C312 – OPE31

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2007-2008

7 juli 2008

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Interpellatie van de heer Jan Penris tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het rapport van de Vlaamse Ombudsman aangaande de klacht van een Antwerpse bewonersorganisatie met betrekking tot de opmaak van het milieueffectenrapport voor de Oosterweelverbinding 1

Interpellatie van de heer Rudi Daems tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de MER-procedure in het BAM-dossier en de uitspraak ter zake van de Vlaamse ombudsman 1
Met redenen omklede moties 11

Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de afschaffing van de Elia-heffing 11

Vraag om uitleg van de heer Ludo Sannen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over een solidariteitssysteem tussen de distributienetbeheerders over de kostprijs van groenestroomcertificaten 14

Vraag om uitleg van mevrouw Michèle Hostekint tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de Vlaamse betrokkenheid bij de opstart van de ombudsdienst energie 16

Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de stand van zaken voor het opzetten van een proefproject met ecocombi's of LZV's 19

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het sluipverbruik van slimme energiemeters 23

Vraag om uitleg van de heer Kris Van Dijck tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de bepalingen in het Lokaal Pact over de overdracht van provinciewegen 24

Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de tweede goederenspoorontsluiting naar de haven van Antwerpen 28

Vraag om uitleg van mevrouw Martine Fournier tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het gebruik van eenletterrouteborden om alternatieve routes aan te duiden 31

Vraag om uitleg van mevrouw Cindy Franssen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de realisatie van missing links 32

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de stand van zaken inzake de verkeersongevallenanalyse 34

Waarnemend voorzitter: de heer Jan Peumans

Interpellatie van de heer Jan Penris tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het rapport van de Vlaamse Ombudsman aangaande de klacht van een Antwerpse bewonersorganisatie met betrekking tot de opmaak van het milieueffectenrapport voor de Oosterweelverbinding

Interpellatie van de heer Rudi Daems tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de MER-procedure in het BAM-dossier en de uitspraak ter zake van de Vlaamse ombudsman

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, collega's, aangezien de commissie een bijzonder zware agenda moet afwerken, zal ik me bij mijn interpellatie beperken tot de essentie. In eerste instantie zal ik mijn ingediende tekst letterlijk voorlezen. Mevrouw de minister, ik hoop dat u zich daarop hebt voorbereid. Daarna wens ik daar toch enkele bedenkingen aan te koppelen.

Mevrouw de minister, de Vlaamse ombudsman heeft op 18 juni 2008 een verslag geschreven, waarin hij u vraagt uitsluitsel te geven over de vraag of de persoon die de alternatieve tracés voor de Oosterweelverbinding mee moest beoordelen, wel voldoende onafhankelijk was. Het rapport van de ombudsman komt er na een klacht van de Antwerpse bewonersorganisatie stRatengeneraal. Die stelt dat er bij de opmaak van het milieueffectenrapport (MER) voor de Oosterweelverbinding sprake is geweest van bedrog en belangenvermenging. Dat is niet niks. De Antwerpse bewonersorganisatie diende in november 2007 een klacht in bij de Vlaamse Ombudsdienst. Die heeft de klacht nu "gegrond en te herstellen" verklaard. Ook dat is niet niks. Concreet wordt aan u gevraagd duidelijkheid te geven over de onafhankelijkheid van de MER-coördinator.

"Uit de reactie van de minister blijkt dat de minister het achterwege blijft laten om zelf een antwoord te geven op de concrete vraag of de onafhankelijke MER-coördinator institutioneel voldoende losstaat van de TV SAM om inderdaad als voldoende onafhankelijk beschouwd te kunnen worden", zo staat onder meer te lezen in het rapport. Volgens de ombudsman bent u onvoldoende duidelijk over de onafhankelijkheid van de MER-coördinator. "Ze geeft immers geen antwoord op de concrete vraag of de persoon van de MER-coördinator die institutioneel gerelateerd is met de TV SAM, voldoende onafhankelijk kan zijn. Ze laat dat antwoord over aan de BAM, maar die is zelf betrokken partij bij de vraag", luidt het.

Mevrouw de minister, ik heb mijn interpellatieverzoek drie weken geleden ingediend. Het is een beetje jammer dat het parlement pas nu een moment vindt om ze te behandelen. Maar dat is niet uw verantwoordelijkheid, wel die van het parlement zelf. Wat is uw reactie op het rapport van de Vlaamse ombudsman? Welke beleidsstappen zult u ter zake nemen?

Mevrouw de minister, ik zal al een deel van het antwoord geven. Ik heb begrepen dat de voltallige regering heeft besloten om nogmaals een aantal alternatieve tracés te laten onderzoeken door een volledig onafhankelijk bureau. Vorige week heb ik tijdens de actuele vragen al gezegd dat ik daaruit impliciet afleid dat uw regering mogelijk fout bekent. Het rapport van de ombudsdienst was zwaarwegend genoeg om u tot deze stap te laten zetten. Ik vertrouw er ook op dat u bij de volgende stappen een initiatief zult nemen dat verdere ombudsrapporten hierover onnodig zal maken.

Collega's, over het rapport zelf moet ik toch een aantal bedenkingen formuleren. Mijnheer de voorzitter, ik hoop dat u mijn bekommernissen overmaakt aan de instanties die daarvoor bevoegd zijn. Ik betreur het dat ik het rapport van de ombudsman via een heel indirecte weg heb gekregen. Ik dacht dat de ombudsdienst een instelling was die rechtstreeks verbonden was aan en gefinancierd werd door ons parlement. Mijn medewerkers hebben op 19 juni kennisgenomen van het bestaan van het verslag van de ombudsdienst over deze zaak. Ze hebben onmiddellijk contact opgenomen met de ombudsman. De diensten van de ombudsman hebben mijn medewerkers meegedeeld dat ze, helaas, dat verslag niet konden bezorgen, en dat het aan de klagers toekwam om met dit verslag om te gaan. Ze hebben mijn medewerkers verwezen naar – uitgerekend – www.indymedia.be, waar het verslag gepubliceerd zou worden.

Ik betreur dat, mijnheer de voorzitter. Ik hoop dat er heel duidelijk akte van wordt genomen, ook in de verslaggeving, dat ik, als parlementslid, officiële stukken moet raadplegen op uitgerekend www.indymedia.be. Ik denk dat de ombudsdienst ter beschikking staat van de Vlaamse parlementsleden, dat ze betaald wordt door het Vlaams Parlement. Als een Vlaams volksvertegenwoordiger verslagen van de ombudsman opvraagt, moet hij die ofwel rechtstreeks, ofwel via zijn medewerkers ook krijgen.

Ik heb daarnaast helaas moeten vaststellen dat in het verslag van de ombudsman een aantal fouten staan.

Naast de taalfouten, waarover ik het niet wil hebben, hoewel ik het betreur dat ze werden gemaakt, heb ik ook kunnen vaststellen dat er inhoudelijke fouten in staan.

Ik citeer uit het voorlaatste blad, bladzijde 5 van het rapport: "Op 18 maart 2008 heeft het managementteam van de BAM tijdens de negende voortgangsrapportage in het Vlaams Parlement verklaart" – met een 't' – "dat de BAM de MER-procedures geeft gevolgd" – dat is West-Vlaams – "zoals dat altijd moet. Helaas. De bouwheer stelt onafhankelijke experts aan. Hun werk werd door de BAM voorgelegd aan de Mer-cel bij het beëindigen van het onderzoek. Die studie is goedgekeurd door de Mer-cel en de BAM ziet niet in wat zou kunnen vervalst zijn. De procedure werd perfect gevolgd en kreeg het fiat. (*Vl. Parl. St.*268, 2004-2005, nr. 20, p. 12)"

Mijnheer Peumans, u en ik weten dat we het verslag van de negende voortgangsrapportage nog altijd niet hebben vrijgegeven. Ik vraag me dus af op welke stukken de ombudsdienst zich beroept om dit soort zaken te schrijven. Ik zou het mogelijk eens kunnen zijn met de vaststellingen van de ombudsdienst. Ik sluit niet uit dat er in heel dit MER-verhaal fouten zijn gemaakt en dat er belangenvermenging heeft plaatsgevonden. Ik zou er toch willen op aandringen dat de diensten die dit soort overtredingen vaststellen, zelf objectief en neutraal blijven. Ik begin niet te twijfelen aan de objectiviteit van de ombudsdienst in deze zaak, maar ik stel me wel vragen bij de manier waarop ze het dossier inhoudelijk heeft behandeld.

Het Rekenhof citerend zou ik willen zeggen: "Quid custodet custodes?" Wie bewaakt de bewakers als we het zelf niet meer doen? Ik vind het een beetje jammer dat dit dossier, dat inhoudelijk sterk stond, wordt overschaduwd door dit soort incidenten.

De heer Jan Peumans: Ik zal als lid van het Uitgebreid Bureau deze zaak in ieder geval aankaarten op het Uitgebreid Bureau. U hebt daar een punt, mijnheer Penris. U kent mijn standpunten over informatie- en inzagerecht. We zijn allebei verslaggever. Ik ken het desbetreffende stuk 268 niet van buiten, dat is nummer 20, want het is begonnen in 2004-2005 bij de eerste voortgangsrapportage. We hebben heel duidelijk gezegd dat het een ontwerpverslag was dat werd rondgestuurd aan de parlementaire gemeenschap, zoals dat heet. Dat heeft dus wel gecirculeerd, maar het verslag is nog steeds niet goedgekeurd. U moet het rapport van de ombudsman bovendien niet via een website raadplegen, maar rechtstreeks van de ombudsman krijgen!

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik wil bevestigen wat de heer Peumans zegt. Dit ontwerpverslag was bekend in de parlementaire gemeenschap omdat we ons moesten voorbereiden op de tiende voortgangsrapportage. Ik weet niet hoe het daar uiteindelijk is beland. Dat document was niet zo strikt dat het enkel bij de verslaggevers zou terechtkomen. Dat verslag heeft me enkele weken voordien bereikt en ik heb dat gebruikt om mijn vragen voor de tiende voortgangsrapportage te stellen.

Op 20 mei 2008 reeds diende ik een schriftelijke vraag in over deze kwestie. Jammer genoeg wist ik op de dag van het rapport van de ombudsman niet dat mijn vraag onontvankelijk was.

Mijn schriftelijke vraag was iets meer juridisch geformuleerd. Ik vond dat heel jammer, maar het heeft te maken met de achterstand bij de diensten door de enorme toename van het aantal schriftelijke vragen. Ik was in de veronderstelling dat ik binnen de vijf weken een antwoord zou krijgen, maar ik kreeg op 19 juni, ruim een maand na indiening, te horen dat mijn vraag onontvankelijk was. Ik betreur dat in het kader van mijn parlementaire werk.

Er is het verslag van de ombudsman, maar ik wil ook even verwijzen naar de voorbije voortgangsrapportages, en niet alleen de negende, waarbij ook de heren Penris en Peumans vragen hebben gesteld over de totstandkoming van dit MER-onderzoek. Toen al hebben we heel uitdrukkelijk gevraagd of deze studie in alle onafhankelijkheid is gebeurd.

Het discussiepunt betreft de MER-deskundigen. Door de vzw stRaten-generaal werd gesteld dat er sprake is van een belangenvermenging doordat blijkt dat de auteur van het alternatievenonderzoek en de MER-coördinator één en dezelfde persoon is.

Het alternatievenonderzoek gebeurde door het studiebureau TV SAM, het studiebureau van de NV BAM, waarin drie belangrijke studiebureaus in Vlaanderen zich tijdelijk hebben samengevoegd. Dit is wettelijk, een bouwheer mag zelf de opdracht geven voor het opmaken van het MER-rapport. Maar als de MER-coördinator en de projectleider in het studiebureau dezelfde persoon is, dan stelt er zich een probleem. Ik vind het moeilijk dat de MER-coördinator, die erover moet waken dat het onderzoek onafhankelijk gebeurt en kwaliteitsvol is, tegelijk ook een werknemer is van de TV SAM en het studiebureau van de bouwheer.

Mevrouw de minister, dit punt werd onder uw aandacht gebracht, maar hierop kwam toen geen antwoord. Bijgevolg werd klacht ingediend bij de Vlaamse Ombudsdienst. Op 7 maart 2008 hebt u dan toch gereageerd. In de pers liet u het volgende optekenen: "Zowel de plan- als de project-MER werden opgesteld door erkende MER-deskundigen. De beoordeling van de onafhankelijkheid van deze mensen gebeurt door de onafhankelijke Mer-cel."

U deed echter geen uitspraak over de toch duidelijk geformuleerde vraag naar de onafhankelijkheid van de MER-coördinator. Het MER-decreet laat nochtans weinig ruimte voor interpretatie. Artikel 4.3.6., paragraaf 2, van dit decreet zegt: "De erkende MER-coördinator en de erkende MER-deskundigen mogen geen belang hebben bij het voorgenomen project of de alternatieven, noch betrokken worden bij de latere uitvoering van het project. Ze voeren hun opdracht volledig onafhankelijk uit."

Het is inderdaad de taak van de Mer-cel om erop toe te zien dat er geen belangenvermenging is. Het feit dat de Mer-cel een controletaak heeft, wil nog niet zeggen dat ze alle gevallen van belangenvermenging kan zien. Het belet met andere woorden niet dat er problemen kunnen zijn, al doet de Mer-cel – laat dat duidelijk zijn – wat ze kan.

Ik zou straks ook het ruimere debat willen voeren over kwaliteitscontrole van rapporten. Uit een aantal buitenlandse voorbeelden begrijp ik dat sommige landen, ook het Waalse en Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, als ik me niet vergis, in een aantal stappen van kwaliteitscontrole voorzien. Bijvoorbeeld in het Waalse Gewest is er een procedure waarbij een erkend deskundige tijdelijk zijn erkenning zal of kan verliezen als hij een kwaliteitstoets niet doorstaat. Dat is een belangrijk punt dat we in Vlaanderen niet kennen. In het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest bestaat er een begeleidingscomité. Dat keurt de MER-deskundige af of goed. Ingeval van afkeuring volgt een procedure waarbij een andere MER-deskundige wordt aangesteld. Ook heel belangrijk is het feit dat er een beroepsmogelijkheid is, die wij in Vlaanderen jammer genoeg niet kennen.

Laat me nog even teruggaan naar het dossier van de BAM zelf. Ik wil de onafhankelijkheid van de Mer-cel toch een beetje nuanceren. De Mer-cel krijgt de bevoegdheid om beslissingen te nemen, maar er is geen beroepsmogelijkheid bij bijvoorbeeld de minister. Dat belet niet dat de Mer-cel gewoon in de hiërarchie van de besluitvorming zit en dat de onafhankelijkheid van de Mer-cel bij de uitoefening van haar taak bij mijn weten niet verder is geregeld, zoals dat bijvoorbeeld is gebeurd bij de toezichthouders in de milieuhandhaving, via het Handhavingsdecreet.

Het feit dat de Mer-cel een controletaak heeft, ontslaat de initiatiefnemer nog niet van de decretale verplichting om onafhankelijke deskundigen in dienst te nemen. Het lijkt erop dat die verplichting niet is nagekomen. Dat heeft, wat mij betreft, gevolgen voor de kwaliteit van het gevoerde onderzoek van de alternatieven. Dat is al meermaals in deze commissie aan bod gekomen.

Op diezelfde 19 juni deed de Vlaamse Ombudsdienst uitspraak over de klacht die werd ingediend door de vzw stRaten-generaal. De klacht werd benoemd als ontvankelijk, en gegrond en te herstellen verklaard. Daar bleef het echter niet bij. In een mededeling van Belga wordt het volgende gezegd: "Uit de reactie van de minister blijkt dat de minister achterwege blijft om zelf een antwoord te geven op de concrete vraag of de onafhankelijke MER-coördinator institutioneel voldoende losstaat van de TV SAM om inderdaad als voldoende onafhankelijk beschouwd te kunnen worden. Ze geeft immers geen antwoord op de concrete vraag of de persoon van de MER-coördinator, die institutioneel gerelateerd is met de TV SAM, onvoldoende onafhankelijk kan zijn. Ze laat dat antwoord over aan de BAM, maar die is zelf betrokken partij bij de vraag."

Mevrouw de minister, in uw antwoord van 19 juni deed u al een poging hiertoe, door op het onderscheid te wijzen tussen de natuurlijke persoon en de rechtspersoon. Dat komt, denk ik, een beetje ongeloofwaardig over, en als post-factumlegitimatie van wat ten gronde fout is gelopen.

De verantwoordelijke projectleider van TV SAM en de deskundige die in naam van het algemeen belang de goede gang van zaken moest bewaken, is dus wel degelijk één en dezelfde persoon. Dat erkent nu ook de minister. Dat bevestigt de these die in de klacht van de stRaten-generaal staat.

Mevrouw de minister, ik had drie vragen, maar eigenlijk is één vraag voorlopig een beetje zonder voorwerp, namelijk de vraag naar het herbekijken van het alternatievenonderzoek, gezien de recente beslissing van de regering ter zake. Ik ga me vooral focussen op de andere vragen.

Kunt u, na de uitspraak van de Vlaamse Ombudsdienst waarbij herstel van de fout tot de mogelijkheden behoort, uitsluitsel geven over de onafhankelijke positie van de MER-coördinator? Bent u het eens met de analyse van stRaten-generaal dat het MER-decreet hier dus niet wordt nageleefd?

Bent u bereid om, naar analogie van de toezichthouders in de milieuhandhaving, de onafhankelijkheid van de Mer-cel expliciet en wettelijk te regelen, om eigenlijk dat soort knelpunten in de toekomst te vermijden? Ik verwijs naar de voorbeelden die ik daarnet gebruikt heb en die van toepassing zijn in het Waalse en Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Ik denk dat het de kwaliteit van de studies alleen maar ten goede kan komen.

We hebben onlangs nog een heel uitgebreide reportage in De Tijd gelezen, met de vraag of grote studies nog wel onafhankelijk zijn. Moet er niet meer kwaliteitscontrole gebeuren, opdat de geloofwaardigheid zou toenemen?

De heer Jan Peumans: Ik wil toch nog eens verwijzen naar het niet goedgekeurde verslag over de negende

voortgangsrapportage BAM. Op pagina 29 hebben we een gelijkaardige vraag gesteld. Mevrouw de minister, ik ben eigenlijk hartstikke benieuwd naar het antwoord dat u zult geven, want ik heb daar toen eigenlijk geen duidelijk antwoord op gekregen. Ik denk dat dat toen nogal wat commissieleden bezighield en het is nu toch wel in een stroomversnelling gekomen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, u hebt een poging gedaan om allemaal vrij bondig te zijn bij de vragen. Voor mij is het toch wel een zeer belangrijk thema dat vandaag wordt aangesneden. Het is een thema dat door mijn diensten ook juridisch grondig is onderzocht. Ik zou dan ook graag mijn tijd nemen om vrij volledig alles te schetsen. Ik wil eerst de geschiedenis opfrissen, hoe de plan-MER en de project-MER in dat dossier tot stand zijn gekomen en dan ingaan op de specifieke vragen. Dat zal nu en dan ook wat juridisch zijn, maar ik denk dat het belangrijk genoeg is om het toch zo duidelijk mogelijk te kaderen, om dan eventueel te zien hoe we in de toekomst dergelijke dossiers aanpakken.

De ombudsdienst heeft geen enkel standpunt ingenomen. Hij stelde op 18 juni dat het antwoord van mei een inhoudelijke reactie bevat aan de verzoekers, in dezen de stRaten-generaal, die in de meeste onderdelen qua relevantie en volledigheid aanvaardbaar is. Nog volgens de ombudsman werd er geen afdoende antwoord gegeven op de heel concrete vraag of de onafhankelijke MER-coördinator institutioneel voldoende los staat van de TV SAM om als onafhankelijk te kunnen worden beschouwd.

Over de grond van de zaak deed de ombudsman uiteraard geen uitspraak, namelijk de vraag of die aangestelde MER-coördinator in het kader van haar – want het was een vrouw – opdracht voor het project van de Oosterweelverbinding effectief onafhankelijk en onpartijdig was.

