van tafel geveegd.

Minister-president Peeters refereert steeds aan het voortschrijdend inzicht. We zullen dit dan maar in deze categorie onderbrengen. Belangrijker is dat, nu de minister het gebruik van biobrandstoffen door De Lijn heeft stopgezet, zo snel mogelijk werk van de invoering van duurzaamheidscriteria wordt gemaakt. Dit is prioritair.

We mogen het kind niet met het badwater weggooien. We moeten het onderscheid tussen de verschillende soorten agrobrandstoffen maken. Sommige agrobrandstoffen hebben meer negatieve dan positieve effecten. We mogen de eerste en de tweede generatie niet over dezelfde kam scheren. Bovendien is het rationeler biobrandstoffen te gebruiken voor de opwekking van energie dan voor de aandrijving van motoren. Dit zijn allemaal elementen die in het debat aan bod moeten komen.

Ondertussen stellen we vast dat het project met de waterstofbus wordt stopgezet. In Sao Paolo, waar ik onlangs was, rijden heel wat hybride bussen rond. De minister wil in Vlaanderen een soortgelijk project op gang brengen. Op zich is dit een goed initiatief, maar we hebben ondertussen een enorme achterstand opgelopen. Alle projectjes die tot op heden zijn opgestart, zijn een stille dood gestorven of blijven in de marginaliteit steken.

Mevrouw de minister, welke agrobrandstof gebruikte De Lijn eigenlijk? Uit welke landen werd die brandstof ingevoerd? Ging het om koolzaad-, soja- of palmolie? Aangezien die brandstof op de internationale markt werd aangekocht, veronderstel ik dat u de oorsprong ervan kent. Ging het om koolzaadolie uit Duitsland en Polen of om palmolie uit Indonesië? Dit maakt immers een groot verschil. Indien u dergelijke drastische maatregelen wilt nemen, hebt u zich hier ongetwijfeld over geïnformeerd. Ik zou hier graag wat uitleg over krijgen.

De heer Jan Peumans: Ik wil me ook bij deze vraag om uitleg aansluiten. De vorige sprekers hebben het verleden duidelijk geschetst. Ik stel enkel vast dat in de landbouw momenteel een verschuiving aan de gang is. De heer De Meyer weet dat trouwens beter dan ik. Door de hoge

prijzen van het veevoeder zorgen de landbouwers in toenemende mate voor een gedeeltelijke zelfbevoorrading van hun dieren. Het fenomeen van de koolzaadproductie komt hierdoor enigszins op de achtergrond te staan. De landbouwers planten in toenemende mate maïs.

De heer Wymeersch heeft onlangs een interpellatie gehouden over het feit dat de Europese Commissie een andere politiek wil voeren. Hierbij zouden stukken grond niet langer braak mogen blijven liggen. Dit heeft gevolgen voor de koolzaadproductie.

We zouden hier meer zicht op moeten verwerven. Ik denk niet dat de biobrandstoffen definitief zijn afgeschreven. We moeten enkel duurzaamheidscriteria tot stand brengen. Het is niet mijn taak de minister te verdedigen. Indien het hier om het door de minister-president vaak aangehaalde voortschrijdende inzicht gaat, moeten we een aantal elementen echter in een bredere context plaatsen.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Wat de heer Peumans zegt, is absoluut juist. Als het verwijt aan mijn adres is dat ik op basis van nieuwe inzichten een andere beslissing neem, dan beschouw ik dat niet als een verwijt. Er wordt mij constant en terecht gevraagd om dingen te evalueren en bij te sturen. Dit is daar een voorbeeld van. Er bestaat al enige tijd onderzoek, dat is verbeterd en geperfectioneerd. Ik ben niet de specialist in biobrandstof, ik laat me wel door specialisten leiden. Ik zou kunnen verwijzen naar alle gegevens waarop ik me heb gebaseerd. Er is heel veel internationaal onderzoek. Onderzoek vanuit de Verenigde Naties en eigen klimaatexperten geven al enige tijd aan dat we heel erg moeten oppassen met de biobrandstoffen, zeker als we niet goed weten waar die brandstof vandaan komt en wat de gebruikte criteria zijn.

Ook politiek voel ik me in dezen niet in slecht gezelschap, al weet ik niet of het nog altijd populair is om de premier te citeren. Toen Yves Leterme nog mijn minister-president was, hebben we samen heel hard aan dit verhaal gewerkt, allebei overtuigd dat dit een goed verhaal was, hij als minister van Landbouw en ik bevoegd voor Openbaar Vervoer. Ik blijf ten gronde ook overtuigd dat dit een goed verhaal kan worden, maar we moeten het bijsturen. De huidige premier heeft zich onlangs laten ontvallen dat hij ethische vragen heeft bij dit gegeven en dat hij als voormalig minister van Landbouw bedenkingen had bij het feit dat voedselproducties moesten wijken voor de productie van brandstoffen.

Ik blijf erbij dat je beleid moet kunnen evalueren. Mevrouw Schauvliege, dit is geen aankondiging, dit is beslist beleid. Ik kan dat beslissen voor De Lijn, ik hoef daarvoor geen goedkeuring van de regering. Mochten er

problemen zijn in de regering, dan had ik die wel vernomen. Op de afgelopen bijeenkomst van de regering zijn daarover echter geen opmerkingen geweest.

Wat is er juist beslist? Ik heb niet op de stopknop gedrukt, ik heb op de pauzeknop gedrukt. We zetten dit beleid 'on hold' omdat ik vandaag geen garanties heb omtrent het duurzame gebruik van de biobrandstoffen. Dat wil helemaal niet zeggen dat de deur definitief dicht is. Integendeel, ik blijf geloven dat dit een goed verhaal kan zijn als er wordt voldaan aan een aantal duurzaamheidscriteria.

Wat betreft de investeringen: we hebben weinig grote investeringen moeten doen om dit mogelijk te maken. We blijven de mogelijkheid behouden bij alle bijkomende investeringen van nieuwe stelplaatsen en dergelijke, dat we morgen naadloos kunnen overstappen op het bijmengen.

Ik wil nu ingaan op de vragen van de heer Vandenbroucke, naast andere vragen. Op de zeer detaillistische vragen over de stand van zaken van roetfilters en dergelijke, kan ik niet antwoorden, maar ik zal het antwoord schriftelijk bezorgen.

Ik vind het overigens bijzonder ergerlijk dat door verschillende leden wordt gezegd hoe schandalig het is dat het proefproject omtrent de brandstofcelbus wordt stopgezet. Dat is niet waar. Er is in de communicatie, die niet bij mij is vertrokken, iets fout gelopen. Er is een beslissing genomen door De Lijn, die ik heel sterk heb gesteund, om de brandstofcelbus van Van Hool uit te proberen bij De Lijn. Het is een prototype en een primeur voor het Europese vasteland. Wij hebben ons geëngageerd om ze uit te proberen in exploitatie. Het ging om een beperkte tijd, en die zijn we nu aan het evalueren. Dan gaat de bus terug naar de eigenaar, met name Van Hool, die daar een aantal internationale beurzen mee zal aandoen. Er is nooit iets anders beslist. We hebben niet beslist om dat project stop te zetten, we hebben de genomen beslissing uitgevoerd. Ik blijf bereid om bij De Lijn de brandstofcelbus met nieuwe prototypes en dergelijke, uit te proberen. Als u me vraagt of ik vandaag de financiële mogelijkheden heb en het politiek opportuun vind om nu voor exploitatie een heel pak brandstofcelbussen aan te kopen, dan is mijn antwoord neen. Dat heeft niets met het pilootproject te maken.

Iets anders zijn de hybride bussen, wat een goede tussenstap is. Dat is wel beleid en geen pilootproject. De middelen zijn vrijgemaakt en de bestellingen zijn geplaatst. Als alles goed loopt, moet volgend jaar de eerste hybride bus in exploitatie worden genomen. Ik ga ervan uit dat het gebruik van hybride bussen een structureel karakter kan krijgen.