Hoe is het dossier bij de ombudsman terechtgekomen? De eerste mail van de stRaten-generaal aan mijn kabinet dateert van twee dagen na mijn aanstelling als minister. Die mail was nog aan mijn e-mailadres van Vlaams Parlementslid gericht. Ik heb die mail pas weken later ontvangen. Toen de link dan toch werd gemaakt, kreeg ik plots meer dan duizend mails in mijn mailbox. De vragen die vooraf door de stRaten-generaal zijn gesteld, waren in een tweede mail anders geformuleerd. Na een en ander te hebben veranderd, was het dan ook niet meer duidelijk waar ik wel en niet op geantwoord had.

De ombudsman heeft een uitspraak gedaan. Het bleek wenselijk dat daar nog een antwoord op kwam. Ik zal proberen dat vandaag zo goed mogelijk te doen.

Naar aanleiding van de vragen die rezen na de klacht van de ombudsman heb ik mijn administratie Leefmilieu de opdracht gegeven om het aspect van die onafhankelijkheid nader te onderzoeken. Op 17 maart is me een vrij omstandig verslag bezorgd waarin geconcludeerd werd "dat de onafhankelijkheid van de MER-coördinator gewaarborgd was tijdens de uitvoering van de opdracht en dat het project-MER dat voor de Oosterweelverbinding tot stand is gekomen, beantwoordt aan de essentiële kenmerken van de milieueffectenrapportage".

We moeten in dit dossier teruggaan tot in het voorjaar van 2001. Het Vlaamse Gewest had op dat moment een bestek uitgeschreven voor het uitvoeren van alle voorbereidende studies met betrekking tot de uitvoering van het masterplan. Dat bestek moest leiden tot een raamconctract waarin al die studieopdrachten vervat zaten. Een zevental kandidaat-studiebureaus of tijdelijke verenigingen hebben daarop een offerte ingediend. Tijdens de zomer van 2001 werden die kandidaten uitgenodigd voor een toelichting en een onderhandeling over de ingediende offertes. TV SAM haalde de opdracht binnen, mede door het opnemen van onder andere milieueffectstudies in haar offerte. Het betrof in het bijzonder strategische MER's conform het ontwerp van EG-richtlijn – later is dat de Europese richtlijn 2001/42/EG geworden – en project-MER's conform de toenmalig geldende regelgeving in Vlaanderen.

De opdracht werd aan TV SAM gegund in het najaar van 2001. De studies werden in opdracht van het Vlaamse Gewest, meer bepaald de toenmalige administratie Wegen en Verkeer, uitgevoerd. De opdracht, in de vorm van een raamcontract, omvatte vooral de opmaak van de nodige ontwerpen en de opmaak van alle studies inclusief de milieustudies die noodzakelijk zijn voor het verkrijgen van de vergunningen die nodig zijn voor de realisatie van alle masterplanprojecten.

Het team dat al die studies zou uitvoeren, bestond uit erkende MER-deskundigen in verschillende disciplines. Het voordeel van de aanwezigheid van die deskundigen was dat zij de ontwerpers van de diverse projecten onmiddellijk konden bijsturen bij de opmaak van een zo milieuvriendelijk mogelijk ontwerp. Wanneer er niet van bij de aanvang milieudeskundigen zouden meewerken, zou men moeilijk nog milieumilderende zaken kunnen introduceren op het ogenblik dat het ontwerp volledig af zou zijn. Dat was althans wat men vreesde. Ten behoeve van het leefmilieu heet dat het 'evaluerend ontwerpen' waarbij voortdurend kan worden bijgestuurd door de milieudeskundigen.

Op 18 december 2002 heeft het Vlaams Parlement het zogenaamde MER-decreet tot aanvulling van het decreet van 5 april 1995 houdende de algemene bepalingen inzake milieubeleid goedgekeurd. Er is een titel toegevoegd: 'Milieueffect en veiligheidsrapportage'. Dat MER-decreet heeft in het decreet van 1995 een titel IV ingevoerd waarbij de plan-MER is ingevoerd. Hoofdstuk

II van titel IV is pas in voege getreden op 21 juli 2004. Dat was drie jaar na de publicatie van die richtlijn van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's. Dat was de uiterste datum waarop die richtlijn omgezet moest zijn.

Ondanks het feit dat de regelgeving met betrekking tot de plan-MER nog niet in voege was, heeft het Vlaamse Gewest toen toch beslist om voor dat masterplan een plan-MER op te stellen conform de procedure van hoofdstuk II van titel IV van het decreet Algemeen Milieubeleid. Over die beslissing werd eind 2002 gecommuniceerd met de toenmalige Mer-cel, die toen onder AMINAL ressorteerde. Er werd ook afgesproken of bepaald dat de MER-deskundigen de plan-MER zouden opstellen in opdracht van het Vlaamse Gewest, en dit binnen het afgesloten raamcontract met TV SAM.

De kennisgeving van de plan-MER werd door de toenmalige Cel Mer, die ondertussen de Dienst Mer geworden is, volledig verklaard in mei 2003. Het plan-MER zelf werd goedgekeurd in het voorjaar van 2005. Toen was de reglementering al helemaal van kracht.

In het goedkeuringsverslag van de toenmalige Mer-cel of de huidige Dienst Mer, wordt gemeld dat de plan-MER ook bruikbaar is voor RUP's die noodzakelijk zijn om de masterplanprojecten, inclusief de Oosterweelverbinding, te vergunnen. Intussen werd bij decreet van het Vlaams Parlement van 13 december 2002 de Naamloze Vennootschap BAM opgericht. Dat verscheen in het Staatsblad in 2003. Op 20 juni 2003 heeft de Vlaamse Regering de oprichtingsstatuten voor BAM goedgekeurd. Het bedrijf BAM as such, is operationeel sinds 15 september 2003. De NV BAM heeft het raamcontract, dat initieel gesloten werd tussen het Vlaamse Gewest, de toenmalige administratie Wegen en Verkeer, en TV SAM, overgenomen. Sindsdien moet u dit als daarin gestopt beschouwen. Alle studieopdrachten, ook de noodzakelijke milieustudies, werden vanaf dat ogenblik verder uitgevoerd door TV SAM, maar binnen deelcontracten af te sluiten in het kader van de overeenkomst.

Dat is ook gebeurd met de project-MER voor de Oosterweelverbinding. De kennisgeving werd volledig verklaard in november 2005. De terinzagelegging van de kennisgeving liep gedeeltelijk gelijktijdig met het openbaar onderzoek voor het ruimtelijke uitvoeringsplan. Over de project-MER-richtlijnen werd door de toenmalige Cel Mer van AMINAL beslist op 31 januari 2006 en het project-MER zelf, werd door de Dienst Mer, ondertussen was de naamsverandering gebeurd, van het departement Leefmilieu, Natuur en energie (LNE) goedgekeurd op 30 maart 2007. Het project-MER van de Oosterweelverbinding werd aan de nog aan te stellen aannemer die de Oosterweelverbinding moet realiseren volgens een DBfM-contract, aangeboden. Het is nu aan hem om op basis van deze MER de nodige vergunningen aan te vragen. Dat geldt trouwens ook voor het project-MER dat werd opgesteld in opdracht van de NV BAM voor de realisatie van de bouwputten en van de tunnelelementen. Ook daarvoor werden project-MER's opgemaakt en ook deze project-MER's werden door de MER-deskundigen van Resource Analysis opgesteld en werden door de Dienst Mer goedgekeurd. Ik wou u deze geschiedenis, inclusief de wijziging van de reglementering en wie wat wanneer heeft gedaan, toch meegeven.

Zo komen we bij het door de heren Daems en Penris aangehaalde probleem en hun vraag naar de regels die gelden inzake onafhankelijkheid en onpartijdigheid van de erkende MER-coördinator en de erkende MER-deskundigen. Wie denkt dat het om één persoon gaat, is fout. Er is een MER-coördinator, maar daarnaast zijn er een pak deskundigen. Het zou immers te veel zijn voor één persoon in één actief leven.

De regels inzake onpartijdigheid en onafhankelijkheid werden opgenomen in hoofdstuk III van titel IV van het decreet Algemene Bepalingen Milieubeleid (DABM) inzake de project-MER, waarvan ik u de data over de inwerkingtreding heb meegegeven. Ik heb u ook al verteld dat het hoofdstuk III van titel IV de omzetting is voor het Vlaamse Gewest van een richtlijn van de Raad van 27 juni 1985 betreffende de milieueffectenbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten. Dat is dus de project-MER-richtlijn.

Een eerste belangrijke vaststelling is dat die Europese project-MER-richtlijn geen bepalingen bevat die de lidstaten verplicht om de figuur van de erkende MER-coördinator te introduceren. Het is geen verplichting en a fortiori legt de richtlijn op zich geen onafhankelijkheids- en geen onpartijdigheidsminimum op in hoofde van de onderzoekers die betrokken zijn bij het aldaar voorgeschreven milieurapport.

Maar, in de Vlaamse project-MER-regelgeving gaan we een beetje verder dan wat Europees-rechtelijk wordt vereist. De relevante bepaling betreffende de onafhankelijke en onpartijdige uitoefening van de taken van de MER-coördinator en de MER-deskundigen, lezen we in artikel 4.3.6 van het DABM. Van belang om op te merken is dat conform artikel 4.3.6, paragraaf 1, het project-MER wordt opgesteld onder de verantwoordelijkheid en op kosten van de initiatiefnemer. Die decretale bepaling impliceert dat de onafhankelijkheid van de MER-coördinator en de MER-deskundigen niet betwist kan worden wegens het feit dat de deskundigen en de coördinator door de initiatiefnemer worden betaald. Het gaat immers om een decretale verplichting.

In de parlementaire voorbereidingen bij het DABM kan worden teruggevonden dat het de bedoeling was van de

decreetgever om met het MER te zorgen voor een tweede onafhankelijke stem, naast die van de initiatiefnemer. Er staat letterlijk in: "Het MER moet zorgen voor een tweede onafhankelijke en deskundige stem die weerklinkt naast de opinie van de initiatiefnemer. Dat is de doelstelling van de onafhankelijkheids- en onpartijdigheidsvereiste." De decreetgever was er zich dus van bewust dat waar het MER wordt opgesteld onder de verantwoordelijkheid en op kosten van de initiatiefnemer en dus feitelijk alle MER-actoren worden betaald door de initiatiefnemer, er vragen zouden kunnen rijzen over de mate van onafhankelijkheid waarmee het MER-onderzoek gevoerd wordt. Ook staat er letterlijk: "Een nadeel van de keuze om de initiatiefnemer verantwoordelijk te stellen voor het project-MER kan zijn dat de onafhankelijkheid van de coördinator en zijn team minder is gewaarborgd." Daaraan schenkt men aandacht in paragraaf 2.

Ik citeer het artikel in het decreet: "De erkende MER-coördinator en MER-deskundige mogen geen belang hebben bij het voorgenomen project of de alternatieven, noch betrokken worden bij de latere uitvoering van het project. Ze voeren hun opdracht volledig onafhankelijk uit."

Die bepaling bevat drie met elkaar verbonden verplichtingen. Ten eerste, de erkende MER-coördinator en de erkende MER-deskundigen moeten hun opdracht onafhankelijk kunnen uitvoeren. Ten tweede, een erkende MER-coördinator en een erkende MER-deskundige mogen geen belang bij het voorgenomen plan, programma of project of bij de alternatieven hebben. Ten derde, ze mogen niet bij de latere uitvoering van het voorgestelde plan, programma of project worden betrokken. We moeten de begrippen 'onafhankelijk' en 'belang' interpreteren en op dit concrete project, de Oosterweelverbinding, toepassen.

Ik wil me eerst op de onafhankelijkheid toespitsen. Uit het artikel in het decreet kan niet worden afgeleid in welke gevallen iemand precies belangeloos en onafhankelijk werkt. We moeten zoeken wat hier eigenlijk wordt bedoeld.

Ik verwijs in dit verband naar een interessante passage in de memorie van toelichting bij het decreet. Dit is het stuk nummer 1312/1 van het zittingsjaar 2001-2002. Op pagina 13 staat het volgende te lezen: "De paragraaf houdt onder andere in dat een werknemer nooit als MER-coördinator kan fungeren voor een project van zijn eigen bedrijf en evenmin als teamlid. Men zou kunnen verwachten dat de milieucoördinator, gelet op zijn bevoegdheden en status, voor dergelijke opdrachten in aanmerking kan komen. Niettemin kan er zich toch een belangenconflict voordoen en wordt resoluut voor externe deskundigheid geopteerd. Aangezien een goed MER slechts het resultaat kan zijn van een vlotte communicatie en van open informatieuitwisseling, zal de beschikbare projectinterne deskundigheid echter ten volle ingezet moeten worden. In die situatie dient het begrip 'belang' ruimer te worden geïnterpreteerd dan in artikel 245 van het Strafwetboek. Zoals bij de plan-MER-bespreking reeds gesteld, moet hier herhaald worden dat ook bij de latere uitvoering van het project de betrokken coördinator en de deskundigen niet mogen worden betrokken."

We leren hieruit dat het om externe deskundigheid moet gaan. We kunnen ervan uitgaan dat de Vlaamse decreetgever voor de juridische onafhankelijkheid van de MER-coördinator en zijn deskundigen heeft geopteerd.

Vervolgens moeten we ons de vraag stellen ten opzichte van wie deze onafhankelijkheidsvereiste een rol speelt. De vraag is met wie de MER-coördinator en de deskundigen geen werknemersrelatie mogen hebben of in eenzelfde vennootschapsstructuur zetelen. Geldt dit enkel ten opzichte van de initiatiefnemer of geldt dit ook ten opzichte van de projectontwerper?

Uit ons verslag blijkt dat de onafhankelijkheid enkel ten opzichte van de initiatiefnemer geldt. Ik wil in dit verband even een paar elementen aanhalen. Volgens de memorie van toelichting is de onafhankelijkheidsvereiste ingevoerd om het nadeel op te vangen van de keuze de initiatiefnemer verantwoordelijk voor het project-MER te stellen. Een werknemer kan nooit als MER-coördinator fungeren voor een project van zijn eigen bedrijf. Een project wordt in naam van en voor de rekening van een initiatiefnemer opgesteld. Indien van een project van een bedrijf wordt gesproken, is het logisch dat dit bedrijf als initiatiefnemer wordt beschouwd. Tot slot wordt de onverenigbaarheid van de functie van MER-coördinator en het statuut van milieucoördinator binnen de initiatiefnemer in de memorie van toelichting expliciet vooropgesteld.

Het is duidelijk dat de initiatiefnemer van dit concrete project de NV BAM is. Het studiebureau dat de erkende MER-coördinator heeft geleverd, met name Resource Analysis, een dochteronderneming van het studiebureau Technum, die deel uitmaakt van de feitelijke vereniging TV SAM, kan niet in eenzelfde rechtspersoon worden verenigd. De NV BAM onderscheidt zich als rechtspersoon van de Recourse Analysis. Er zijn geen controleparticipaties die de NV BAM in staat zouden stellen zeggenschap over Resource Analysis uit te oefenen. De MER-coördinator staat juridisch niet onder het gezag van de NV BAM. We moeten hieruit concluderen dat er geen juridische relatie tussen de NV BAM en de coördinator is waaruit enige beïnvloeding zou kunnen worden afgeleid. De positie van de MER-coördinator ten aanzien van de initiatiefnemer, de NV BAM, wordt in wezen niet in vraag gesteld. Zoals uit de eerder geciteerde passages blijkt, kan hier een tweede, van de initiatiefnemer te onderscheiden, stem worden onderscheiden.

Een volgend element betreft de bevestiging van de aanstelling van de MER-coördinator en de MER-

deskundigen en de goedkeuring van het project door de Dienst Mer. Het gaat immers niet enkel om de juridische onafhankelijkheid, met name het ontbreken van een directe rechtsband, zoals een arbeidsrelatie of de aanwezigheid in eenzelfde vennootschapsstructuur.

Zoals ik al heb verklaard, moet een project aan een aantal essentiële vereisten beantwoorden. Een van die vereisten luidt volgens het decreet dat het project-MER "een systematische en wetenschappelijk verantwoorde analyse en evaluatie van de te verwachten of, in het geval van zware ongevallen, mogelijke gevolgen voor mens en milieu van een voorgenomen actie en van de redelijkerwijze in beschouwing te nemen alternatieven voor de actie of onderdelen ervan en de beschrijving en evaluatie van de mogelijke maatregelen om de gevolgen van de voorgenomen actie op een samenhangende wijze te vermijden, te beperken, te verhelpen of te compenseren" moet bevatten. Dit betekent dat een MER op een objectieve, wetenschappelijke wijze moet worden opgesteld. De initiatiefnemers of derden mogen geen druk uitoefenen. Er mogen vooraf geen premissen worden gehanteerd. De onafhankelijke Dienst Mer moet dit alles bewaken. Dit laatste punt is geen citaat, maar mijn eigen interpretatie.

De Dienst Mer staat als overheidsinstantie in voor de bewaking van het onafhankelijke karakter van het optreden van die erkende MER-coördinator na zijn of haar aanstelling. Die initiatiefnemer moet voor de opmaak van een project-MER een beroep doen op een team van erkende MER-deskundigen onder leiding van een coördinator. Uiterlijk binnen een termijn van zestig dagen na de volledigverklaring van de kennisgeving – ik citeer nu weer de verplichtingen – die overigens ter inzage aan het publiek en de diverse adviesinstanties moet worden voorgelegd, worden de erkende MER-deskundigen en de erkende MER-coördinator, die zullen optreden als opstellers voor het project-MER, aangesteld door een beslissing van de Dienst Mer. Het is dus geen nattevingerwerk. Het is de Dienst Mer die overgaat tot de aanstelling van diegenen die de MER-coördinatie voor hun rekening zullen nemen.

In het kader van het project Oosterweelverbinding zijn vanwege het publiek en de adviesinstanties geen opmerkingen gemaakt over de aanstelling van de deskundigen en de coördinator. De Dienst Mer heeft op 7 februari 2006 bij de mededeling van zijn definitieve richtlijnen expliciet laten weten: "Het vooropgestelde team dat de MER zal opstellen voldoet voor de behandeling van de milieueffecten." Daarna volgt nog een lange commentaar, maar dit is wat specifiek daarop betrekking heeft.

Nadat de initiatiefnemer het voltooide project-MER bezorgd heeft aan de Dienst Mer, moet de Dienst Mer het project-MER inhoudelijk toetsen. Deze toetsing past in het kader van de kwaliteitsbeoordeling van het gevoerde onderzoek en van de verzamelde informatie. De kwaliteitsbeoordeling is immers een essentieel kenmerk van de milieueffectrapportage. Ik verwijs hiervoor naar artikel 4.1.4, paragraaf 2, tweede lid, van het decreet. In het kader van die toetsing onderzoekt de Dienst Mer of het voltooide project-MER beantwoordt aan de richtlijnen die hij heeft opgelegd aan de opstellers van de project-MER. Hij onderzoekt nog een ander essentieel kenmerk van de milieueffectrapportage: of het gevoerde onderzoek mag worden beschouwd als "een systematisch en wetenschappelijk verantwoorde analyse en evaluatie van de te verwachten", enzovoort, ik heb het daarnet al voorgelezen. Hij moet dus specifiek daarop focussen. Enkel project-MER's die daaraan beantwoorden worden door de Dienst Mer goedgekeurd. De goedkeuring van een project-MER door de Dienst Mer betekent dus dat het project-MER-onderzoek met de vereiste onafhankelijkheid is gevoerd door de erkende MER-deskundigen en de erkende MER-coördinator.

Het project-MER voor de Oosterweelverbinding werd op 30 maart 2007 door de Dienst Mer goedgekeurd waardoor ook de feitelijke onafhankelijkheid door de Dienst Mer werd gegarandeerd.

De goedkeuring door de Dienst Mer van het vooropgestelde MER-team is geen argument waar we zomaar licht kunnen overgaan. Er is enerzijds de strikt onafhankelijke rol die de Dienst Mer in dezen vervult in uitvoering van het decreet. Anderzijds heeft ook de Raad van State in een arrest van 24 november 1998, het arrest-Russel e.a., nummer 77.161 met betrekking tot het Waalse milieueffectenonderzoek, geoordeeld dat het onderzoek onafhankelijk werd gevoerd.