In welke mate en met welk soort biobrandstoffen werken we vandaag? Er zijn 18 stadsbussen in Leuven die al

enkele jaren rijden op 5 percent biodiesel, dat is klassieke diesel met 5 percent bijmenging. Voor deze 18 bussen werd in deze periode heel uitdrukkelijk getracht om de biocomponent op exact 5 percent te houden, omdat deze bussen het lot vormen waarop de monitoring op vlak van motorprestaties, onderhoud en dergelijke gebeurde. Alles staat klaar om de uitbreiding van de ene bus op pure plantaardige olie (PPO) in Hasselt uit te breiden tot een tiental bussen. Alle overige bussen, ongeveer 2000 bussen, rijden momenteel op biodiesel met een variabele bijmenging. Het percentage bijgemengde biocomponent durft al eens te variëren van levering tot levering, maar gemiddeld kan je uitgaan van 3 percent.

Specifiek wat de kleinschalige toepassing van pure plantaardige olie betreft, zoals we die bij De Lijn in Hasselt kennen, ben ik geneigd om daar op dit moment wel het voordeel van de twijfel te blijven geven. De kleinschaligheid van het project geeft immers de gelegenheid om de eigen boeren er rechtstreeks bij te betrekken. Kleinschalige teelt gaat immers meestal gepaard met teeltrotatie. Vaak wordt koolzaad als wintergewas geteeld waardoor het tegelijk een bodemverbeteraar is voor de zomerteelt. Bijvoorbeeld in Zuid-Limburg en in Haspengouw biedt dit opportuniteiten voor de aanpak van erosie. Als de pure olie dan ook nog eens lokaal geperst wordt, kan de overblijvende pulp als eiwitrijk voedsel aan de dieren gegeven worden. Dit lijkt me een bijzonder duurzaam verhaal.

Momenteel komt de PPO nog uit Aken en ik zou niets liever hebben dan dat we een gegarandeerde afzet vanuit Vlaanderen zouden kunnen organiseren. De uitbreiding van het PPO-project loopt vertraging op om twee redenen. Ten eerste heeft de technische ombouw van de bussen wat problemen veroorzaakt: een nieuw systeem en meer problemen dan met het systeem dat op de eerste bus zit. Ten tweede werd de federale accijnsvrijstelling voor PPO bij de openbaarvervoersmaatschappij niet verlengd na 2006, waardoor de prijs opmerkelijk hoger is dan de dieselprijs die De Lijn krijgt aangerekend.

De conclusie van het PPO-verhaal is dat ik niet meteen van plan ben om dit kleinschalige project stop te zetten, maar vooraleer we kunnen overgaan tot een verdere uitbreiding ervan, moeten een aantal onzekerheden weggewerkt worden. Voor de rest zijn er geen financiële consequenties verbonden aan het stopzetten van de bijmenging van biodiesel. De prijs is dezelfde als voor niet-bijgemengde diesel

U vraagt of de levering van brandstof zonder biocomponenten gegarandeerd kan worden. Dat kan, want in feite wordt gewoon aan de leverancier gevraagd om opnieuw 100 percent klassieke diesel te leveren. Het product 'diesel' van de huidige leverancier van De Lijn, dat is Total, bevat een fractie biodiesel tussen 0

en 5 percent. Dit geldt voor alle klanten in België en dus ook voor De Lijn. De lopende overeenkomst verloopt nog dit jaar, 2008. De nodige maatregelen worden genomen om tijdens de lopende contractperiode de nieuwe beleidslijn om te zetten in de praktijk. Uiteraard gebeurt dit nu in het kader van het afgesloten contract.