Ik citeer daaruit een passage: "om alle verdenking van partijdigheid te voorkomen, artikel 10, § 5 van het decreet van 11 september 1985 houdende organisatie van de milieu-effectbeoordeling in het Waalse Gewest en de artikelen 21 tot 26 van het besluit (...) dat aan het bewuste decreet uitvoering verleent, voor de overheid in de mogelijkheid hebben voorzien om de persoon die een milieueffectonderzoek heeft verricht te wraken."

Dat is waar de heer Daems naar verwijst. Wraken kan "in omstandigheden die de onafhankelijke uitvoering van zijn taak in het gedrang zouden kunnen brengen". En dan wordt gezegd dat in het onderhavige geval daarvan geen gebruik is gemaakt. In dat arrest werd het argument inzake de partijdigheid en de onafhankelijkheid van de deskundige om deze reden ongegrond bevonden. Men geeft die Mer-cel dus een zeer belangrijke taak: zij kan daarover oordelen. De heer Daems verwees er terecht naar: de Vlaamse reglementering voorziet met betrekking tot milieueffectonderzoeken geen uitdrukkelijke wrakingsprocedures zoals in het Waals Milieuwetboek, maar men kan wel ingrijpen in de samenstelling van het MER-team.

Vooraleer het MER-team in actie schiet, moet het heel uitdrukkelijk in zijn samenstelling worden bevestigd door de Mer-cel. Het oordeel daarover door de bevoegde Dienst Mer kan men gelijkgestellen. Elke waarde aan de tussenkomst van de Dienst Mer ontnemen, zou in ieder geval ervoor zorgen dat er niet langer kan worden gewaagd van enige rechtszekerheid in hoofde van de initiatiefnemer van het project.

Het feit dat wij er uitdrukkelijk in voorzien dat u na uw kennisgeving een goedkeuring moet krijgen van de Mer-cel van uw team, waarborgt toch voor een groot deel de onafhankelijkheid.

Aan de MER-coördinator en aan de MER-deskundigen werd de opdracht gegeven om de onderzoeken te voeren met inachtname van de richtlijnen die door de Dienst Mer zijn vooropgesteld. Een dergelijke opdracht behelst ook een volwaardig alternatievenonderzoek in het kader van de MER-procedure, zoals trouwens decretaal is vooropgesteld.

Het gegeven dat TV SAM belast was met het verder uitwerken van een en ander maakt in die optiek niet – en hoeft eigenlijk niet te maken – dat men zonder meer belang had bij die variant of dat een onafhankelijk onderzoek bij voorbaat zou uitgesloten zijn. Het was trouwens de door de initiatiefnemer expliciet vooropgestelde variant.

In ieder geval is het duidelijk dat, als we naar de Waalse milieueffectonderzoeken kijken waarbij de onafhankelijkheid en onpartijdigheid van een onderzoeker in vraag worden gesteld, de Raad van State zich binnen zijn legaliteitstoezicht niet beperkt tot een louter onderzoek in abstracto, maar heel concreet nagaat wat de betrokkenheid van de auteur van het onderzoek was bij de projectontwikkeling voor het onderzoek, en dus ook bevestiging zoekt op de vraag of die betrokkenheid maakt dat van een onafhankelijk onderzoek geen sprake meer kan zijn.

Er is nog een ander heel interessant arrest, namelijk dat van het onderzoeksbureau GIREA bij de ontwikkeling van een hogesnelheidslijn. De Raad van State heeft toen zich toen heel specifiek gericht op die onafhankelijkheid. In arrest 77.161 van 24 november 1998 stelde de raad dat "uit het gegeven dat het onderzoeksbureau GIREA in 1989 op verzoek van de N.M.B.S. van de milieu-effectonderzoeken die door vijf andere onderzoeksbureaus waren verricht een synthese heeft gemaakt met het oog op de wijziging van de gewestplannen ten gevolge van de aanleg van de HSL, niet mag worden afgeleid dat dat onderzoeksbureau niet meer de vereiste onpartijdigheid zou bezitten om een milieu-effectonderzoek te verrichten vóór de afgifte van de bouwvergunningen voor de aanleg van deze hogesnelheidslijn".

Daarbij wordt nog een hele commentaar gegeven. Ik stel voor die aan de leden van de commissie te bezorgen, zodat ik ze niet helemaal moet voorlezen. Samengevat komt het erop neer dat de Raad van State oordeelde dat het onderzoeksbureau geacht kon worden onafhankelijk te zijn, niettegenstaande dit bureau voorafgaand aan het onderzoek al veel meer diensten had verricht. Die constatering is in deze zaak toch wel relevant. De onafhankelijkheid van de MER-actoren, in het bijzonder wat de alternatieven betreft die ze moeten onderzoeken, wordt minstens ook gerealiseerd op grond van objectieve richtlijnen en richtlijnenboeken.

Op pagina 108 van stuk 1312/1 van het zittingsjaar 2001-2002 van het Vlaams Parlement staat: "In het huidige systeem worden de opstellers van het MER gekozen en betaald door de initiatiefnemer van het voorgenomen project. Omwille van de uit het huidige systeem voortvloeiende concurrentiestrijd op het vlak van prijs en tijd tussen de verschillende privé-studiebureaus, kan de wetenschappelijke onafhankelijkheid van de opstellers, en daarmee ook de kwaliteit van het MER en de geloofwaardigheid van de beslissingen die erop worden gebaseerd, in het gedrang komen. In de gegeven omstandigheden is het voor de MER-deskundigen immers moeilijk om aan de initiatiefnemer voor te stellen om een grondige en

diepgaande MER uit te voeren waarin alle relevante alternatieven worden onderzocht".

De goedkeuring van de Cel Mer impliceert dus dat ook werd nagegaan dat de geldende richtlijnenboeken en de vooropgestelde richtlijnen werden nageleefd. In die richtlijnen werd, zoals ik daarnet al zei, uitdrukkelijk voorgeschreven om het alternatief tracé, zoals vooropgesteld door onder andere de stRaten-generaal, te onderzoeken. Een en ander toont aan dat het onderzoek zoals voorgeschreven, wel degelijk onafhankelijk gevoerd werd.

Wat kunnen we daar nu uit concluderen? Uit die beschouwingen blijkt dat de onafhankelijkheid en onpartijdigheid van de project-MER-deskundigen en de project-MER-coördinator gewaarborgd waren tijdens de uitvoering van de opdracht en dat ook het project-MER dat voor de Oosterweelverbinding tot stand is gekomen, beantwoordt aan de essentiële kenmerken voor de milieueffectrapportage.

Mijnheer Penris, het is toch belangrijk, ook in het licht van andere milieueffectrapporten die dagelijks gemaakt worden, dat we duidelijk proberen aan te geven waar de grenzen in verband met die onafhankelijkheid liggen. Ik heb die zo goed als mogelijk proberen mee te geven. Ook onze Cel Mer probeert die toets te maken in alle dossiers.

Zowel de heer Daems als de heer Penris hebben gesteld dat de regering heeft beslist alles opnieuw te doen. Ik

zou dat toch wel wat willen nuanceren. Minister-president Peeters heeft vorige woensdag in plenaire vergadering uitdrukkelijk gesteld dat de recente beslissing van de regering om alsnog die drie alternatieven te gaan bekijken, los staat van het MER. Ze beoogt om de drie voorliggende tracés op meerdere aspecten – techniek, kostprijs, maar ook mens en milieu – te screenen in het licht van voortschrijdend inzicht en de nieuwe technologieën. Dit extra onderzoek stelt met andere woorden geen vragen bij het gevoerde onderzoek, onder meer in het kader van de MER-procedure.

Mijnheer Daems, u vraagt of het niet aangewezen is een aantal wijzigingen in de regelgeving door te voeren. Als we alles wat nu bestaat in overweging nemen, en gelet op het feit dat de benoeming van het college van MER-deskundigen en -coördinatoren expliciet goedgekeurd moet worden door de Mer-cel, en we er rekening mee houden dat het opgemaakte MER moet voldoen aan de uitgeschreven richtlijnen, dan is die onafhankelijkheid toch wel gewaarborgd. Deze dienst kan, zoals ook de toezichthouders in het kader van het Milieuhandhavingsdecreet dat zullen kunnen, hun opdracht in volle onafhankelijkheid uitoefenen. Dat moet ook bewaakt worden. Ik meen dan ook dat die regels inzake de onafhankelijkheid en onpartijdigheid vandaag gewaarborgd zijn.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mevrouw de minister, als ik daarnet wat kritiek had op het werk van de ombudsdienst, taalkundig en qua presentatie, dan wil dat niet zeggen dat ik het inhoudelijk altijd oneens ben met wat die mensen schrijven, wel integendeel. Ik heb dat rapport grondig gelezen, ondanks het feit dat het op www.indymedia.be werd gepubliceerd. Ik heb daar een aantal dingen uit onthouden.

Op 4 juli werd er inderdaad een e-mail naar uw persoonlijk e-mailadres gestuurd. De eerste les die drukkingsgroepen daaruit moeten leren, is dat e-mails in de huidige communicatietijden verdrinken in de vloed van berichten. Als men een minister wil benaderen, zeker als het over belangrijke zaken gaat, moet men doen via een aangetekend schrijven. Dat is de eerste raad die ik die mensen kan geven. Ik weet hoe ik zelf met mijn e-mails omga. Ik krijg er geen duizenden, zoals u, maar toch minstens enkele honderden. En ook ik verwijder er soms te veel.

Op 26 juli hebt u die e-mail dan toch gezien. We zijn dan al een paar weken later. U hebt toen gereageerd. U bent zelfs zo goed geweest om de mensen van die drukkingsgroep in de loop van oktober uit te nodigen op uw kabinet. Dat zegt toch de ombudsman. Dat is drie maanden nadat het bericht u had bereikt. Ik vind dat vrij snel. Ik stel soms parlementaire vragen waarop ik na drie maanden nog altijd geen antwoord krijg. *(Gelach)*

Ik zal ook de ombudsman inschakelen telkens die drie maanden verstreken zijn. *(Gelach)*

De ombudsman vond de klacht van die drukkingsgroep ontvankelijk. En dat is belangrijk. Dat is goed. Ik vind dat de ombudsman de rechten van de burger moet verdedigen. Ik hoop dat de ombudsdienst de rechten van de parlementsleden ook zal verdedigen.

Maar de ombudsdienst heeft in al zijn wijsheid gezegd dat het niet was omdat er 'traag' gereageerd is, dat er niet goed gereageerd is. Wat dat betreft, hebt u goede punten gekregen van de ombudsdienst. Hij stelt dat de eerste klacht gegrond, maar na aandringen hersteld was.

Maar, mevrouw de minister, de tweede klacht – en dan hebben we het over de inhoud zelf – bleek gegrond en nog altijd niet hersteld. U doet nu een lovenswaardige poging om uit te leggen dat mevrouw Nicole Van D., die een personeelslid was bij Resource Analysis, een subonderdeel van TV SAM, geen betrokken partij zou zijn. Mevrouw de minister, ik zal uw antwoord moeten analyseren. U hebt zo veel informatie gegeven, dat ik dat niet in een handomdraai kan. Ik hoop ook dat u ons een schriftelijke neerslag van uw antwoord zult geven.

Ik hoop dat u het antwoord dat u ons, parlementsleden, vandaag geeft, ook al aan de ombudsdienst hebt gegeven. Indien dat niet het geval is, vraag ik u waarom u dat niet eerder hebt gedaan. *(Opmerkingen van minister Hilde Crevits)*

Mevrouw de minister, de ombudsdienst heeft er bij herhaling op aangedrongen om hierover een inhoudelijk antwoord te krijgen. En dat heeft hij van u niet gehad. Het is maar goed dat de heer Daems en ik vragen stellen om een antwoord te krijgen. De ombudsdienst heeft ook al aangegeven dat niet altijd rekening moet worden gehouden met parlementaire initiatieven. Een antwoord op een schriftelijke vraag is niet altijd voldoende.

Mevrouw de minister, ik hoop dat u de elementen van antwoord die u ons vandaag aanreikt, en die ik, als jurist, zal analyseren op de intrinsieke waarde, onmiddellijk overmaakt aan de ombudsdienst. Mogelijk zijn ze van aard om u en uw diensten te ontlasten.

We hebben gevraagd hoe het staat met het alternatievenonderzoek. U geeft nu aan dat, in navolging op het antwoord van vorige week van minister-president Peeters, er qua techniek, kostprijs, mens en milieu, en rekening houdend met het voortschrijdend inzicht, alternatieven zullen worden onderzocht. Betekent dit, mevrouw de minister, dat als het alternatief dat de regering altijd heeft verdedigd niet meer betaalbaar zou zijn, u, in het kader van het voortschrijdend inzicht, bereid bent die optie op te geven?

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik denk dat de factuur van het juridisch adviesbureau Stibbe wel zal zijn opgelopen. *(Opmerkingen van minister Hilde Crevits)*

Net zoals de heer Penris zal ik het advies en uw antwoord eerst goed bestuderen.

U bent begonnen met te zeggen dat het plan-MER destijds op vrijwillige basis is opgemaakt. De nodige decreetgeving bestond toen immers nog niet. Dat mag u of TV SAM er echter niet van ontslaan om een kwaliteitsvol alternatievenonderzoek te voeren. Nog los van uw juridisch antwoord blijf ik er bij dat het onderzoek voor de alternatieve tracés niet kwaliteitsvol is gedaan.

Uw reactie op de onafhankelijkheid is niet helemaal overtuigend. U verwijst naar de Mer-cel en stelt dat ze doet wat er van wordt verwacht en wat wettelijk is opgelegd. Het is iets te gemakkelijk zich daarachter te verschuilen en te stellen dat het onderzoek kwaliteitsvol zou zijn gebeurd. Wat doet die Mer-cel? Die cel bekijkt of degenen die instaan voor het MER een erkenning hebben. Over het overige geeft ze geen oordeel. Ze bekijkt aan de hand van de richtlijnenboeken of alle terreinen die moeten worden bestudeerd, effectief bestudeerd worden. Dat is niet slecht. Dat wil echter niet zeggen dat dit een absolute garantie is voor kwaliteit.

U hebt verwezen naar de twee arresten van de Raad van State. Ik wil daar voor het verslag nog een arrest aan toevoegen. Ik verwijs naar arrest 44.022, waarin toch wel argumenten worden aangereikt over de al dan niet onafhankelijkheid van MER-deskundigen. Daarin werd de MER-procedure ongeldig verklaard wegens bewezen niet-onafhankelijkheid van deze MER-deskundigen. Er zijn dus ook arresten in de andere richting.

Wat me nog het meest teleurstelt, is dat u stelt dat het allemaal goed is zoals het nu gebeurt en dat u geen bijkomende kwaliteitstoetsen wilt inbouwen. U hebt verwezen naar Europa en gezegd dat we voor een aantal zaken in ons decreet zelfs verder zijn gegaan dan Europa. Welnu, de Europese Commissie verricht de laatste tijd heel wat werk. Onder meer in 2003 heeft ze in haar 'five year report' heel uitdrukkelijk een aandachtspunt gemaakt van de kwaliteit van de MER-deskundigen. Ze heeft geadviseerd om een deskundigencommissie te installeren, om een toetsing te laten gebeuren door onafhankelijke deskundigen. Er is ook een ontwerprapport van de Europese Commissie dat zegt dat de kwaliteitsbeoordeling van MER-rapporten beter moet en de vereiste onafhankelijkheid van MER-consultants werd ook daar benadrukt. Dit staat los van het BAM-dossier, maar we doen er goed aan in Vlaanderen te bekijken dat de kwaliteit van de controle-instrumenten en het instellen van een beroep bij een andere instantie dan de administratie best nog zou worden ingevoerd. Het is niet alleen over het BAM-dossier, het is ook over andere MER-rapporten dat ik me heel ernstige vragen stel bij de kwaliteit van het geleverde materiaal.

Mevrouw de minister, ik zal eerst uw juridisch antwoord bekijken en dan eventueel bijkomende schriftelijke vragen stellen. Het is beter om hier niet over interpretaties van artikels van decreten te debatteren. Hopelijk kunnen we dat via een schriftelijke procedure afwerken.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Penris, u suggereert om mijn uiteenzetting over te maken aan de ombudsman. Voor de volledigheid van het dossier wil ik zeggen dat ik behalve een mailtje nog geen formeel eindverslag van de ombudsman heb ontvangen. Ik heb de ombudsprocedures laten bekijken. Dat is nu uitgeput. Moet ik dan nog iets opsturen?

De heer Jan Penris: Mevrouw de minister, dat kan geen kwaad.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Penris, ik weet ook dat het geen kwaad kan. Er zijn veel dingen in het leven die geen kwaad kunnen, maar daarom doen ze nog geen deugd. Ik neem uw suggestie ter harte. Ik zal dat overmaken aan de groep in kwestie. We moeten niet altijd communiceren via de ombudsman. Dat kan ook voor overlast zorgen. Als het niet hersteld wordt, is het logisch dat de groep in kwestie het antwoord krijgt.

De heer Daems, inzake uw suggestie over de advocatenkantoren neem ik het decreet en de bepalingen over de Mer-celwerking, over de coördinatoren en de onafhankelijkheidsvereisten zeker au sérieux. Dat mag u niet verkeerd opnemen. Daarom ook heb ik het laten toetsen. Ik heb gepoogd volledig te zijn in mijn juridisch antwoord. Het neemt niet weg dat we misschien ooit nog advocatenkantoren nodig hebben. Nu hebben mijn administratie en kabinetschef, die een heel degelijke juridische scholing heeft, dit samen bekeken.

Is het geen tijd om alles te veranderen? Ik heb niet zomaar de deur dicht gedaan. Het is goed om de hele regelgeving zoals ze nu bestaat, grondig te analyseren en om ze te vergelijken met de manieren waarop het Waalse Gewest en andere landen de richtlijn hebben geïmplementeerd. We moeten ze ook op de Dienstenrichtlijn leggen. Die twee toetsen moeten gebeuren. Ik heb willen aantonen dat het MER-onderzoek zoals het is gebeurd, voldoet aan de regelgeving zoals die op vandaag bestaat. Daarmee wil ik niet zeggen – dat zou van pretentie getuigen – dat de regelgeving misschien niet kan worden verbeterd of verfijnd. Die toets, met voorbeelden in het buitenland en de Dienstenrichtlijn, zoals ze moet worden

geïmplementeerd, die ons in de toekomst nog voor implementatieproblemen kan stellen, gebeurt. Later zal moeten blijken hoe we daarmee omgaan.

De heer Rudi Daems: Mevrouw de minister, onder voorbehoud van lectuur, geeft u een verregaande interpretatie aan de memorie van toelichting van het MER-decreet, die ik tot vandaag nog niet had gehoord. Wat u zegt, is een precedent. Het is goed dat u op het einde even nuanceert wat u daarnet hebt gezegd over het bieden van mogelijkheden om los van het Oosterweeldossier, de kwaliteit van het toetsen van MER-rapporten op te krikken. U kunt de voorbeelden uit Wallonië en Brussel hier misschien eens onder de loep nemen of zelfs interessante voorbeelden uit de rapporten van de Europese Commissie halen.

De voorzitter: Ik stel voor dat de minister haar antwoord ook formeel overmaakt aan de Vlaamse Ombudsdienst.

Minister Hilde Crevits: We zullen dat antwoord ook digitaal bezorgen aan het commissiesecretariaat. Ik heb de tekst wel niet altijd letterlijk gevolgd.

De heer Jan Penris: Mevrouw de minister, we houden u aan de tekst van uw kabinetschef.

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 Bart Martens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de afschaffing van de Elia-heffing

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, mijn vraag om uitleg is al herhaaldelijk aan bod gekomen, niet alleen in deze commissie en de plenaire vergadering, maar ook in de commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden. Het gaat over het al dan niet hebben van een rechtsbasis voor het terugvorderen van de voorschotten die zijn uitbetaald in het kader van de Elia-heffing.

Vóór de vrijmaking van de energiemarkt kregen gemeenten van de energie-intercommunale waarbij ze aangesloten waren, jaarlijks een dividend voor het distribueren, maar ook voor de verkoop van stroom en gas op basis van hun aandelen in de intercommunale. Door de vrijmaking van de energiemarkt werd het verkopen en leveren van stroom en gas overgelaten aan de privémarkt en viel dat immateriële dividend weg. Om dit verlies te compenseren werd de Elia-heffing, een heffing op het elektriciteitsverbruik, in het leven geroepen. Deze heffing werd enkel toegepast in Vlaanderen en werd ingesteld in de vorm van een toeslag op de nettarieven van de distributienetbeheerders. De opbrengst van de heffing werd gestort in een fonds beheerd door de federale energieregulator, de CREG, die op zijn beurt de bedragen doorstortte naar de gemeenten.

Het wettelijke kader van de Elia-heffing bestaat uit een federaal kader dat de genoemde federale bijdrage creëert en uit een gewestelijk kader dat zich al dan niet van deze federale regeling vrijstelt. Een vrijstelling waartoe door een gewest kan worden beslist, wordt hierbij beschouwd als een beslissing om niet te participeren in het federale stelsel van inkomstencompensatie.

De federale Elektriciteitswet regelt in artikel 22bis de aanslagvoeten van de federale bijdrage ter compensatie van de inkomstenderving van de gemeenten als gevolg van de liberalisering van de elektriciteitsmarkt. Volgens de Elektriciteitswet bedraagt deze Elia-heffing 4,91 euro per megawattuur tot 1 juli 2007, valt ze dan terug naar 2,5 euro per megawattuur, en zou ze vanaf 1 juli 2010 volledig verdwijnen.

De Elia-heffing werd in Vlaanderen aan de verbruikers aangerekend sinds 1 juni 2005. Omdat de Elia-heffing retroactief werd ingevoerd met ingang van 1 mei 2004, hebben de distributienetbeheerders zich in het verleden geëngageerd om een bedrag voor te financieren dat gelijk is aan de opbrengsten van de Elia-heffing voor de periode van 1 mei 2004 tot 31 mei 2005. De terugbetaling van deze voorfinanciering gebeurde normaal gezien door ook na 1 juli 2007 de aanslagvoet op 4,91 euro per megawattuur te behouden, waarbij 2,41 euro per megawattuur dient om de distributienetbeheerders terug te betalen en de resterende 2,5 euro per megawattuur bestemd is voor de gemeenten ter derving van hun inkomstenverlies. Deze regeling wordt bepaald via een koninklijk besluit van 20 december 2007, dat stelt dat de aanslagvoet, zoals voorzien in artikel 22 bis van de elektriciteitswet, behouden blijft op 4,91 euro per megawattuur tot en met 31 augustus 2009.

De Vlaamse Regering besliste echter op 23 november 2007 om gebruik te maken van de zogenaamde vrijstelling en de Elia-heffmg met ingang van 1 januari 2008 af te schaffen. De inkomstenderving voor de gemeenten zou worden gecompenseerd door een aanvullende dotatie in het Gemeentefonds. Hierdoor wordt de heffing afgeschaft, vooraleer de distributienetbeheerders

volledig gecompenseerd werden voor de voorfinanciering die zij destijds gaven aan de gemeenten. Daarom rekenen de netbeheerders nog steeds een Elia-heffing aan om hun voorschotten te kunnen recupereren. Dit leidt tot heel wat wrevel en onduidelijkheid bij de elektriciteitsgebruikers. Enerzijds wordt aangekondigd dat de Elia-heffing volledig wordt afgeschaft, anderzijds zien we nog een bedrag ter recuperatie van de voorschotten op de factuur verschijnen. Het creëert extra onduidelijkheid omdat blijkt dat de verschillende distributienetbeheerders deze bedragen op een verschillende manier recupereren.

Nu blijkt uit een studie van de federale energieregulator CREG dat de Elia-taks die nu nog aan Vlaamse gezinnen en bedrijven wordt aangerekend ter recuperatie van de betaalde voorschotten, niet voldoende juridisch onderbouwd is. De CREG betwist niet dat er een aanzienlijk bedrag moet worden gerecupereerd, maar stelt dat de manier waarop dat gebeurt niet koosjer is. “De juridische basis is onduidelijk”, schrijft de CREG.

Ik citeer: “Om deze huidige juridische onzekerheid weg te werken dient in de eerste plaats het besluit van de Vlaamse Regering van 23 november 2007 te worden aangevuld met een bepaling die stelt dat de vrijstelling van de federale bijdrage ter compensatie van het inkomstenverlies van de gemeenten al dan niet geldt ten aanzien van de door de distributienetbeheerders in de periode 1 mei 2004 tot 31 mei 2005 geprefinancierde bedragen. Gelet op de persmededeling van 20 juli 2007, zou de Vlaamse Regering geen bezwaar kunnen hebben tegen een dergelijke wijziging, aangezien zij zelf heeft erkend dat de eindverbruikers deze kost nog dienen te dragen.”

Dan volgt een citaat uit het persbericht van de Vlaamse Regering: “De elektriciteitsverbruikers zullen in 2008 en een deel van 2009 wel nog de afbetalingslasten moeten dragen van het voorschot van 100 miljoen euro dat eind 2004 door de distributie-intercommunales aan de federale schatkist werd betaald.”

Mevrouw de minister, tijdens een eerdere discussie met betrekking tot deze materie op 5 maart 2008 stipuleerde u: “De vrijstelling van de Vlaamse overheid slaat op de Eliataks die men vanaf 2008 had kunnen innen. De distributienetbeheerders mogen geen taks meer heffen. De Vlaamse Regering heeft geen uitstaans met de afspraken die de federale overheid heeft gemaakt met de distributienetbeheerders over de modaliteiten waaronder het voorschot zou worden terugbetaald. Daarover zijn mij geen afspraken bekend. We weten daar eigenlijk niets van. Ik weet alleen dat de programmawet van 20 juli 2006 de hefboom bevat. Daarin staan de twee ‘dozen’: de gewone taks en de mogelijkheid voor de federale minister om te voorzien in afspraken over de modaliteiten om dat voorschot van 100 miljoen euro terug te betalen. Het gaat dus om een probleem tussen de federale overheid en de distributienetbeheerders waar de Vlaamse Regering zich niet zal over uitspreken en waarin we trouwens geen betrokken partij zijn.”

Mevrouw de minister, hierin spreekt u tegen wat de CREG recent heeft bekendgemaakt. De CREG stelt dat er zich wel degelijk een probleem stelt en dat het Vlaamse besluit ter zake moet worden aangepast. U legt hier de verantwoordelijkheid integraal bij de federale overheid.

Minister Keulen doet hetzelfde. Op 11 maart 2008 antwoordde hij op een vraag van de heer Van Dijck dat "de Vlaamse Regering niets te maken heeft met de afspraken die de federale overheid heeft gemaakt met de distributienetbeheerders over de modaliteiten waaronder het voorschot zou worden terugbetaald". Hogervermelde studie van de CREG, mevrouw de minister, beweert dus wel het tegendeel.

Mevrouw de minister, bent u van oordeel dat er effectief een juridische basis moet komen voor het recupereren van de voorschotten die de netbeheerders aan de gemeenten hebben gegeven? Zo ja, werden er al stappen ondernomen om het besluit van 23 november 2007 in die zin aan te passen zoals de CREG voorstelt? Bent u vragende partij voor een regeling waarbij de recuperatie van deze voorfinanciering door de verschillende netbeheerders op eenzelfde manier dient te gebeuren? Zo neen, wat betekent dit voor de te staken terugvordering van de voorschotten?

Gaan de distributienetbeheerders deze niet-inbare vordering als kost kunnen doorrekenen in de distributienettarieven, zodat de consument er alsnog voor opdraait, of gaat het ten koste van de billijke vergoeding of de dividenden van de gemeenten?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Martens, ik verwijs naar wat ik in de plenaire zitting heb uitgelegd over de twee dozen. Ik denk de CREG misschien ook eens de regels moet lezen zoals ze vandaag bestaan.

De Vlaamse Regering heeft vrijstelling gegeven op de Elia-taks zoals die wordt aangerekend. Het besluit is superduidelijk waarop we vrijstelling gegeven hebben. Daarnaast is er nog het voorschot van 100 miljoen euro, dat op een of andere manier terugbetaald moet worden. Maar het creëren van de correcte juridische basis voor de recuperatie van de prefinanciering en het beantwoorden van de vraag of de recuperatie van de prefinanciering door de verschillende netbeheerders op eenzelfde wijze moet gebeuren, is, zoals ik trouwens al meer dan eens heb gesteld, een federale aangelegenheid.

Ik verwijs – en ik zal u een kopie laten bezorgen – naar artikel 132 van de programmawet van 20 juli 2006 waarin zwart op wit en letterlijk staat: “de minister” – het is

een federale programmawet, dus het kan moeilijk een Vlaamse minister zijn – "bepaalt de maatregelen met het oog op de recuperatie van de door de distributienetbeheerders geprefinancierde bedragen."

De juridische duidelijkheid over wat de grondslag is en hoe het moet gebeuren, is de bevoegdheid van de bevoegde federale minister. Ik zie geen enkele reden waarom ik een ontwerpbesluit zou moeten voorbereiden tot wijziging van het besluit van 23 november 2007.

U vraagt of de netbeheerders de kost als een niet-inbare vordering zullen inschrijven, dan wel van de dividenden aan de gemeenten zullen afhouden en of de CREG die ingeschreven kost zal aanvaarden. Dat is een zaak van de netbeheerders en van de CREG. U weet veel beter dan ik dat zowel de distributietarieven als het toezicht op de CREG behoren tot de federale bevoegdheid.

De regelgeving is dermate duidelijk, ook ons besluit van de Vlaamse Regering, dat ik geen enkele reden zie waarom ik hier een of andere aanpassing zou moeten overwegen.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mevrouw de minister, u stelt dat het besluit superduidelijk is. Ik lees alleen maar in het rapport van de CREG, letterlijk, dat de juridische basis onduidelijk is.

Het gaat over het besluit van de Vlaamse Regering van 23 november 2007, waarover de CREG letterlijk zegt dat het besluit aangepast zou moeten worden om die onduidelijkheid weg te werken. Het mag misschien voor u allemaal heel duidelijk zijn, maar ik stel vast dat dat noch voor de distributienetbeheerders, noch voor de elektriciteitsleveranciers, verenigd in de Federatie van de Belgische Elektriciteits- en Gasbedrijven (Febeg), noch voor de CREG het geval is. Zij zeggen allemaal dat de juridische basis onduidelijk is.

Als u die duidelijkheid kunt verschaffen en de CREG ter wille kunt zijn door het besluit aan te passen, vraag ik me af waarom u dat niet doet. Nu legt u eigenlijk de bal in het kamp van de CREG en laat u het aan de CREG over om al dan niet de recuperatie van de voorschotten als kost te aanvaarden of te verwerpen.

Mevrouw de minister, ondertussen hebben consumentenorganisaties juridische procedures ingeleid. U zegt nu: laat ze het zelf maar uitzoeken en laat het maar aan de rechtbanken over om uit te maken wie gelijk heeft. U laat eigenlijk de kans liggen om juridische duidelijkheid te creëren, zoals de CREG die vraagt.

Laten we wel wezen: het is finaal de CREG die gaat oordelen over het al dan niet aanvaarden van het recupereren van de voorschotten.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Martens, het verwondert mij een beetje, want u maakt ook deel uit van deze meerderheid. Maar ik noteer dat u wilt dat de Vlaamse Regering een extra besluit neemt.

Maar het besluit van de Vlaamse Regering is duidelijk. De CREG zegt dat in feite de juridische basis over de taks die nu nog wordt aangerekend onduidelijk is. Iedereen is het erover eens dat wat nu al dan niet wordt aangerekend, betrekking heeft op het voorschot ter recuperatie van de door de distributienetbeheerders enerzijds en leveranciers anderzijds geprefinancierde bijdrage. Ik heb tijdens de plenaire zitting zeer nadrukkelijk gezegd dat het besluit van de Vlaamse Regering – evident – geen betrekking heeft op die voorschotten.

De vrijstelling is met onmiddellijke ingang verleend op de lopende bijdragen die geïnd moesten worden. Het besluit heeft betrekking op de taks zoals hij is, en het is de federale minister die duidelijkheid moet verschaffen over hoe die geprefinancierde bijdragen gerecupereerd zullen worden.

Nu zegt de CREG dat de Vlaamse Regering duidelijkheid moet verschaffen of de vrijstelling van de federale bijdrage ter compensatie van het inkomstenverlies van de gemeenten al dan niet geldt ten aanzien van de door de distributienetbeheerders geprefinancierde bedragen. Dat is – evident – niet zo: het is de federale overheid die, overeenkomstig artikel 132, paragraaf 3, ten derde, moet bepalen op welke manier die geprefinancierde bijdragen geïnd zullen moeten worden.

Ik zie echt niet in wat de Vlaamse overheid als extra besluit zou moeten nemen. Ik denk dat dat toch zeer duidelijk is.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mevrouw de minister, ik stel gewoon een meningsverschil vast tussen u en de CREG. Als u zegt dat de federale minister deze maatregel moet treffen, is mijn bijkomende vraag of u dat al hebt aangekaart op het Overlegcomité? Of bent u van plan om dat te doen?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Martens, ik blijf op de lijn van de Vlaamse overheid. Voor ons is de zaak afgerond. Op het Overlegcomité van nog niet zolang geleden is zeer nadrukkelijk gesteld waarvoor het Vlaamse Gewest vrijstelling heeft verleend en dat de zaak afgesloten is.

Ik weet ook dat de federale minister een besluit klaar heeft liggen. Het is wel tijd dat hij zijn verant-

woordelijkheid neemt. Daarmee zou het dossier afgerond zijn. Vlaanderen is zeer duidelijk waarvoor de vrijstelling is verleend. Het overige probleem moet aangepakt worden op het niveau waar de bevoegdheid ligt.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Ludo Sannen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over een solidariteitssysteem tussen de distributienetbeheerders over de kostprijs van groenestroomcertificaten

De voorzitter: De heer Sannen heeft het woord.

De heer Ludo Sannen: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, de vraag is al een tijdje geleden ingediend en ondertussen heb ik ook al in de media een bepaalde reactie gelezen. Maar toch denk ik dat het nog relevant is om de vraag te stellen, al is het maar over hoe en wanneer het geconcretiseerd zal worden.

Op 4 juni presenteerde Infrax zijn jaarverslag. Daaruit blijkt dat de maatschappij het slachtoffer dreigt te worden van het eigen succes in zonne-energie. Infrax is immers goed voor 41,5 percent van alle groenestroomcertificaten voor zonne-energie in Vlaanderen, terwijl zijn werkingsgebied – de netbeheerders zijn Interelectra, Iveg en WVEM – slechts 18 procent van de laagspanning aflevert. De redenen van dit succes zijn volgens Infrax het eerder landelijke werkingsgebied en jarenlange sensibilisering.

Op basis van de energiebeleidsovereenkomst tussen de Vlaamse Regering en de distributienetbeheerders moet een distributienetbeheerder de groenestroomcertificaten kopen van de producenten van groene stroom aan 450 euro per stuk en dit voor een periode van twintig jaar. De verkoopprijs aan de leveranciers, dus de marktprijs, ligt evenwel veel lager, en is ongeveer 110 euro. De kost die de distributienetbeheerders door dat verschil hebben, wordt doorgerekend aan alle elektriciteitsverbruikers via het gewone tarief, ongeacht of ze zelf energie opwekken of niet. Voor 2009 zou het gaan om zo'n 6 euro meer per jaar, of 3,5 keer meer dan nu.

Infrax stelt nu voor om de kosten meer te verdelen over alle maatschappijen. Ook het Autonoom Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen is trouwens vragende partij. In het verleden heeft de heer Martens daar al een vraag over gesteld, namelijk op 30 april.

Mevrouw de minister, u hebt toen gesteld dat de Vlaamse Reguleringsinstantie voor de Elektriciteits- en Gasmarkt (VREG) een voorstel voorbereidt om de verrekening van de kosten te solidariseren. Ik verwijs ook naar de motie die door onze plenaire vergadering is aangenomen op 21 mei 2008 en waarin wordt gevraagd om een solidariteitssysteem op poten te zetten.

Mevrouw de minister, de eerste vraag hebt u al in de media beantwoord. Bent u het ermee eens dat het succes van de groenestroomcertificaten en de verdeling ervan op dit moment, wat de kostprijs betreft, een pervers effect heeft, in die zin dat elektriciteit duurder wordt in die regio's waar meer zonne-energie geproduceerd wordt en zonne-energie dus succes heeft?

Hoever staat het – dat interesseert me op dit moment meer – met de uitwerking van solidariteit tussen alle Vlamingen inzake groenestroomcertificaten? Wanneer treedt een mogelijk systeem in werking waardoor er een grotere solidarisering komt?

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, u moet geen schrik hebben: ik ga niet op dezelfde nagel kloppen. Ik zou, aansluitend bij de vraag van de heer Sannen, ook willen oproepen om gevolg te geven aan de motie die we in de plenaire zitting hebben goedgekeurd, om niet alleen de kosten van de groenestroomcertificaten te solidariseren – wat trouwens een engagement is dat de Vlaamse Regering in het kader van de energiebeleidsovereenkomst met de netbeheerders is aangegaan –, maar om ook de oneven-redige spreiding van kosten voor warmtekrachtkoppeling te solidariseren.

Ook initiatieven op het vlak van warmtekrachtkoppeling zijn niet gelijkmatig geografisch verspreid over het Vlaamse land. Het is zeer sterk afhankelijk van de concentratie van bijvoorbeeld glastuinbouw. Daar stellen zich veel meer opportuniteiten om warmtekrachtkoppelinginstallaties te installeren.

Mevrouw de minister, ik zou ook willen vragen hoe het staat met de engagementen op dat vlak. Bent u ook van plan om daar de kosten te solidariseren, zodat de consumenten van enkele netbeheerders niet de dupe worden van het feit dat er uitgerekend in hun regio veel meer potenties zijn inzake duurzame energie?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik denk dat het duidelijk is dat naar een oplossing gezocht moet worden. Maar ik zou er vanuit onze fractie toch de nadruk op willen leggen dat men niet te overhaast te werk mag gaan.

Mevrouw de minister, ik denk dat u dat geenszins doet en bezig bent met uit te dokteren wat de beste

oplossing zou kunnen zijn. Ik zou ook willen vragen om na te gaan wat de gevolgen zijn voor de consument, want uiteraard zal het wel doorgerekend worden. Dan is het onze bekkommernis in welke mate dat voelbaar zal zijn voor de consument op de markt.

Misschien is het ook interessant na te gaan hoe het zit met de prijzen van bijvoorbeeld de certificaten in Wallonië. De bedoeling is na te gaan of daar een verschil op zit en waarom dat dan zo is. Mijn fractie pleit er dus voor niet overhaast te werk te gaan en goed na te gaan wat de gevolgen zijn voor de consument op de markt.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw De Ridder, het bedrag waarvan sprake wordt vastgesteld op basis van het verschil tussen de meerprijs om alternatieve energie op te wekken en de prijs van klassiek opgewekte energie. Die meerprijzen mogen worden omgezet in certificaten. Ik sluit niet uit dat die prijzen in de toekomst zullen veranderen.

Mijnheer Sannen, het nieuwe ondersteuningsmechanisme kent veel succes maar dat is niet ongewoon. Dat succes brengt wat groeipijnen met zich mee, en ook dat is niet ongewoon. U hebt dan ook gelijk wanneer u zegt dat de kosten nogal ongelijkmatig verdeeld zijn.

Het systeem is nog maar in werking sinds 1 januari 2006. Het heeft al geleid tot een verdubbeling van het opgestelde vermogen in 2006 en een vertienvoudiging in 2007. We moeten tevreden zijn met het groeiende succes van het groenestroombeleid. Mijnheer Martens, u maakt de link met het wkk-beleid. Daar zien we dezelfde tendens.

De kern van het succes zijn, naast de fiscale voordelen en desgevallend ook de ecologiepremie, vooral de groenestroomcertificaten die gedurende 20 jaar worden uitgereikt per opgewekt megawattuur en die door de elektriciteitsdistributienetbeheerders verplicht worden opgekocht aan 450 euro per stuk.