De cruciale vraag betreft de duurzaamheidscriteria. Ik heb al heel duidelijk gesteld dat dit niet iets is dat De Lijn kan doen. Ik verwijs naar mijn inleiding. Ik ben me er heel goed van bewust dat De Lijn een dermate kleine speler is in deze kwestie. Het ging dus eerder om een boodschap, onder meer gericht aan de Europese Commissie, want ik vind dat zij een belangrijke bijdrage te leveren heeft. Het is aan de Europese Commissie om een deel van dit verhaal te schrijven, maar zeker ook aan de producenten. De producenten moeten aantonen dat de biodiesel waarmee ze werken, voldoet aan duurzaamheidscriteria.

Ik hoor van de sector dat het kind niet met het badwater mag worden weggegooid, en daaruit leid ik af dat de sector erkent dat het badwater ook wat vuil is. Ik hoor uitspraken als “de meeste biodiesel op de Europese markt komt van koolzaad” – maar wat dan met de rest? – of “daarbij gelden geen duurzaamheidscriteria”. U begrijpt dan dat we nog een hele weg af te leggen hebben.

Uiteraard kan de overheid, en in dit geval is dat de federale bevoegdheid, criteria oplijsten en afdwingen. We doen dat ook voor het afleveren van groenestroomcertificaten indien biomassa wordt gebruikt in de elektriciteitsproductie. Duitsland heeft criteria voor biobrandstof, Nederland werkt eraan, en ook de Europese Commissie is een voorstel aan het uitwerken. De bewijslast ligt, wat mij betreft, bij de producenten en De Lijn is in dit dossier een klant, geen producent.

Er wordt momenteel door De Lijn bekeken in welke mate duurzaamheidscriteria kunnen worden toegevoegd aan het bestek in het kader van de momenteel lopende Europese procedures in het kader van het afsluiten van een nieuwe raamovereenkomst voor brandstof. Deze procedure zit in de fase van de kandidaatstelling na de Belgische en de Europese bekendmaking. Aangezien De Lijn niet zonder brandstof mag vallen, zullen we moeten bekijken wat er momenteel al afdwingbaar is en vooral wat controleerbaar is.

Als u mij vraagt over welk soort criteria het zou kunnen gaan, verwijs ik graag naar de bevindingen van de commissie-Cramer, die hieraan gewerkt heeft in de Nederlandse Tweede Kamer en waaraan de milieubeweging er vervolgens nog een aantal heeft toegevoegd. Ik geef ze u mee ter illustratie. Ze gaan over voldoende reductie van broeikasgassen, geen concurrentie met voedselproductie en lokale toepassing, het behoud van biodiversiteit, het behoud van milieukwaliteit van

bodem, water en lucht, de bijdrage aan de lokale welvaart, de bijdrage aan het welzijn van werknemers en de lokale bevolking, de verantwoorde landschappelijke inpassing, de uitsluiting van het gebruik van genetisch gemodificeerde gewassen en de certificering volgens een volg- en traceersysteem.

Ik herhaal dat het niet aan De Lijn is om de aangeboden biodiesel te controleren op dergelijke criteria. Volgens mij komen er best certificaten waarin dergelijke criteria gegarandeerd worden. Mijns inziens gebeurt dat het best op Europees niveau. Duitsland en Nederland hebben daar niet op gewacht, maar aangezien de Europese oefening loopt, lijkt dat me de aangewezen weg.

Het is precies omdat dergelijke garanties momenteel niet kunnen gegeven en/of bewezen worden, dat ik het voorzorgsprincipe heb gehanteerd. Ik sluit uiteraard niet uit dat in de toekomst De Lijn opnieuw gebruik maakt van biobrandstoffen, maar dan wel als ze gebaseerd zijn op duidelijke criteria en een duidelijke certificatie vanuit de sector zelf.