Om een beeld te krijgen van de effecten van de opkoopverplichting heb ik de VREG opgedragen daarover een advies te formuleren. Dat advies dateert van 21 februari 2008 en is gepubliceerd op de website van de VREG: www.vreg.be. Daarin stelt de VREG dat de kosten die voortvloeien uit de opkoopverplichting, inderdaad niet gelijkmatig verdeeld worden over de netbeheerders. Het is eigen aan het systeem dat de vorige Vlaamse Regering heeft ingesteld. Zij kon niet op voorhand inschatten wat het succes daarvan zou zijn.

De kosten van de opkoopverplichting worden in de distributietarieven verrekend en staan dus niet in verhouding tot de verdeelde stroom of de aangesloten toegangspunten, maar wel tot de met hernieuwbare energie opgewekte stroom. De spreiding van de kost van groenestroomcertificaten verschilt overigens van techniek tot techniek. De spreiding verschilt ook nog voor de kost van warmtekrachtcertificaten.

Na het advies heb ik de VREG opdracht gegeven een voorstel uit te werken tot solidarisering van de kosten van de hernieuwbare respectievelijk kleinschalige stroomopwekking. Mijnheer Martens, ik ben het volledig met u eens wanneer u zegt dat we moeten nagaan hoe we kunnen solidariseren voor groene stroom en voor wkk. We moeten beide sporen tegelijkertijd bewandelen.

Enerzijds is er nood aan een decretale bepaling die toelaat een deel van de kosten die gepaard gaan met de opkoopplicht van de groenestroomcertificaten door een netbeheerder te spreiden over de andere netbeheerders. Anderzijds is er nood aan een regeling om de kosten die gepaard gaan met het aansluiten van bijvoorbeeld wkk-installaties in een bepaald netgebied gedeeltelijk ook door de afnemers in de andere netgebieden te laten dragen. Ik leg de nadruk op het woord ‘gedeeltelijk’. In beide gevallen is het zeer belangrijk dat de te solidariseren kosten beperkt blijven tot een redelijk geacht bedrag respectievelijk aandeel. Ik heb in maart aan de VREG gevraagd om te bekijken waar die grens kan worden gelegd. Ik heb daar nog geen uitsluitsel over gekregen. De VREG heeft intussen te kennen gegeven dat het een bijzonder ingewikkelde zaak betreft.

Mijnheer Sannen, we streven naar een solidarisering. Dat moet op een zorgzame manier gebeuren, die draaglijk is voor het geheel. We moeten ook nagaan welke projecten al dan niet gesolidariseerd kunnen worden.

Zodra ik het advies van de VREG heb ontvangen, zullen we daarover debatteren in de regering. Ik kan vandaag dan ook geen datum vastleggen.

De voorzitter: De heer Sannen heeft het woord.

De heer Ludo Sannen: Mevrouw de minister, los van de wkk is voor mij niet echt duidelijk waarom er geen lineaire solidarisering mogelijk is voor de kleine opwekkers van hernieuwbare energie. Ik begrijp niet waarom dat niet kan. Waarom kan wat nu wordt gesolidariseerd binnen het netwerk, niet voor alle gebruikers in Vlaanderen?

Ik begrijp ook de opmerking van Open Vld niet. Mevrouw De Ridder zegt dat we voorzichtig moeten zijn. Wat bedoelt ze daar precies mee? We weten natuurlijk niet wat de toekomstige kostprijs zal zijn. Ook de markt speelt daar een rol in. Het gaat over de top. Daarnaast moeten we de juridische zekerheid behouden. We hebben een engagement van 450 euro. Dat engagement is voor 20 jaar aan de opwekkers van hernieuwbare energie gegeven. Aan die lopende contracten kan niet

worden getornd. In die zin begrijp ik niet waarom we die solidarisering niet kunnen lineariseren. We hebben immers zicht op de hoeveelheid energie die wordt opgewekt en op de bijkomende kost. Mevrouw de minister, waarom hebt u het over een gedeeltelijke en redelijke solidarisering en wat bedoelt u daar precies mee?

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mevrouw de minister, ik heb dezelfde bedenking. Wat is redelijk en wat is onredelijk? We zitten met een gigantische achterstand in vergelijking met de rest van Europa. Gelukkig was er de laatste jaren een explosie van aanvragen. Maar dan nog behouden we een serieuze achterstand in het licht van de doelstelling die Europa ons oplegt. We moeten ons aandeel nemen in de doelstelling om tegen 2020 20 percent hernieuwbare energie te behalen. Ik heb vandaag nog geen onredelijke projecten op het vlak van hernieuwbare energie gezien. Alle initiatieven om daarin te investeren, moeten worden gekoesterd. Het zijn noodzakelijke bijdrages in het realiseren van onze Europese verplichtingen.

Op termijn zal die kostprijs van 450 euro lager komen te liggen omdat die zogenaamde onrendabele top kleiner wordt. Gelukkig zien we een soort leercurve waar we bij elke verdubbeling van het geïnstalleerde vermogen aan zonnepanelen een daling van de kostprijs van 20 percent zien. Op termijn zal die kostprijs sowieso verlagen. Met dat vooruitzicht lijkt het me niet nodig om nu al gigantische grendels in te bouwen om kostenexplosies te vermijden. Integendeel, we moeten elke investeerder die zich vandaag aandient, met open armen ontvangen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: We hebben de kostprijs berekend van een aantal voorliggende projecten. We hebben ook nagegaan welk effect dat zou hebben op de prijs binnen de distributienetbeheerders enerzijds en bij solidarisering anderzijds. Wanneer we dat exponentieel berekenen over potentiële projecten in heel Vlaanderen, dan mogen we de effecten daarvan niet onderschatten. Ik heb de cijfers nu niet bij me. Wanneer we beslissen om dat grendelloos en enkel voor fotovoltaïsche zonnepanelen te doen, dan zijn we niet goed bezig.

We moeten nagaan op welke manier hernieuwbare energie kan worden opgewekt. Er is een ondersteuningsbeleid voor allerhande andere zaken. We moeten een algemene oplossing vinden die ervoor zorgt dat de effecten op de prijs niet escaleren. De VREG heeft me laten weten dat het niet zo evident is om na te gaan hoe er op uniforme wijze kan worden doorgerekend. Er zijn verschillende technieken om dat te doen. Moet alles doorgerekend worden of niet? Wat zijn de effecten op de prijs? Deze zaken ben ik nu aan het bekijken. Ik wil daarbij niet vervallen in een fragmentaire benadering waarbij enkel zonnepanelen zouden worden gesolidariseerd.

De heer Ludo Sannen: Stel dat we dergelijke onredelijke projecten zouden hebben, wat zou dan het gevolg zijn voor de consument van de kostenverdeling over één leverancier? Bij een solidarisering over heel Vlaanderen worden de kosten in ieder geval verlicht. De vraag is of we kunnen doorgaan met een beleid rond bepaalde projecten.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Michèle Hostekint tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de Vlaamse betrokkenheid bij de opstart van de ombudsdienst energie

De voorzitter: Mevrouw Hostekint heeft het woord.

Mevrouw Michèle Hostekint: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het is niet de eerste keer dat ik hierover een vraag stel in deze commissie. Aan de oprichting van de federale ombudsdienst energie gaat intussen een lange en pijnlijke geschiedenis vooraf. De dienst is nog altijd niet operationeel. De principebeslissing over de oprichting dateert nochtans van 1999. De wet die de installatie moet regelen, is van kracht sinds 2003.

Niet alleen is er aan die oprichting al heel wat tijdverlies voorafgegaan, maar ook heel wat gehakketak tussen de federale en de Vlaamse minister van Energie. Uiteindelijk werd tot ieders voldoening precies een jaar geleden in het federaal parlement de wet goedgekeurd die de installatie van de ombudsdienst moet regelen.

Jammer genoeg is er van een snelle inwerkingtreding niet veel in huis gekomen. Het KB dat dit moest uitvoeren, is na het advies van de Raad van State op het kabinet van de koning blijven liggen. Nadat iedereen aan zowat iedereen de zwartepiet had doorgespeeld, was het nu blijkbaar de schuld van de koning. Dat is althans was minister van Energie Verwilghen verklaarde in de Kamercommissie op 20 november 2007.

De huidige minister van Energie liet in januari 2008 verstaan dat het KB inmiddels is ondertekend en dat Selor is begonnen met de selectieprocedure voor de aanwerving van het personeel van de ombudsdienst. Vandaag is echter nog altijd niet duidelijk wanneer die ombudsdienst van start zal kunnen gaan. In mei heeft de minister verklaard dat nu ook de selectieprocedure is vertraagd. Men vindt geen valabele kandidaten die voldoen aan de selectiecriteria.

Het is dus duidelijk dat de opstart van de energie ombudsdienst alweer voor langere tijd uitgesteld is.

Nochtans is de nood aan zo'n ombudsdienst groot is. Het is intussen vijf jaar geleden dat de energiemarkt is vrijgemaakt. De klachten en problemen blijven zich opstapelen. Ze nemen jaar na jaar toe, dat blijkt genoegzaam uit de cijfers van de VREG. Vorige woensdag hadden we het al over de berichten ter zake en over de cijfers die op tafel liggen en werden bekendgemaakt. Ze zijn nogal rampzalig: tweemaal meer afsluitingen voor elektriciteit, driemaal meer voor aardgas. Ook blijkt dat de kloof steeds groter wordt tussen de mensen die hun energie nog steeds kunnen betalen en de anderen. Al deze cijfers wijzen erop dat de nood aan een energieombudsdienst heel groot is.

Ook het succes van de informatiedienst Hermes, die vorig jaar maar liefst 18.000 vragen heeft beantwoord, en de cijfers van de Dienst Controle en Bemiddeling van de FOD Economie, die heel wat klachten over energie heeft ontvangen, spreken voor zich.

Het is de bedoeling dat de federale ombudsdienst informatie zal verstrekken en vragen van consumenten zal beantwoorden over de modaliteiten bij het veranderen van leverancier, de aansluitingskosten en dergelijke meer. Dat lijkt me echt noodzakelijk, want er is gebleken dat de liberalisering een kleine ramp is geworden voor mensen die geen bewuste keuze van leverancier hebben kunnen maken, die daar niet toe in staat zijn, die niet over de nodige kennis en knowhow beschikken. Alleen mensen die wel in staat zijn om een bewuste keuze te maken, hebben voordeel gehaald uit de liberalisering. Het lijkt me dus noodzakelijk dat de ombudsdienst er zo snel mogelijk komt, want hij zal uiteraard niet alleen federale materie behandelen. Ook de gewesten hebben immers bevoegdheden in dezen, zoals het rationeel energieverbruik, de distributie en de levering.

Minister Peeters stelde vorig jaar dat de antwoorden op vragen en het behandelen van klachten die betrekking hebben op gewestelijke bevoegdheden, zullen worden doorgespeeld aan het Vlaamse Gewest. De gewesten hebben dit pas in extremis kunnen afdwingen. Het zal de VREG zijn die de vragen zal beantwoorden of de klachten zal behandelen.

Er komt vroeg of laat dus een geïntegreerde ombudsdienst, met één centraal aanspreekpunt en een dispatching voor de gewesten, maar geen parallelle Vlaamse ombudsdienst die zich met de Vlaamse materies bezighoudt. Die samenwerking kan alleen maar worden toegejuicht, want de consument heeft er geen boodschap aan indien hij niet weet op welk niveau een vraag moet worden gesteld; hij wil zich gewoon tot één aanspreekpunt kunnen richten.

Mevrouw de minister, we hopen allemaal dat de energieombudsdienst er heel snel komt, vandaar een aantal vragen. Worden de gewesten nog steeds betrokken bij de verdere uitwerking? Is er met de federale overheid overleg gepland betreffende een huishoudelijk reglement of een procedure waarin onduidelijkheden of meningsverschillen met betrekking tot het federale, respectievelijk regionale karakter van een vraag of klacht, kunnen worden geregeld?

Hoe worden de bevoegdheden verder ingevuld? Hoe zal de overdacht van vragen of klachten gebeuren? Worden bellers doorverwezen? Komen er regels voor een efficiënte en effectieve afhandeling van klachten?

Wat is de weerslag van de opstart bij het verwerken van klachten en het verstrekken van informatie, op de personeelsformatie en op de opdracht van de VREG?

Plant u een promotiecampagne om de opstart van de energieombudsdienst, die er hopelijk heel snel komt, bekend te maken, al dan niet in overleg met uw federale collega van Energie?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw Hostekint, de gewesten worden voorlopig niet betrokken bij de uitwerking van de federale energieombudsdienst. Er is niet in overleg voorzien tussen de gewesten en de federale overheid met betrekking tot die ombudsdienst omdat bij wet niet in een dergelijk overleg wordt voorzien. Artikel 27, paragraaf 1, van de Elektriciteitswet stelt dat de ombudsdienst op grond van de bevoegdheidsverdeling tussen de federale overheid en de gewestelijke overheden, de vragen en de klachten overmaakt aan de ter zake bevoegde gewestelijk overheidsdienst wanneer de vragen en klachten geheel betrekking hebben op een gewestelijke bevoegdheid. Wel stelt artikel 27, paragraaf 2, van de Elektriciteitswet dat onduidelijkheden of meningsverschillen met betrekking tot de kwestie of een vraag of klacht tot de federale of de regionale bevoegdheden behoort, in overleg met het bevoegde gewest geregeld wordt overeenkomstig de procedure voorzien in het huishoudelijke reglement van de ombudsdienst voor energie.

Mevrouw Hostekint, ik kan u wel vertellen dat de vier Belgische energieregulatoren tal van informele contacten hebben met de bevoegde federale minister en dat ze op 8 februari van dit jaar een brief hebben overgemaakt aan die minister. Ik heb daar een kopie van en die kan ook aan u worden bezorgd. Ze gaven uiting aan hun bezorgdheden inzake zowel het functioneren van de federale energieombudsdienst als de behandeling van vragen en klachten die geheel of gedeeltelijk tot de bevoegdheden van de gewesten behoren.

Er wordt tevens aangegeven dat de energieregulatoren voorstander zijn van het fungeren van de federale energieombudsdienst als het centrale aanspreekpunt voor de burger, met betrekking tot zowel vragen als klachten

in verband met zowel federale als gewestelijke aangelegenheden. Ook wordt de wens te kennen gegeven dat een dergelijke samenwerking wordt uitgebouwd tussen de energieombudsdienst en de onderscheiden bevoegde ministers en instanties, dus niet alleen met de energieregulatoren, maar ook met de andere instanties zoals de Algemene Directie Controle en Bemiddeling van de FOD Economie.

Er zijn nog geen afspraken gemaakt over de invulling van de bevoegdheden, de doorverwijzing van de burgers of de overdracht van vragen en klachten, en er werden ook nog geen regels afgesproken over de efficiëntie en over de effectieve afhandeling van klachten.

In het jaarverslag 2007 van de VREG staat dat ongeveer één vierde van de klachten die zij ontvangt en behandelt, niet tot haar bevoegdheid hoort. De inwerkingtreding van de federale energieombudsdienst zou de VREG toelaten zich toe te leggen op vragen en klachten die wel gewestelijk van aard zijn. Dit betekent niet noodzakelijk dat de VREG in de toekomst minder klachten zal behandelen, aangezien de bekendheid van de federale energieombudsdienst en het unieke loket waarnaar de burger zich kan richten, ervoor kan zorgen dat het aantal vragen en klachten in totaal zal stijgen, waardoor de VREG waarschijnlijk ook meer vragen en klachten zal krijgen die over gewestelijke zaken handelen.

In principe is het zo dat een promotiecampagne die wordt gewijd aan de oprichting van de federale energieombudsdienst, toekomt aan de federale minister, maar ik sta absoluut niet weigerachtig tegenover een voorstel om de oprichting van die federale energieombudsdienst mee onder de aandacht te brengen. Ik vind het heel goed en heel belangrijk om dat alles samen te doen. Hoe dan ook zal de VREG de oprichting van de federale energieombudsdienst kenbaar maken op www.vreg.be. Uiteraard wordt er ook aandacht aan dit thema besteed in de elektronische nieuwsbrief die de VREG aan de verschillende doelgroepen stuurt. Ik herhaal dat ik het heel goed vind om samen werk te maken van het promoten van de dienst, eenmaal hij er is.

De voorzitter: Mevrouw Hostekint heeft het woord.

Mevrouw Michèle Hostekint: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord, maar ik ben toch enigszins verrast dat u stelt dat er geen overleg is, dat de gewesten niet worden betrokken bij de uitwerking van de ombudsdienst, want het moet toch de bedoeling zijn om te komen tot één geïntegreerde ombudsdienst die alle materies behandelt, zowel de federale als de gewestelijke bevoegdheden. In die zin verrast het antwoord me toch een beetje, zeker omdat het niet overeenkomt met de boodschap die minister Peeters hier in het verleden gaf. Toen werd gezegd dat er zou worden aangedrongen op overleg, iets wat mij in dezen erg noodzakelijk lijkt.

Mevrouw de minister, ik zou daarom willen vragen dat er vanuit de Vlaamse overheid minstens een signaal wordt gegeven aan de federale overheid, dat er wordt aangedrongen op overleg en samenwerking wanneer het om gewestelijke bevoegdheden gaat. In die zin verrast uw antwoord me een beetje, want het is niet wat ik hier in het verleden al heb gehoord.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de voorzitter, het antwoord verbaast me heel erg, want in het verleden werd van op alle banken aangedrongen op één centrale ombudsdienst. Men kan van een consument echt niet verwachten dat hij weet welke aspecten in het energiedossier tot welk bestuursniveau horen, dat hij met zijn vragen over sociale tarieven bij een federale instantie moet zijn en met zijn vragen over de budgetmeter bij een Vlaamse ombudsdienst. Het is voor ons vaak al moeilijk om uit te maken wat tot welk bevoegdheidsniveau behoort. Als nu weer wordt afgestapt van het idee van één centrale ombudsdienst, dan is dat meer dan één stap terug.

Minister Hilde Crevits: Ik heb helemaal niet gezegd dat er van dat idee wordt afgestapt. Ik zal nogmaals zeggen wat in de brief staat van de VREG aan de federale minister. Ik zal u de brief trouwens overmaken. In de brief staat dat de VREG, evenals de Vlaamse overheid, voorstander is van het fungeren van de federale energieombudsdienst als het centrale aanspreekpunt voor de burger met betrekking tot zowel vragen als klachten in verband met zowel federale als gewestelijke aangelegenheden. Ik sta daar absoluut achter. Het is elementair. U merkt trouwens heel terecht op dat het de burger worst zal wezen hoe de bevoegdheidsverdeling in elkaar zit. Wie een probleem heeft, moet ergens terecht kunnen en het probleem moet worden opgelost.

De ombudsdienst moet federaal worden opgericht. Informeel zijn er contacten, maar ik meende dat u van mij wou vernemen hoe het overleg formeel geregeld is. Ik kan u alleen maar zeggen dat er formeel helemaal niets geregeld is. Er is zelfs niet in voorzien dat de gewesten hierbij worden betrokken, vandaar de bezorgdheid. Het doel en de middelen die worden aangewend, zijn duidelijk, maar er werd geen formele overlegprocedure ingeschreven in de reglementering.

De voorzitter: Mevrouw Hostekint heeft het woord.

Mevrouw Michèle Hostekint: U hebt inderdaad niet gezegd dat er geen geïntegreerde ombudsdienst zou komen. U hebt gezegd dat het de bedoeling is dat die er komt, maar toch ben ik verrast dat er blijkbaar geen enkel overleg gebeurt. Dat is iets anders dan wat minister Peeters hier in het verleden heeft gezegd, namelijk dat er zou worden aangedrongen op overleg en dat er

samenwerking zou zijn. Dat lijkt me ook evident wanneer het over die materies gaat.

U stelt dat de VREG 'voorstander is' en 'de wens te kennen heeft gegeven', en ook dat verrast me uitermate, want ik dacht dat deze zaken al lang uitgeklaard waren, dat daarover al lang overeenstemming was bereikt. Ik vraag u dus om hierop aan te dringen.

Minister Hilde Crevits: U vroeg me hoe de formele procedures in elkaar steken. Ik heb geantwoord dat de formele procedures nergens in voorzien.