De maatregelen bij De Lijn met impact op het klimaat en de luchtkwaliteit, beslaan een uitgebreid gamma en we hebben het daarover al vaker gehad in deze commissie, maar ik geef u nog een keer het lijstje. Alle euro-2-bussen werden uitgerust met roetfilter. Voor alle euro-3-bussen loopt momenteel de installatie van een roetfilter gecombineerd met een katalysatie ter vermindering van NOx. Op deze manier zullen tegen 2010 alle bussen waarop de installatie fysiek mogelijk is, voorzien zijn van een roetfilter. Al sinds eind 2006 voldoen alle bussen die nieuw worden aangekocht, aan de performante euro-5-norm, een norm die pas volgend jaar ingang vindt. Zuinig rijden is sinds dit jaar ingebed in de rijopleiding van de nieuwe chauffeurs en in de opfriscursussen van reeds aanwezige chauffeurs. Er is het gekende en uitgebreide pakket aan traminvesteringen. Er loopt een aanbesteding voor de aankoop van 35 hybride bussen: 5 standaardbussen, 5 citybussen en 25 gelede bussen. De opdracht wordt gepubliceerd in maart. Zeven busbouwers vroegen het bestek aan. De periode voor het indienen van de offertes wordt afgesloten op 2 juni.

De Lijn participeert in het project van het prototype brandstofcelbus van Van Hool en zal bij de nakende afronding van de proefperiode het gebruik van de bus evalueren en haar expertise en bevindingen ter beschikking stellen van de busbouwer voor de optimalisatie van het prototype.

Wat sommige heel specifieke vragen betreft, zal ik een schriftelijk antwoord geven over de stand van zaken.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Mevrouw Van den Eynde, ik zie het verband niet tussen de zorg voor duurzaamheid en een zogenaamde ideologische strijd.

Wat de collega's van CD&V betreft, vind ik de verontwaardiging nogal selectief. U was niet verontwaardigd toen de minister-president op 23 april, naar aanleiding van een actualiteitsdebat zei dat, gelet op de omstandigheden, het debat over de Europese doelstellingen inzake biobrandstoffen inderdaad opnieuw moet worden gevoerd. Zelf zou u naar de Europese Landbouwrraad gaan om daar te wijzen op de problemen van de voedselprijzen en de voedselschaarste. Ik vind het geen schande dat Vlaanderen, nadat het heeft aangekondigd daarover een debat te zullen voeren, al beslissingen neemt over bepaalde zaken, om uit te sluiten dat er nog langer gebruik wordt gemaakt van niet-duurzame biobrandstoffen. Ik zie het probleem niet.

Uit het antwoord van de minister maak ik op dat voor De Lijn de deur niet gewoon dicht is. Het project met de PPO-bussen wordt uitgebreid. Ik hoop dat u uw federale collega's zult aanspreken om de accijnsvrijstelling op PPO te verlengen.

Ik heb ook gehoord dat er 35 hybride bussen zijn besteld. Het verheugt me tevens dat de evolutie van de tweede generatie biobrandstoffen wordt opgevolgd.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mevrouw de minister, het verbaast me dat u niet al mijn vragen hebt beantwoord. Ze zijn immers ook doorgestuurd naar uw kabinet.

De voorzitter: De minister heeft duidelijk toegezegd dat u een schriftelijk antwoord krijgt op de vragen. Wanneer ze zegt dat er aanvullende informatie zal worden bezorgd, dan zal ik ervoor zorgen dat u die krijgt.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: De minister heeft mijn vragen op voorhand gekregen.

Er is inderdaad een verschil tussen een aantal agro-brandstoffen. Wanneer echter een proefproject wordt opgestart dat gunstig wordt geëvalueerd, en er pas na drie jaar wordt teruggekomen op een beslissing, dan vind ik dat bedenkelijk.

Ik begrijp ook niet dat u omwille van die te dure technologie de waterstofbus niet meer wilt laten rijden. Wanneer dat project positief wordt geëvalueerd, dan begrijp ik niet waarom het niet wordt voortgezet wegens de te hoge kostprijs. Wanneer die bussen wel naar Spanje en andere Europese landen kunnen rijden en wel worden

gemaakt voor vervoersmaatschappijen in de Verenigde Staten, dan begrijp ik niet waarom dat in Vlaanderen niet mogelijk is.