Het is nog sterker. De vier energieregulatoren samen hebben een brief geschreven waarin hun bezorgdheden worden uitgedrukt. Die bezorgdheden houden in dat de zaken die afgesproken werden, ook gerealiseerd moeten worden. Die afspraken werden nog eens punt per punt opgelijst. Dit is eerder een versterking.

Voor ons is het evident dat de centrale ombudsdienst er moet komen, maar formele structuren voor inspraak en dergelijke, bestaan niet. Alles moet informeel gebeuren en die brief kadert daarbinnen. Die brief was niet verplicht, maar werd spontaan geschreven.

De ombudsdienst moet er komen en liefst snel. De dienst moet er zijn voor iedereen en het is evident dat hij gezamenlijk gepromoot wordt.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de stand van zaken voor het opzetten van een proefproject met ecocombi's of LZV's

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, in 2030 zal de snelheid van het verkeer op onze wegen tijdens de spitsuren door congestie 23 percent lager liggen dan in 2005. Dat is een voorspelling van het Federaal Planbureau over het transport in België. Het goederenvervoer zou nog forser toenemen dan het personenvervoer. De prognoses voor 2030 van het Planbureau zijn gebaseerd op de huidige verwachtingen voor de stijging van de brandstofprijzen en de Europese richtlijnen rond emissienormen. De verdere toename van het fileleed valt volgens het rapport alleen te beperken via beleidsmaatregelen.

Een van die maatregelen zou het toelaten van ecocombi's of LZV's – Langere en Zwaardere Vrachtautocombinatie – voor het goederenvervoer op onze autosnelwegen kunnen zijn. In juli 2007 keurde het Vlaams Parlement unaniem een resolutie goed waarbij aan de Vlaamse Regering werd gevraagd om de nodige stappen te ondernemen om een proefproject met ecocombi's op te zetten. Het heeft de bedoeling om de efficiëntie van het wegtransport op ecologisch en economisch vlak te verbeteren, zonder dat aan het marktaandeel van het spoor en de binnenvaart wordt geraakt. De resolutie is er onder meer gekomen naar aanleiding van de positieve ervaringen op dat vlak in Nederland.

Ondertussen besliste de regering in Nederland dat de ecocombi's daar direct terug de weg op mogen. Uit onderzoek van de Nederlandse Organisatie voor toegepast natuurwetenschappelijk onderzoek - TNO is immers gebleken dat deze vrachtwagencombinaties de viaducten en bruggen in Nederland niet aantasten. Bij de start van de ervaringsfase in november 2007 had de Nederlandse verkeersminister het maximale gewicht van de ecocombi's verlaagd van 60 naar 50 ton. Er werd immers gevreesd dat deze trucks met een treingewicht tot maximaal 60 ton, nadelige gevolgen zouden hebben voor bruggen, tunnels en viaducten. Het onderzoek heeft nu uitgewezen dat dit niet het geval is als het gewicht evenredig gespreid wordt over de voertuiglengte. Deze gewichtsspreiding is essentieel. De huidige regelgeving omvat een dergelijke verplichting. De LZV's moeten minimaal over een laadvloerlengte van 18 meter beschikken.

Mevrouw de minister, wat is op dit ogenblik de stand van zaken in verband met het opzetten van een proefproject met ecocombi's of LZV's op de Vlaamse autosnelwegen? Wanneer zal dit project effectief van start gaan? Welke inzichten moet een proefproject met ecocombi's op de Vlaamse wegen verschaffen? Hoelang zal het proefproject minimaal en maximaal duren? Hoeveel trajecten zullen bij de start van het proefproject worden weerhouden? Over welke trajecten zal het precies gaan? Aan welke concrete criteria moeten die trajecten voldoen?

De voorzitter: De heer Sannen heeft het woord.

De heer Ludo Sannen: Mijnheer de voorzitter, aangezien ik niet weet hoe u het Reglement van het Vlaams Parlement wil toepassen, wil ik nu even het woord nemen. Volgens mij mag ik enkel op het antwoord van de minister repliceren indien ik vooraf eerst een vraag heb gesteld. Ik wil eerst het antwoord van de minister horen. Pas dan zal ik weten of ik nog bijkomende opmerkingen wil maken.

De voorzitter: Mijnheer Sannen, ik zal even het door u mee goedgekeurde Reglement van het Vlaams Parlement citeren: "Na de vraagsteller komen ten hoogste vijf sprekers aan het woord, met elk een maximum

spreektijd van twee minuten. Na het antwoord van het betrokken lid van de Regering mogen, naast de vraagsteller, ten hoogste vijf sprekers, met elk een maximum spreektijd van twee minuten, het woord voeren. Daarna verklaart de voorzitter het incident gesloten, in voorkomend geval na het aanvullend antwoord van het betrokken lid van de Regering en een wederwoord van de vraagsteller." Ik probeer het Reglement van het Vlaams Parlement gewoon in alle objectiviteit toe te passen.

Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, ik heb nog een bijkomende vraag. Ik heb vernomen dat de minister een traject langs de E313 plant. Hoe is dit traject tot stand gekomen? Is dat in samenspraak met anderen beslist? Is er een verband met de geplande Oosterweelverbinding en met de aansluiting op de Ring? Zal voor dit uitzonderlijk transport in een bijkomende rijstrook worden voorzien of zal dit transport gewoon langs de bestaande stroken gebeuren? Is al onderzocht of dit in de omgeving van de E313 niet tot een omgekeerde modal shift zou leiden? De heer de Kort heeft al naar de twee jaar geleden goedgekeurde resolutie van het Vlaams Parlement verwezen. Ik kan me inbeelden dat dit eens moet worden nagekeken. We bevinden ons daar immers in de buurt van het Albertkanaal en dergelijke.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, ik kan enkel de commentaren en argumenten die we in het verleden te berde hebben gebracht opnieuw naar voren brengen. We blijven bij de bezwaren die we in het verleden hebben geuit.

Volgens mij verschilt het wegennet in Vlaanderen fundamenteel van het wegennet in landen als, bijvoorbeeld, Zweden. In Zweden kan een chauffeur gedurende tientallen en zelfs honderden kilometers een vrijwel rechte weg met weinig afritten volgen. Die wegen doorkruisen geen dorpskernen. In Vlaanderen is de situatie helemaal anders. Hier rijden we van het ene dorp naar het andere. Zelfs op de hoofdwegen komen we voortdurend langs op- en afritten. Er is bovendien heel wat infrastructuur, zoals bruggen, tunnels en ronde punten, aangelegd.

In Nederland heeft een onderzoek uitgewezen dat in de meest optimale omstandigheden, waarbij de vrachtwagens optimaal zijn geladen, geen wezenlijke schade aan het wegdek is vastgesteld. We weten natuurlijk hoe vaak de lading van vrachtwagens bij ons wordt gecontroleerd. Dat is bitter weinig. Bovendien worden tijdens die controles heel wat overtredingen vastgesteld. Ik vraag me af waarom dat met die superlange trucks anders zou zijn.

Gezien ons wegennet, is het evident dat heel wat aanpassingen zullen moeten gebeuren. Het proefproject zou van Volvo Cars naar Beringen lopen. Een ander traject zou evenwel ook aanpassingen aan het wegennet vergen.

Mevrouw de minister, ik heb hierover al vragen gesteld. Toen waren we zo ver nog niet. Aangezien het ooit zo ver zou kunnen komen, zal ik mijn vragen opnieuw stellen. Hebt u al concreet zicht op de ronde punten, op- en afritten, bruggen en tunnels die zouden moeten worden aangepast? Hoeveel zou het kosten om dit proefproject mogelijk te maken? Hebt u enig zicht op de effecten van dit proefproject op het vervoer per trein en per schip? Het is perfect mogelijk langs het water van Gent naar Beringen te gaan. Er zijn zeker ook spoorwegverbindingen. Is dat al onderzocht? Ik meen me te herinneren dat het ontbreken van negatieve effecten op de andere transportmodi een van de voorwaarden voor het project is. Indien het traject zou worden gehandhaafd, lijkt me dit moeilijk hard te maken. Welke concrete punten zullen moeten worden aangepast? Wat zal dit kosten? Wat zijn de verwachte effecten? Zal er een omgekeerde modal shift, weg van de normaal nagestreefde richting, zijn?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer de voorzitter, de vragen zijn geëvolueerd. Het gaat niet langer enkel om een stand van zaken, maar ook om de aanpassing van rotondes en de kostprijs. Mijn parate kennis mag me niet in de steek laten. Gelukkig heb ik mijn rechterhand bij.

De heer de Kort heeft terecht verwezen naar een resolutie die alle meerderheidspartijen in het Vlaams Parlement hebben goedgekeurd. De Vlaamse Regering heeft een opdracht gekregen. Ik moet hierover jaarlijks verslag uitbrengen. We moeten een proefproject uitwerken. Ik wil hier benadrukken dat het een proefproject betreft.

Ik heb een aantal voorstellen ingediend. Uiteindelijk bleek een van die voorstellen beter te scoren dan de andere voorstellen. Twee weken geleden heb ik dit voor het eerst aan de overige leden van de Vlaamse Regering meegedeeld. Ik wil hier echter benadrukken dat de Vlaamse Regering zich hierover nog niet heeft uitgesproken. Indien ik geen project uitvoer, zal het Vlaams Parlement me hier een jaar later echter mee confronteren. Dat ligt moeilijk.

Ik heb de Vlaamse Regering voorgesteld om een beperkte praktijkproef te organiseren. De Europese regelgeving laat dergelijke proeven in lidstaten toe, op voorwaarde dat de lidstaten de Europese Commissie hiervan op de hoogte stellen. Op grond van artikel 4, vierde en vijfde lid van Richtlijn 96/53/EG is het uitvoeren van proeven met voertuigen met afwijkende maten en gewichten op nationaal grondgebied toegestaan indien er geen sprake is van discriminatie op

basis van nationaliteit. De minister van Mobiliteit van de federale regering heeft de omvang van het proefproject in een ontwerp van koninklijk besluit bepaald. Het gaat om maximaal 30 pilootprojecten die elk maximaal twee jaar duren en vijf combinaties omvatten.

Ons project is minder langdurig en minder grootschalig. In de voorgestelde praktijkproef worden een aantal ecocombi's over een enkele route toegelaten. Dit biedt ons de mogelijkheid de inzetbaarheid van ecocombi's op het eigen wegennetwerk te testen. Bovendien kan aan de hand van metingen informatie over kilometerbesparingen en emissies worden verkregen. Hierdoor kunnen we de milieu- en mobiliteitseffecten beter inschatten. Een bijkomend pluspunt is dat het grote publiek op deze manier geleidelijk kennis kan maken met ecocombi's.

Het organiseren van deze proef kan de nodige inzichten opleveren om het Vlaams standpunt over de toegelaten omvang van vrachtwagens te onderbouwen. Die discussie loopt momenteel op het niveau van de Europese Commissie.

We moeten niet enkel de contouren schetsen en een beslissing nemen. We moeten tevens een juridisch kader voor het proefproject creëren. In dit verband heb ik de Vlaamse Regering in maart 2008 een vraag om advies overgemaakt over een ontwerp van koninklijk besluit. Ik verwacht dat de minister van Mobiliteit de Vlaamse Regering een advies ter goedkeuring zal voorleggen. We moeten in elk geval de drie nodige stappen zetten.

In de reeds aangehaalde resolutie, die in de loop van het zittingsjaar 2006-2007 is goedgekeurd, staat het volgende te lezen: "(…) om ook in Vlaanderen via een proefproject te onderzoeken of door het inzetten van LZV's een bijdrage kan worden geleverd tot een verbetering van de efficiëntie van het wegtransport op ecologisch en economisch vlak". De beperkte praktijkproef met ecocombi's is bedoeld om alle effecten in kaart te brengen en om de geschiktheid van het Vlaams wegennet voor de ecocombi te toetsen. Om tot een succesvolle proef te komen en om een mogelijke reverse modal shift te voorkomen, zijn een aantal randvoorwaarden opgesteld. Potentiële deelnemers aan de proef moeten aan die voorwaarden voldoen. Alle wettelijke normen en reglementeringen inzake vrachtvervoer die niet expliciet in de door mij voorgelegde nota zijn opgenomen, blijven uiteraard onverminderd gelden. Daarnaast heeft een beperkte praktijkproef ook het doel alle effecten op ecologisch en economisch vlak in kaart te brengen.

Het voorstel dat ik de Vlaamse Regering heb voorgelegd, voorziet in een proefperiode van een jaar. Daarna moet worden geëvalueerd. Ik heb een traject met twee zijtakken naar voren geschoven. Het traject loopt van Volvo Cars in Gent naar de NV TI GROUP Automotive Systems in Beringen. De zijtakken lopen van Volvo Cars naar de Skaldenstraat in Gent, waar Frans Maas Warehousing is gevestigd, en naar Volvo Trucks in Oostakker. Het traject is afgetoetst aan de randvoorwaarden en de aanbevelingen die het Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken in het document 'Proefproject langere en zwaardere vrachtwagens in Vlaanderen: impact op verkeersveiligheid' heeft opgenomen. Het voorgestelde traject voldoet aan de voorwaarden die als absoluut noodzakelijk worden beschouwd. Het voldoet echter niet aan alle voorwaarden die in de studie zijn opgenomen.

Ik heb voor de geïnteresseerden een overzicht van de aftoetsing van de route aan alle punten laten maken. Vaak staat er 'ja'. In een paar gevallen staat er 'neen'. Iedereen kan zien hoe die aftoetsing in elkaar zit. Ik laat aan de leden van deze commissie dit document bezorgen.

Momenteel wordt nog over mijn nota gediscussieerd. De voorwaarden en regels om het project van start te kunnen laten gaan, zijn dan ook bijzonder streng. De voorwaarden hebben onder meer betrekking op de bestuurders van de ecocombi's, op de voertuigen en hun technische vereisten, op de rijomstandigheden, op de bepaling van de route en op de terbeschikkingstelling van meetinformatie. Deze zeer strenge voorwaarden zijn nodig om de verkeersveiligheid bij een dergelijk project op absolute wijze te garanderen. Het Agentschap Wegen en Verkeer moet een eventuele proef ook van zeer nabij opvolgen.

Ik ben uiteraard op de hoogte van de resultaten van het Nederlandse onderzoek. De werkgroep van het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (OCW) voorziet in een continu opvolgen van de evoluties met betrekking tot deze materie in heel Europa. In die werkgroep zetelt tevens een vertegenwoordiger van het Agentschap Wegen en Verkeer. De Vlaamse Regering kan in haar beslissingen rekening met de bevindingen van deze studie houden.

Mevrouw De Ridder, wat uw opmerking over de 'reverse modal shift' betreft, kan ik u melden dat ook in dat project het onderzoek is gebeurd en de toets gemaakt op basis van dat ene tracé. Ik heb die resultaten niet bij me, maar ik veronderstel dat u daarvan een verslagje kan worden bezorgd. Het gaat om een project waarbij losse onderdelen van voertuigen worden vervoerd die niet in aanmerking komen om per schip of per spoor te worden vervoerd.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Ik dank u, mevrouw de minister, voor uw uitvoerige antwoord. Het onderzoek naar de mogelijkheid van het proefproject vordert. We zijn er ons van bewust dat dit project aan een aantal randvoorwaarden, zeker op het vlak van de verkeersveiligheid,

dient te voldoen. Ik hoop dat er ook in de toekomst verder wordt nagedacht alvorens het project op te zetten. Wij denken gewoonlijk dat de mobiliteitsproblematiek alleen maar kan worden opgelost door bijkomende infrastructuurwerken. Hier zal dat niet mogelijk zijn. We zullen zeker moeten nadenken over bijkomende beleidsmaatregelen om ervoor te zorgen dat we binnenkort niet allemaal vastzitten op onze autosnelwegen.

De voorzitter: De heer Sannen heeft het woord.

De heer Ludo Sannen: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik zou natuurlijk in eerste instantie kunnen reageren op de heer de Kort, maar dan begin ik een inhoudelijk debat. Dat wil ik niet. Er is een resolutie in het Vlaams Parlement, waarover lang inhoudelijk is gediscussieerd. Er zijn mogelijk heel wat risico's, waarop ook de heer Glorieux heeft gewezen. De resolutie is een aanbeveling aan de regering en aan u, mevrouw de minister, maar wel binnen bepaalde voorwaarden. Die hebben zowel met verkeersveiligheid te maken als met de omgekeerde modal shift, die zou moeten worden bestudeerd.

Over de verkeersproblematiek is er een bijkomende studie geweest en werden een aantal aftoetsingspunten geformuleerd. Rond de globale impact van ecocombi's en de mogelijke omgekeerde modal shift is niets gebeurd. Het enige wat ik nu heb vernomen, is dat voor dit concrete project wordt nagegaan of het geen effect zou hebben. Nochtans was het wel de bedoeling om het geheel te bekijken zodanig dat je over toetsingscriteria zou kunnen beschikken die je zou kunnen toepassen op elk mogelijk model.

We hebben de studie over de mogelijke trajecten die in aanmerking zouden kunnen komen voor een proefproject. U zegt, mevrouw de minister, dat uit alle analyses blijkt dat het traject van Beringen naar Volvo Cars/Volvo Trucks het interessantste zou zijn. Dat gaat over de E313. Voor zover ik daarover ben geïnformeerd, voldoet het niet aan alle voorwaarden en criteria. Als uiteindelijk zou blijken dat je geen enkel proefproject zou kunnen realiseren dat totaal voldoet aan alle voorwaarden en criteria die we onszelf hebben gesteld, dan kunnen wij de regering of u, mevrouw de minister, niet verwijten dat er geen proefproject werd opgestart.

Dat is, mevrouw de minister, de theoretische benadering. Maar ik wil het daarnaast ook hebben over de situatie van de E313. Ik vind het totaal onverantwoord om op dit moment op de E313 dergelijke trucks te laten rijden. Je kunt er nu al amper op en af. Je moet maar eens in die muur van vrachtwagens inschuiven om een afrit te nemen als je de weg niet kent. U creëert een illusie als u zegt dat u meer ruimte creëert. Ik vind een project op de E313 onaanvaardbaar omwille van de verkeersveiligheid. De onveiligheid zal alleen maar toenemen.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, ik sluit mij aan bij wat de heer Sannen net zei. Wij hebben dat trouwens al gezegd tijdens de bespreking van het resolutievoorstel. Ik wil hier ook benadrukken dat de transportsector zelf heel duidelijk stelde dat dit soort projecten en de invoering van dit soort combi's niet zal leiden tot minder vrachtwagens. Zij zien dit integendeel enkel als een middel om nog meer volume te transporteren. Voor die muur van vrachtwagens, waarmee we nu al te kampen hebben, zeker op wegen als de E313, zal dit soort zaken zeker geen oplossing bieden. Integendeel, het zal de problemen nog verergeren.

Ik begrijp, mevrouw de minister, dat u daar nu uit het vuistje geen antwoord op kunt geven, maar ik had toch graag bij gelegenheid een overzicht gehad van de aanpassingen aan de weginfrastructuur die nodig zijn om dit proefproject mogelijk te maken: rotondes, op- en afritten, bruggen. Tenzij er helemaal geen aanpassingen nodig zijn, maar ik kan dat moeilijk geloven.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Sannen, wij hebben ons geëngageerd om de effecten van de globale 'reverse modal shift' te onderzoeken. We hebben daar nog de tijd voor. De vraag is nu: één beperkte praktijkproef realiseren. Bij voorkeur op een bestaande weg. Dat moest gebeuren aan de hand van een aantal verplicht na te leven richtlijnen en een aantal aanbevelingen. De verplicht na te leven richtlijnen, mijnheer Glorieux, zijn nageleefd in het voorliggende traject. De aanbevelingen zijn niet allemaal nageleefd. Daarom is dit een belangrijk en nuttig overzicht.