Wat me ten slotte bijzonder stoort, is dat De Lijn in november een volledig magazine heeft gewijd aan haar milieuvriendelijk voertuigenpark. Van de vier maatregelen die worden voorgesteld, de hybride bussen, de waterstofbussen, de biobrandstof en de roetfilters, schiet nauwelijks nog iets over. Dat vind ik bijzonder pijnlijk. We gaan terug naar af wat de alternatieve brandstofprojecten bij De Lijn betreft.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde, uw vraag was inderdaad vooraf overgemaakt aan het kabinet. Sorry. Dan is het inderdaad de verantwoordelijkheid van de minister om te antwoorden op al uw vragen.

De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: De discussie leert ons dat dit geen zwart-witverhaal is. Een aantal collega's stellen vragen bij de uitspraak van premier Leterme.

De heer Joris Vandenbroucke: Minister-president Peeters heeft opnieuw uitspraken gedaan naar aanleiding van uitspraken van premier Leterme.

De heer Jos De Meyer: Er zijn mensen die zich vragen stellen bij de uitspraak van premier Leterme over dit verhaal. Hij heeft een boekje geschreven dat is verschenen in het voorjaar van 2006. Op dat moment stelde hij ethische vragen te hebben indien biobrandstoffen zouden leiden tot gebrek aan voedsel in bepaalde regio's. We moeten rekening houden met de context waarin hij dat heeft gezegd. Er is wellicht niemand in deze commissie die zich niet aansluit bij deze beschouwing.

Volgens professor Tollens van de K.U.Leuven zou vandaag slechts 1 percent van de granen in de ruimste zin van het woord wereldwijd worden gebruikt voor biobrandstof.

Mevrouw de minister, wanneer u het hebt over voortschrijdend inzicht, dan heb ik daar respect voor. Dat neemt niet weg dat de beslissing volgens mij overhaast is genomen. Het antwoord dat u vandaag geeft, komt genuanceerder over dan de uitspraken die u vorige week in de media hebt gedaan. We hadden moeten wachten tot Europa duidelijkheid gaf over de duurzaamheidscriteria. Dan zouden we met meer deskundigheid en genuanceerder kunnen oordelen.

Ik herhaal nog even de vraag van professor Soetaert, die vorige week ook reageerde. Mevrouw de minister, hij vroeg of u er wel zeker van bent dat de gewone diesel die vandaag wordt gebruikt, duurzamer is dan de biobrandstoffen die zijn gebruikt.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mevrouw Joke Schauvliege: Mijnheer de voorzitter, ik sluit me aan bij het betoog van de heer De Meyer. Ik vind deze houding ook vrij passief. Er is binnen de EU, ook door de Vlaamse Regering, net aangedrongen op die duurzaamheidscriteria. Europa is daar volop mee bezig. Dat is beslist op de Europese lentetop.

Mevrouw de minister, is er iets terug te vinden in de beheersovereenkomst met betrekking tot het gebruik van die biobrandstoffen?

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mevrouw de minister, voor alle duidelijkheid, ik kan me er zeker in vinden dat u omwille van het voorzorgsprincipe besluit de hele zaak te bevriezen. Dan moet er echter natuurlijk wel tegelijk heel snel werk worden gemaakt van die duurzaamheidscriteria. Dat bevriezen kan niet tot in het oneindige blijven doorgaan. Wanneer kunnen we die duurzaamheidscriteria verwachten? Ik denk dat de Vlaamse Regering er zelf zou kunnen opleggen. De Lijn zou zelf criteria kunnen opstellen, die ze dan aan de producenten meegeeft, dat allemaal natuurlijk in afwachting van Europese criteria. De vraag is hoe lang dit bevroren blijft. Welke initiatieven zal de Vlaamse Regering of zult u zelf nemen opdat die duurzaamheidscriteria er minstens al voor Vlaanderen zouden komen?