Maar, collega's, wij moeten daarin een fundamentele keuze maken: moet er ja of neen een proefproject komen? In het huidige proefproject, zoals het werd voorgesteld, weten we dat er zeker geen 'reverse modal shift' is. Het gaat dan over dat ene proefproject met die onderdeeltjes, mijnheer Sannen. Het gaat over zaken die noch per spoor noch per schip worden vervoerd. De globale situatie, dat is iets anders. U hebt absoluut een punt. Vooraleer je breder dan in de praktijkproef een keuze maakt om dergelijke ecocombi's in het verkeer te brengen, moet je evident en liefst grondig nagaan of het gevolg niet een 'reverse modal shift' zal zijn. Ik ben het daarmee eens. Dat moet gebeuren vooraleer je een tweede stap zet. Op dit ogenblik staan we nog niet bij stap één.

Ik doe dat in alle transparantie. We proberen, zoals het parlement heeft gevraagd, een praktijkproef te realiseren aan de hand van een aantal opgelegde criteria. Sta mij toe om daaraan te werken. Als men zegt dat we daar niet aan mogen werken of over nadenken, dan is dat een spijtige zaak. We moeten daarin een keuze durven maken.

De heer de Kort heeft een punt. De lengte van een dergelijke ecocombi's is anderhalve vrachtwagen, terwijl de inhoud van twee vrachtwagens erin kan. In technisch opzicht heeft de heer de Kort gelijk. In emotioneel opzicht misschien niet, maar ik zal mij over emoties niet uitspreken.

U zult de laatste zijn om mij te horen zeggen dat het niet waar is dat de E313 een druk bereden autosnelweg is. Maar door het aanbod van mogelijke trajecten konden wij niets anders kiezen. Bijvoorbeeld de N49 kon niet omdat die weg nog niet ver genoeg gevorderd is. Op een bepaald ogenblik krijgt hij een ander statuut en heb je daar traag en snel verkeer gemengd door elkaar. Het beste van de tracés die we hadden is de E313.

Daar moet nu een keuze gemaakt worden of er een beperkte praktijkproef kan worden georganiseerd. Je kunt daar zelfs randvoorwaarden aan verbinden, mijnheer Sannen. Je zou bijvoorbeeld kunnen stellen dat die ecocombi's enkel buiten de spits mogen rijden. Tussen elf en drie of tussen tien en vier. Of 's nachts of God weet wanneer. Dat kan allemaal, maar dat zijn zaken die vandaag nog niet zijn uitgeklaard.

Ik sluit ook niet uit, mijnheer Sannen, dat de praktijkproef niet plaatsvindt. De regering heeft op dit ogenblik nog geen keuze gemaakt, maar ik zal wel alles doen wat binnen mijn mogelijkheden ligt om de resolutie uit te voeren. Als dat niet mogelijk is, dan is dat spijtig.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het sluipverbruik van slimme energiemeters

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, in Nederland – en ik veronderstel binnenkort ook in ons eigen land – zullen binnenkort slimme digitale energiemeters worden ingevoerd. Een aantal organisaties waarschuwen voor het feit dat deze maatregel een extra energieverbruik met zich zal meebrengen. Die digitale energiemeters verbruiken op zich niet veel stroom, maar ze staan constant aan: 24 uur op 24, zeven dagen op zeven. Dat zou in Nederland, waar men in elk huis een dergelijke meter zou plaatsen, een sluikverbruik vertegenwoordigen dat overeenstemt met ongeveer de productiecapaciteit voor elektriciteit van 14 megawatt. Dat is ongeveer wat zestien grote windturbines per jaar aan stroom leveren.

De Nederlandse Zonnestroom Producenten Vereniging heeft gevraagd dat men de slimme meters bij hun invoering onmiddellijk klimaatneutraal zou maken. Dat is op zich een zeer rationele vraag. Dit zou voor elke nieuw ingevoerde technologie moeten gelden – ook als het gaat om zaken als de slimme kilometerheffing, die op zich al heel veel positieve effecten op het rationeel energieverbruik sorteren.

Ook in Vlaanderen bestaan er concrete plannen om deze slimme meters in te voeren. De VREG heeft in 2006 een aantal oplossingsrichtingen aangegeven om de werking van de Vlaamse energiemarkt te bevorderen. Daarbij stelt zij onder meer dat de dynamiek van een vrije markt zich uiteindelijk niet laat verenigen met meters die slechts eenmaal per jaar worden opgenomen. Moderne digitale meters, gekoppeld aan de communicatie-infrastructuur van vandaag, ontsluiten informatie die voor alle partijen van grote waarde is voor de optimalisering van bedrijfsprocessen. Ook op het vlak van de verdere ontwikkeling van een eigen energiemarkt zijn dergelijke meters heel interessant. Maar ook om het rationele energieverbruik te stimuleren, is het een belangrijk instrument. Dat neemt niet weg dat we niet moeten letten op het mogelijke sluipverbruik van deze meters.

Mevrouw de minister, hoever staat het met de invoering van de slimme meters in Vlaanderen? Klopt het dat slimme meters toch wel een redelijk verbruik met zich meebrengen? Op hoeveel wordt dat meerverbruik voor Vlaanderen geschat? Dat betekent immers dat de energiefactuur voor de mensen zal toenemen. Welke maatregelen denkt u te treffen om dit probleem van sluipverbruik bij de invoering van de slimme meter in Vlaanderen te ondervangen? Hoe staat men tegenover het voorstel van de Zonnestroom Producenten Vereniging in Nederland om, ter compensatie van het meerverbruik, extra windturbines te plaatsen om de slimme meter alsnog klimaatneutraal te kunnen invoeren?

Mevrouw de minister, u moet me zeker niet verkeerd verstaan. Ik ben voor de volle 100 percent voorstander van het invoeren van deze slimme meters. Het is echter wel belangrijk dat als er een meerverbruik is, waardoor de factuur voor de consument oploopt en het energieverbruik verhoogt, we vooraf even nadenken om te zien hoe we dit negatieve neveneffect kunnen opvangen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Glorieux, ik ga ervan uit dat u met 'slimme' of 'digitale energiemeters' doelt op de meters voor de meting van elektriciteit of aardgas verdeeld via de distributienetten. Ik heb het even nagegaan. Tenzij ik me vergis, bestaan er in Vlaanderen van overheidswege nog geen concrete plannen om op korte termijn dergelijke meters algemeen in te voeren. Het onderwerp wordt inderdaad mee opgenomen in de studie en de consultatie van de VREG over het marktmodel. En

de VREG zal binnen afzienbare tijd het resultaat van een kosten-batenanalyse publiceren. Ze zal me dan een advies overmaken. Ik kan u zeker niet zeggen dat we daar volgend jaar mee starten.

Ik heb geen bevestiging van de stelling dat dergelijke meters aanzienlijk meer zouden verbruiken dan de huidige meters. Ook de klassieke ferrarismeters verbruiken een hoeveelheid energie om de schijf, die het telwerk aandrijft, te doen bewegen. Daarnaast is er een extra verbruik noodzakelijk voor de pulsontvangers voor het tweevoudige uurtarief. Uit de gegevens waarover ik beschik, blijkt niet dat dergelijke meters aanzienlijk meer zouden verbruiken. Het juiste verbruik hangt wel af van de functionaliteiten die aan de basisconfiguratie worden toegevoegd. Zo vereist de aanwezigheid van een display voor de weergave van het verbruik een extra hoeveelheid energie. Die extra hoeveelheid moet afgewogen worden tegen het bijkomend voordeel van zo een display in termen van rationeel energiegebruik.

We mogen ons ook niet blindstaren op het verbruik van de meter. We moeten ook kijken naar de energiebesparing die er met dergelijke meters gerealiseerd kan worden. U lijkt het daar ook mee eens te zijn. We moeten kijken naar de informatie die beschikbaar komt over het energieverbruik en over de toestand van de distributienetten. Verder kan diefstal van elektriciteit, ook een bepaalde vorm van sluimerverbruik, beter aangepakt worden met dergelijke meters. Er zijn dus wel een aantal argumenten pro dergelijke meters.

Het verbruik van de meters blijft wel een aandachtspunt voor de toekomst. Zo zou het bijvoorbeeld mee bekeken kunnen worden bij het uitvoeren van eventuele pilootprojecten, zodat ter zake accurate cijfers verzameld kunnen worden.

Niemand betwist het waardevol karakter van dergelijke meters. Meten is weten. We moeten er voor zorgen dat we goed cijfermateriaal hebben.

Dergelijke voorstellen moeten met betrouwbare cijfers onderbouwd worden. Ik heb geen gegevens dat Nederland het voorstel ook effectief zal uitvoeren. Netbeheerders in binnen- en buitenland halen overigens een omgekeerde redenering aan. Om tegemoet te komen aan de groei van decentrale productie, en tegelijk de efficiënte werking van de netten te garanderen, zal de toepassing van slimme meters op termijn misschien zeer belangrijk worden.

Mijnheer Glorieux, uw vraag bevat een aantal zeer interessante aandachtspunten. We zullen er zeker rekening mee houden. Ik kan u vandaag echter nog geen zekerheid bieden over de flankerende maatregelen. Ik kan u wel zeggen dat het zeker mogelijk is een aantal pilootprojecten te ontwikkelen. Ik wacht echter op het advies dat de VREG me hoogstwaarschijnlijk zal overmaken over de kosten-batenanalyse van dat marktmodel.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Samen met u zijn we ervan overtuigd dat dergelijke meters heel wat voordelen bieden. Daarom zijn we er absoluut voorstander van dat ze worden ingevoerd. Zoals u zegt, is het belangrijk dat eventuele neveneffecten vooraf goed worden ingeschat, zeker als ze een meerverbruik met zich meebrengen. Het zou gaan om 2 watt aan stroomverbruik voor de consumenten. Op jaarbasis is dat niet te verwaarlozen, zeker als het, zoals in Nederland, de bedoeling zou zijn om ze bij alle huishoudens te installeren. Het is belangrijk het sluipverbruik te reduceren of te compenseren via extra capaciteit aan hernieuwbare energie.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Kris Van Dijck tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de bepalingen in het Lokaal Pact over de overdracht van provinciewegen

De voorzitter: De heer Van Dijck heeft het woord.

De heer Kris Van Dijck: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, er is al heel wat gezegd over dit onderwerp. Ik verwijs naar een vraag van mevrouw De Lobel aan minister Keulen. Ik vond het toch opportuun om de vraag te herhalen omdat er sindsdien toch een aantal beslissingen zijn genomen. Vragen van collega's hierover werden niet ontvankelijk verklaard. Ik betreur dat.

Over het Lokaal Pact is inmiddels al bijzonder veel gezegd en geschreven, ook hier in het Vlaams Parlement, gaande van de forfaitaire huisvuilbelasting tot andere afspraken die gemaakt moesten worden. Ondertussen hebben alle gemeenten het pact ondertekend. Toch blijft er nog enige onduidelijkheid over de overdracht van de provinciewegen.

Mevrouw de minister, in het Lokaal Pact staat: "De secundaire wegen, zoals bepaald in de verschillende ruimtelijke structuurplannen, zullen, in de onderhoudstoestand waarin ze zich bevinden, worden overgenomen door het Vlaamse gewest. Voor de lokale wegen, zoals geselecteerd in de structuur- en mobiliteitsplannen wordt in een overdracht naar de lokale overheden voorzien. Deze overdracht, eveneens in de toestand waarin deze wegen zich bevinden, zal zo nodig gepaard gaan met een

financiële compensatie vanwege de betrokken provincies voor het in goede staat van berijdbaarheid brengen van deze wegen. De parameters en interventiedrempels die de onderhoudstoestand bepalen zijn deze die worden gebruikt door de afdeling Wegenbouwkunde van het Agentschap Wegen en Verkeer. Het gaat over spoorvorming, stroefheid, visuele inspectie en vlakheid. De overdracht zal, ingevolge artikel 192 Gemeentedecreet en het geldende delegatiebesluit, worden geregeld via ministerieel besluit voor wat betreft de overname van provinciewegen door het gewest en door een besluit van de Vlaamse Regering voor wat de overdracht van provinciewegen naar de lokale overheden betreft."

Graag verwijs ik ook naar de beslissing van 30 mei 2008 van de Vlaamse Regering omtrent de tweede begrotingscontrole 2008. Hier werd ook een aanvulling van het fiscaal lokaal pact beslist in verband met de overname van de provinciewegen. In een persbericht van die dag stelt de Vlaamse Regering: "Aanvulling fiscaal lokaal pact: overname provinciewegen. De regering besliste vandaag ook om een overleg op te starten met de Vlaamse provincies met het oog op de overdracht van de provinciewegen van lokaal belang. De Vlaamse Regering wil een schuldovername doen van maximaal 20,5 miljoen euro. In ruil moeten de Vlaamse provincies de provinciale wegen van lokaal belang in een tijdspanne van drie jaar in goede staat brengen. Deze wegen worden dan aan de lokale overheden aangeboden. Indien de lokale overheden deze overname weigeren, zal het Vlaamse gewest ze overnemen."

Op de webstek van de Vereniging van de Vlaams Provincies (VVP) lazen we tien dagen na de beslissing van de regering over het lokaal pact: "Onlangs kwam de Vlaamse regering tot een akkoord met de VVSG in verband met het pact met de lokale besturen waarin ook de overdracht van de provinciewegen vermeld staat. Over dit laatste punt wil de VVP toch meer duidelijkheid. De VVP zal daarvoor contact opnemen met de Vlaamse regering."

Of er al resultaat geboekt is via de onderhandelingen met de VVP weten we niet. Ze laten alleszins uitschijnen zich niet gebonden te voelen door de afspraken die in het lokaal pact tussen de Vlaamse overheid en de gemeenten gemaakt zijn. We zouden dan ook graag vernemen hoe en tegen wanneer u een akkoord met de VVP wenst te bereiken en hoe u het begrip 'in goede staat' of 'berijdbare staat' interpreteert. In ruil voor 20,5 miljoen euro moeten de Vlaamse provincies de komende drie jaar hun wegen in goede, berijdbare staat brengen.

Mevrouw de minister, klopt het dat de provincies zich niet gebonden voelen door luik C, de gezamenlijke engagementen van het lokaal pact? Welke 'meer duidelijkheid' wenst de VVP? Hebt u hieromtrent al een akkoord met de provincies? Zo ja, wat is de inhoud ervan? Zo neen, hoe verlopen de gesprekken en tegen wanneer wordt een beslissing verwacht? Hoe wordt die 20,5 miljoen euro verdeeld onder de verschillende provincies? Welke verdeelsleutel wordt gehanteerd? Klopt het dat op basis van de beslissing van de Vlaamse Regering van 30 mei de kostprijs voor de Vlaamse overheid voor overdracht van provinciewegen niet hoger kan zijn dan 20,5 miljoen euro?

Hoe moeten we de begrippen 'in goede staat' en 'berijdbare staat' interpreteren? Kunnen de Vlaamse gemeenten, die dergelijke wegen op hun grondgebied hebben liggen, de overdracht van wegen te allen tijde weigeren? Hebben ze allen die bepalingen – luik C – opgenomen in hun gemeenteraadsbeslissingen inzake het lokaal pact? Dat geldt natuurlijk niet voor alle gemeenten, maar voor sommige gemeenten zal het onduidelijk zijn of het gewest of zijzelf hun verantwoordelijkheid moeten nemen.

Klopt het dat volgens de letter van het lokaal pact de provinciewegen rechtstreeks worden overgedragen aan de gemeenten, terwijl volgens de beslissing van de Vlaamse Regering van 30 mei de Vlaamse overheid tussenniveau speelt? Hoe komt dit? Wat gebeurt er in het geval de wegen worden geweigerd door de gemeenten? Komen die wegen dan in handen van het Vlaamse Gewest? In het antwoord van minister Keulen stond ook de optie dat ze bij de provincie blijven. Mij lijkt dat geen optie, want dat is niet het opzet.

Indien de gemeenten niet overnemen, blijft het gewest met de wegen zitten en wordt dus ook de gewestelijke begroting bezwaard met het onderhoud ervan of niet? Welke timing moeten we nu in acht nemen? In het lokaal pact wordt gesproken van de overdracht in de periode tussen 1 november 2008 tot 1 november 2009. In de beslissing van de Vlaamse Regering is sprake van een tijdspanne van drie jaar. Of moeten we dat interpreteren als de periode waarin de provincie haar verantwoordelijkheid moet nemen om die wegen in goede of berijdbare staat te stellen?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Zoals u weet, valt het lokaal pact onder de bevoegdheid van de minister bevoegd voor binnenlands bestuur. Hij onderhandelt met de lokale besturen en met de provincies.

Hoewel de provincies bij de onderhandelingen voor het lokaal pact werden betrokken, hebben ze dit pact inderdaad niet goedgekeurd en evenmin ondertekend. Het klopt derhalve dat ze zich hierdoor niet gebonden voelen. Parallel aan de onderhandelingen over het lokaal pact, was ik als minister van Openbare Werken al gestart met gesprekken met provincies over de overdracht van de provinciewegen aan gemeenten enerzijds

en naar het gewest anderzijds. Met meer duidelijkheid bedoelden de provincies dat ze een zicht wilden krijgen op de modaliteiten van de overdracht van de provinciewegen naar gemeenten en het gewest.

Er is nog geen volledig akkoord met de provincies. Wel lopen de besprekingen in het kader van de beslissingen van de Vlaamse Regering van 30 mei jongstleden. Zo waren er vorige maand bilaterale gesprekken met de vier provincies over de opmaak van een nieuw pact met de provincies houdende de overdracht van de lokale wegen naar de lokale overheden. Deze gesprekken vonden plaats onder het voorzitterschap van de minister-president. Deze week nog zal er ook een nieuw overleg zijn over de overdracht van de secundaire provinciewegen naar het gewest.

Er zijn twee soorten provinciewegen: de wegen die rechtstreeks naar de lokale overheden moesten, en de wegen die naar het gewest moesten gaan. Die laatste zijn in een vergevorderd stadium, al moeten we daar enkele praktische euvels uit de weg ruimen: bijvoorbeeld de plannen met kabels en leidingen, historische zaken, waar de eigendomsgrenzen precies liggen. Het is gemakkelijker gezegd dan gedaan om zo'n overdracht te realiseren. Daar lijken we door alle praktische problemen heen te geraken.

De verdeling van de 20,5 miljoen euro is gelinkt aan de totale lengte van de gemeenten vermenigvuldigd met een bedrag volgens een dienstorder om te komen tot een goede staat van berijdbaarheid van de weg. Om na te gaan hoeveel middelen een provincie nodig heeft om de goede berijdbaarheid te realiseren, is een budgettaire evaluatie gemaakt op basis van concrete metingen van de staat van het wegdek. Deze staat van het wegdek wordt beoordeeld op vier parameters: spoorvorming, langsvlakheid, trapvorming en stroefheid.

Deze criteria worden opgemeten met het ARAN-voertuig en het SCRIM-toestel van de afdeling Wegenbouwkunde. De staat van de weg wordt vervolgens ingedeeld in vijf klassen gaande van onvoldoende tot uitstekend. We hebben de wegen met die toestellen opgemeten en zo zijn we gekomen tot een berekening van de kosten voor de overdracht van de lokale provinciewegen aan de gemeenten. Als uitgangspunt werd het dienstorder 2002/3 genomen. Dit dienstorder wordt al sinds 2002 toegepast door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en de Inspectie van Financiën (IF) om de subsidie te berekenen wanneer er een gewestweg wordt overgedragen aan een gemeentebestuur. Het zijn dezelfde parameters die worden gehanteerd. Hierin wordt uitgegaan van een subsidiebedrag van 200.000 euro per kilometer om wegen in goede staat van berijdbaarheid te kunnen brengen.

Dit subsidiebedrag volgt dus uit de metingen van de afdeling Wegenbouwkunde. Elk wegvak van 100 meter werd – zowel in opgaande als dalende richting – ingedeeld in een van de vijf mogelijke categorieën. Voor de wegvakken die in de twee slechtste categorieën vallen, wordt er een subsidie aangerekend. Die bedraagt 10.000 euro per wegvak. Dit volgt uit de omzendbrief, namelijk 200.000 euro per kilometer, herleid naar wegvakken van 100 meter, en dan nog eens gehalveerd, aangezien beide richtingen werden gemeten.