Ik weet niet of u hebt geantwoord op mijn vraag of De Lijn een zicht heeft op de precieze herkomst van haar agrobrandstoffen. Gaat het over al dan niet duurzaam geteelde koolzaadolie? Gaat het over palmolie uit Indonesië, of wat dan ook? Dat maakt immers een groot verschil. Als daar geen zicht op is, kan De Lijn daar eventueel een zicht op krijgen als ze dergelijke leveringscontracten afsluit?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik ben het uiteraard niet eens met diegenen die stellen dat ik had moeten wachten op Europa, anders had ik die beslissing niet genomen. Ik vind dat Europa ter zake de jongste tijd een verkeerde houding heeft aangenomen. Dit is een manier om er Europa mee toe aan te zetten het debat over die duurzaamheidscriteria te versnellen. Tot voor kort was Europa vooral bezig met het vooropstellen van een vrij enge doelstelling, waaraan we dan maar moesten voldoen. Ik ben een groot voorstander van Europa. Dat meen ik heel oprecht. Europa is de toekomst. Dat wil echter niet zeggen dat we Europa altijd klakkeloos moeten volgen. Hier hebben we een duidelijk – zij het bescheiden – signaal gegeven dat we willen dat er vooruitgang wordt geboekt wat die duurzaamheidscriteria betreft.

Ik ben enigszins terughoudend als het erover gaat vanuit het openbaar vervoer een actieve rol op te nemen bij het opstellen van die duurzaamheidscriteria. We zullen het debat niet uit de weg gaan, en we zullen onze expertise leveren, zeker als het gaat over de rol van het openbaar vervoer daarin. Ik herhaal echter dat het vooral aan zowel de federale als de Europese overheid is om hun rol te spelen, en aan de producenten, in het kader van de certificering.

Ik heb het nog eens laten dubbelchecken. Ik heb vandaag geen zicht op de herkomst van onze biobrandstof. Dat is een belangrijke vaststelling. Dat is een van de redenen waarom we dit hebben stopgezet.

De heer Jos De Meyer: Dat wist u drie jaar geleden ook niet.

Minister Kathleen Van Brempt: Natuurlijk niet, maar u zult het met me eens zijn als ik zeg dat drie jaar geleden het debat anders werd gevoerd, en dat er andere gegevens waren dan vandaag. Dat is het voortschrijdend inzicht. U mag me verwijten dat ik na een evaluatie een andere beslissing neem, maar dat is mijn taak.

Mevrouw Van den Eynde, ik vind dat ik wel op uw vragen heb geantwoord. U hebt me gevraagd wat de milieuvriendelijke voertuigen zijn. Ik heb u een overzicht gegeven van de euronormen en de roetfilters waarmee we bezig zijn.

U hebt me ook een vraag gesteld over het rijden op gas. Daar heb ik de gegevens over. Een aantal jaren geleden heeft De Lijn in Kortrijk een experiment met vijf aardgasbussen gedaan. Het bestaande CNG-station werd gesloten. Door de noodzaak van extra investeringen voor de toelevering van aardgas hebben we dat project niet kunnen voortzetten. Bovendien waren de ervaringen met de exploitatie niet positief, vooral met betrekking tot bedrijfszekerheid, verbruik en onderhoud. Het klopt dat aardgas zeker een propere brandstof is, vergeleken met vele andere brandstoffen. Het blijft echter ook een fossiele brandstof. In die zin is het niet echt te beschouwen als een wissel op de toekomst. Naast alle andere voordelen – fijn stof, zwavel, weinig NOx – heeft aardgas één groot nadeel: men verbruikt er meer van en dus is de CO₂-uitstoot ervan rechtvaardig hoog. Met andere woorden, op alle milieucomponenten scoort aardgas beter, maar voor het klimaat is het minder gunstig. Die verschillen moeten altijd tegen elkaar worden afgewogen.

Mevrouw Schauvliege, bij mijn weten staat er niets in de beheersovereenkomst van De Lijn over die brandstoffen. Dat zou me ook verbazen, maar ik laat dat voor alle zekerheid dubbelchecken, omdat ik het niet zeker weet.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