Gemeenten dienen zich, ingevolge artikel 193 van het Gemeentedecreet, inderdaad akkoord te verklaren met de overdracht van een weg naar het lokale niveau. De overdracht gebeurt vervolgens via een besluit van de Vlaamse Regering. Voor de secundaire wegen volstaat een ministerieel besluit van de minister van Openbare Werken om de betreffende weg bij het gewestwegennet in te delen en is er geen goedkeuring van de lokale overheid vereist. Het is echter duidelijk dat indien een lokale overheid niet wenst over te nemen, het gewest zal blijven aandringen om deze lokale wegen, de naam zegt het zelf, in lokaal beheer op te nemen.

De bepalingen voor de overname van provinciewegen door de lokale overheden werden niet in het goedkeuringsbesluit van het lokaal pact opgenomen. Voor de totstandkoming van deze besluiten verwijs ik opnieuw naar mijn collega bevoegd voor binnenlands bestuur.

In de beslissing van 30 mei wordt ervan uitgegaan dat de overdracht rechtstreeks tussen provincies en lokale overheden gebeurt. De provincies zullen daarom ook instaan voor de subsidie voor het in goede staat van berijdbaarheid brengen van deze wegen.

In het geval de gemeenten weigeren over te nemen, zal de weg na drie jaar automatisch bij het Vlaamse Gewest in beheer komen. Het spreekt voor zich dat dit dan een effect zal hebben op de Vlaamse overheid. De afspraken zijn gemaakt dat als wegen definitief in het patrimonium van het Vlaamse Gewest worden ingedeeld, er middelen moeten worden vrijgemaakt.

Mijnheer Van Dijck, tot slot had u een vraag over de timing. U weet dat ik zeer intense gesprekken gevoerd heb wat de overname van de secundaire provinciewegen door het Vlaamse niveau betreft. Het is nog altijd de bedoeling, zoals ik steeds heb gesteld, om dit najaar nog een definitief akkoord te bereiken met de provincies, zodat de overdracht van deze wegen nog deze legislatuur afgerond kan zijn.

Wat de overdracht van de lokale wegen aan de lokale overheden betreft, ligt de timing in handen van de provincies. Als een gemeente zou weigeren, dan betekent dat uiteraard dat de overdracht drie jaar uit kan blijven. Ik ga er evenwel vanuit dat de provincies een ernstige inspanning zullen leveren om de gemeenten te laten instemmen met de overdracht. Bijvoorbeeld de bestendige deputatie van Vlaams-Brabant heeft me

ingelicht over het feit dat de betrokken Vlaams-Brabantse gemeenten nog in de maand juni ingestemd zouden hebben met deze overdracht. Maar ik heb nog geen schriftelijke bevestiging gekregen. Het is een informele melding, maar ik wacht nog op de schriftelijke bevestiging van een en ander.

De voorzitter: De heer Van Dijck heeft het woord.

De heer Kris Van Dijck: Mevrouw de minister, ik dank u vooreerst voor het uitvoerige antwoord. Ik moet wel zeggen dat ik het als parlementslid soms moeilijk heb om te beoordelen aan wie ik nu welke vraag moet stellen.

Minister Keulen – maar ik weet dat de Vlaamse Regering een en ondeelbaar is – begon zijn antwoord op 20 mei met: "Mevrouw De Lobel, u had deze vraag om uitleg misschien beter aan minister Crevits kunnen stellen. Maar geen enkel probleem, ik zal u meedelen wat ik weet en minister Crevits zou u wellicht hetzelfde vertellen."

Maar ondertussen is er toch wat gebeurd, want ik denk dat een en ander ook op een zeer goede manier gecommuniceerd moet worden.

Mijnheer de voorzitter, ik wil niet dat u mij ervan verdenkt hier enige lokale belangen te verdedigen, maar ik ben toevallig ook lokaal bestuurder met een provincieweg op mijn grondgebied. Eigenlijk is de doorstroming vanuit de provincie naar ons, over de richting dat het uit gaat – zal de weg lokaal of gewestelijk beheerd worden – beperkt en krijgen we toch weinig informatie. Maar dat is geen verwijt.

Ik denk dat we zeker rekening moeten houden met het feit dat een aantal gemeenten het niet doen. Mevrouw de minister, het kan ook dat voor een provincieweg die twee steden verbindt en over het grondgebied van zeven gemeenten loopt gemeente A ja zegt, gemeente B neen en gemeente C ook ja. Dat kan een heel plezant gegeven worden.

Ik denk ook dat het belangrijk is om een aantal verduidelijkingen te creëren over de verantwoordelijkheden. U hebt verwezen naar bekabeling en er is ook het openbaar verlichtingsnet. Ik weet niet hoe de verantwoordelijkheid langs gewestwegen is, maar bij ons langs de provinciebaan zijn de openbare verlichting en de riolering steeds een verantwoordelijkheid van de gemeenten geweest, niettegenstaande het toch over een N-weg gaat. Het is niet altijd eenvoudig om uit te klaren wat van wie is, omdat elk voorbeeld zijn eigenheid heeft.

Mevrouw de minister, uw antwoord bevredigt mij wel, aangezien men er vanuit de Vlaamse overheid nog steeds grondig mee bezig is. Ik hoop in ieder geval dat de provincies op eenzelfde manier schot in het dossier willen brengen.

De heer Jan Peumans: Mijnheer Van Dijck, wij in Limburg waren al lang onze tijd vooruit, want wij hebben geen provinciewegen. Dus wij hebben die problemen allemaal niet.

De voorzitter: Mevrouw Franssen heeft het woord.

Mevrouw Cindy Franssen: Mevrouw de minister, de wegen moeten inderdaad in goede staat zijn. U verwijst naar de parameters. Begrijp ik het goed dat de inspecties op alle betreffende wegen ondertussen zijn gebeurd? Hoe zit het met de fietspaden? Worden die ook integraal mee overgenomen?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Van Dijck, wat de afspraken betreft, denk ik dat het eigenlijk niet zo moeilijk is. Alle onderhandelingen over het lokaal pact gebeuren door minister Keulen, bevoegd voor Binnenlands Bestuur. Maar de praktische implementatie van een en ander is voor de respectief bevoegde ministers.

Wat de overname van de provinciewegen betreft, is de praktische uitvoering mijn zaak. Maar ik moet u zeggen dat het feit dat de provincies het lokaal pact niet mee hebben ondertekend, ook voor mij op een bepaald moment een verrassing was. Maar het zijn verrassingen waarmee we moeten leren omgaan en waarvoor we een zo goed mogelijke oplossing moeten uitwerken. Dat is waar we nu bezig mee zijn.

Mijnheer Van Dijck, het verrast me dat u zegt dat de gemeente niet weet of de provincieweg lokaal of gewestelijk zal worden. Eigenlijk wordt gewoon de structuurplanaanduiding gevolgd. Er zijn een paar wegen waar wat discussie over is, maar eigenlijk moet de provincie dat zeer goed kunnen communiceren en mag er niet echt een discussie over bestaan.

De heer Kris Van Dijck: Het voorbeeld uit mijn gemeente is wel een heel raar gegeven. De discussie op dit moment gaat over het opwaarderen van een bepaalde gewestweg ten opzichte van de provincieweg, die dan op termijn in een lagere categorie zou komen. Het gaat over de N18. Ik denk dat het op dit moment duidelijk is dat die naar het gewest zal gaan, maar indien de mobiliteitsplannen van de provincie, waar we als lokale overheid ook achter staan, doorgaan, zou die discussie wel eens op de helling kunnen staan. Plannen gelden niet voor altijd, die kunnen ook evolueren. De discussie in de Kempen over de N18 en de N118 past daarin.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw Franssen, als een provincieweg wordt overgenomen, is dat niet exclusief de fietspaden. De weg is een en ondeelbaar. Het lijkt me evident dat fietspaden mee worden overgenomen.

Het lijkt me ook bijzonder raar dat de provincie het beheer zou blijven houden over een aantal fietspaden, terwijl men de weg dan niet meer beheert.

De operatie die nu wordt georganiseerd, is een efficiëntieoperatie, waarbij we zeggen dat het voor de toekomst niet wenselijk is dat er drie wegbeheerders blijven in Vlaanderen. Twee is voldoende: gewest en lokale overheid. Het is ofwel het ene, ofwel het andere.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de tweede goederenspoorontsluiting naar de haven van Antwerpen

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik zou nog eens willen terugkomen op het dossier van de tweede goederenspoorontsluiting naar de Antwerpse haven.

Op 28 april 1998 werd een principiële goedkeuring gehecht aan dit tracé langs Ekeren, Schoten, Wijnegem, Ranst en Lier. De vorige regering heeft op 23 juni, ik denk dat het 2002 moet zijn, de definitieve vastlegging van het tracé en het lengteprofiel van deze spoorontsluiting goedgekeurd. Sindsdien is dit dossier hier al herhaaldelijk aan bod gekomen.

Deze spoorontsluiting werd aanvankelijk opgenomen in het tienjarig investeringsplan van de NMBS. Later werd deze ontsluiting naar de achtergrond verschoven omdat we, om begrijpelijke redenen, de prioriteit wilden geven aan de Liefkenshoekspoortunnel, die absoluut noodzakelijk is om de goederentrafiek van onder andere het Deurganckdok door te zetten. Toch werd, onder andere door minister Van Mechelen, nooit in twijfel getrokken dat de Antwerpse haven nood heeft aan een tweede goederenspoorontsluiting.

Vandaag wordt minder dan 10 percent van de containertrafiek van en naar de haven van Antwerpen afgewikkeld via het spoor, maar dat aandeel moet volgens de plannen van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen toenemen tot 20 percent. Komt daar nog bij dat ook de totale trafiek, na de volledige ingebruikname van het Deurganckdok, zal verdubbelen van 8 miljoen twintigvoetcontainers vandaag tot 16 miljoen twintigvoetcontainers in de toekomst.

Als de doelstellingen van het havenbedrijf worden gevolgd, dan betekent dat zowat een verviervoudiging van de containertrafiek over het spoor. Nu al veroorzaakt die containertrafiek heel wat hinder in gemeenten of districten zoals Berchem, Boechout en Lier, want daar passeert de trafiek in het midden van stedelijke gebieden.

Het tracé van de tweede goederenspoorontsluiting, zoals initieel uitgestippeld, stuit echter op heel wat maatschappelijk protest. Tussen Ranst en Broechem wordt bijvoorbeeld een mooi stuk open ruimte doormidden gesneden, de Netevallei wordt doorkruist met een brug en er worden ook woonwijken in Emblem en Lier aangetast.

TUC RAIL heeft destijds een alternatief bestudeerd met een tunnel onder de Netevallei, maar met het resultaat daarvan is klaarblijkelijk niets gebeurd. Noch de tunnel, noch de brug sluit trouwens aan op de IJzeren Rijn. Ze voorzien enkel in een aansluiting op de spoorlijn Lier-Aarschot en niet op de spoorlijn Lier-Herentals.

Deze spoorontsluiting houdt ook verband met de hele mobiliteitsproblematiek op de oost-westcorridor tussen de Antwerpse agglomeratie en het Ruhrgebied. Tijdens het debat dat een aantal maanden geleden, op 30 januari 2008, in deze commissie werd gevoerd naar aanleiding van de verkeersproblemen op de E313, stelde u dat u een studie en een werkgroep in het leven zou roepen om een synthese te maken van al de deelvraagstukken van de mobiliteitsproblematiek van de E313 en het Albertkanaal. Ik vind dat een goed initiatief. Het is immers dringend noodzakelijk om een algemene visie op te maken om de impact te kunnen bepalen van alle geplande nieuwe en bijkomende activiteiten binnen deze corridor op het vlak van mobiliteitsafwikkeling en de verkeerstoename.

Op 13 februari 2008 keurde het parlement een met reden omklede motie goed waarin gevraagd wordt om voor de aanpak van de mobiliteit op en rond de E313 een integrale visie te ontwikkelen voor alle vervoersmodi, die rekening houdt met de economische ontwikkeling in het Antwerpse havengebied en het economische netwerk van het Albertkanaal. Verder worden de recentste cijfers gevraagd inzake trafiek van goederen en van personen en inzake verkeersongevallen op deze verkeersas. Tot slot wordt gevraagd om op korte termijn een stuurgroep op te richten waarin de beschikbare studies worden gescreend met het oog op de ontwikkeling van een actie- en stappenplan voor de mobiliteitsafwikkeling op en rond de E313.

Mevrouw de minister, hoe wordt het Vlaamse Gewest betrokken bij de opmaak van het nieuwe investeringsplan van de NMBS dat het huidige investeringsplan, dat loopt tot 2012, moet opvolgen? Werd er in dat kader al een standpunt ingenomen over de tweede goederenspoorontsluiting? Zo ja, welk standpunt?

Beschikt de Vlaamse Regering over de studie die TUC RAIL destijds opmaakte over de tunneloptie voor het doorkruisen van de Netevallei? Wat zijn de resultaten daarvan? Welke conclusies koppelt de Vlaamse Regering daaraan? Hoe kan de tweede goederenspoorontsluiting aansluiting vinden op de IJzeren Rijn? Kan die studie aan het parlement worden bezorgd?

Is de stuurgroep waarvan sprake voor het coördineren van de studies binnen de oost-westcorridor al van start gegaan? Wat is de stand van zaken van deze synthese van de mobiliteitsvraagstukken langs de E313 en het Albertkanaal? Wordt de problematiek van de tweede goederenspoorontsluiting, eventueel in een variant langs de E313 met aansluiting op de spoorlijn Lier-Herentals en verder naar de IJzeren Rijn, daarin opgenomen? Wordt daarbij ook de mogelijkheid bestudeerd van het medegebruik voor personenverkeer in het kader van de uitbouw van een voorstadsnet van en naar het stadsgewest Antwerpen?

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, die tweede spoortoegang is door de havenkringen naar achteren geduwd. De grote optie was een tweede havenontsluiting. Daarna heeft men plots het geweer van schouder veranderd en opteerde men voor de Liefkenshoekspoortunnel.

Onlangs had ik een onderhoud met de heer Vansteenkiste, directeur-generaal van Infrabel, op het kabinet van de minister. Het laatste teken dat de Vlaamse Regering heeft gegeven, dateert van juni 2003. Toen is die studie overgemaakt aan het kabinet van minister Van Mechelen. Het ging immers over verschillende tracés. Er was een oplossing van de Vlaamse Regering. Er was een oplossing-MER. Er was ook een oplossing ondergronds volgens het systeem ‘cut and cover’. Tot slot was er nog een oplossing ondergronds via boring. De duurste oplossing kostte 997 miljoen euro. Sindsdien is het heel stil geworden aan de andere kant. Het kabinet van minister Van Mechelen heeft daar blijkbaar niet meer op gereageerd. Het havenbestuur heeft ook wel boter op het hoofd, door destijds van optie te veranderen.

De heer Bart Martens: Intussen zitten we aan de vooravond van een nieuw tienjareninvesteringsplan. Ik ga ervan uit dat dit een stilte voor de storm kan zijn.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Het is duidelijk dat de tweede spoorwegtoegang van de Antwerpse haven gekoppeld is aan de evolutie van het dossier van de IJzeren Rijn. Daarin zijn een aantal nieuwe elementen naar voren gebracht. Men heeft een evaluatie gemaakt en men volgt het dossier op, ook van de Betuweroute. Het dossier van de IJzeren Rijn is gekoppeld aan de tweede spoorwegtoegang. Men heeft de eerste prioriteit, de meest haalbare, gekozen, namelijk de Liefkenshoekspoortunnel. Zoals u terecht opmerkt, is het spijtig dat men die in het verleden niet samen met de tunnel zelf heeft kunnen aanleggen. Die is toen als een besparing geschrapt. Intussen is die aanleg veel duurder geworden.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Het investeringsplan 2008-2012 is een actualisering van het plan 2001-2012. Het Vlaamse Gewest kreeg kennis van het investeringsplan 2008-2012, alsook van het ondernemingsplan 2008-2012 van de NMBS als exploitatiemaatschappij, van het strategisch plan 2008-2012 van Infrabel en van de nieuwe beheersovereenkomsten.

Het dossier werd mij per brief bezorgd door minister Vervotte op 16 mei 2008. Het spreekt voor zich dat er zal worden overlegd met de bevoegde minister.

Intussen kreeg de NMBS-groep via de recent afgesloten nieuwe beheersovereenkomsten de opdracht om te werken aan een toekomstig investeringsprogramma 2013-2025. Daarin zal de tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen zeker aan de orde zijn.

Het plan 2008-2012 voorziet in middelen om de capaciteit van de spoorverbinding die de haven van Antwerpen op de rechteroever ontsluit, wezenlijk te verhogen. Een eerste project omvat de aanleg van twee extra sporen tussen de uitrit van het vormingsstation Antwerpen-Noord en de vertakking Schijn, de bouw van een ongelijkgrondse vertakking Oude Landen tussen lijn 11 en lijn 27A en in tweede fase het ongelijkgronds maken van de bestaande vertakking Krijgsbaan in Mortsel. Deze projecten zullen een belangrijke capaciteitsverhoging voor de goederenlijn 27A opleveren en bijkomende trafieken kunnen verwerken.

Deze capaciteitsuitbreiding wordt geraamd op 30 percent waardoor de rest van de werken voor de tweede havenontsluiting tussen Antwerpen-Noord en Lier in de tijd vooruit kan worden geschoven met het oog op een realisatie omstreeks 2018.

De genoemde projecten van beperkte capaciteitsverhoging zijn opgenomen in het investeringsprogramma 2008-2012 voor een totaal bedrag van 12,2 miljoen euro. Deze projecten lopen nog door na 2012. Tevens zijn er nog andere optimalisatiemogelijkheden mogelijk op de relatie Antwerpen-Duitsland, onder andere een verbetering van de exploitatievoorwaarden tussen Montzen en Aachen-West.

Uit documenten van de Vlaamse Regering van 23 juni 2000 blijkt dat de Vlaamse Regering akkoord ging met het voorkeurstracé via Ekeren, Schoten, Wijnegem, Wommelgem, Ranst en Lier, met name met

betrekking tot de doortocht van Lier voor een gelijkgrondse oplossing.

In dezelfde nota werd de toenmalige Vlaamse minister van Ruimtelijke Ordening belast met de opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Momenteel is nog geen GRUP gemaakt voor deze tweede havenontsluiting.

In 2003 maakte TUC Rail op vraag van het kabinet van minister Van Mechelen een aanvullende haalbaarheidsstudie over de kruising van de E313 te Ranst en de doortocht van de Netevallei te Lier. De studie werd in juli 2003 aan het kabinet van minister Van Mechelen bezorgd. Naast een bovengrondse variant werden voor een ondergrondse passage van Lier twee varianten nader bestudeerd: een oplossing cut and cover – uitvoering in open bouwput, nadien gesloten met een dakplaat – en een geboorde oplossing.

Deze oplossingen zijn duurder, zowel bij de aanleg als bij de exploitatie.

Aangaande de aansluitingsmogelijkheden met de IJzeren Rijn, werd in de beslissing van de Vlaamse Regering van 23 juni 2000, de verbinding van de nieuwe goederenlijn met lijn 15 – dit is de IJzeren Rijn – in Lier niet opgenomen. De twee onderzochte ingegraven oplossingen hebben op dit vlak als belangrijkste nadeel dat, gelet op de dichte bebouwing langs lijn 15, een aansluiting op deze lijn zo goed als onmogelijk is.

Bij een bovengrondse oplossing kan deze verbindingsbocht veel beperkter van lengte worden gehouden, waardoor de realisatie ervan zou kunnen gebeuren zonder een al te grote impact op de bestaande bebouwing.

Ik kan bevestigen dat de stuurgroep inmiddels werd opgericht. Ze kwam een eerste maal bijeen op 6 mei van dit jaar. Tijdens de startvergadering werd het knelpuntenanalyserapport van het verkeerscentrum voorgesteld waarin de problemen op het vlak van verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid op de E313 in kaart werden gebracht en werden gekwantificeerd. Op dit ogenblik vindt een inventarisatiefase plaats waarbij alle bestaande studies – ik meen dat het er 16 zijn – en de lopende of geplande projecten en ontwikkelingen met invloed op of die beïnvloed worden door de E313, worden verzameld.

De studie heeft als taakstelling om tegen het einde van dit jaar een aantal zaken op te lijsten: de inventarisatie en kwantificering van de knelpunten, de inventarisatie en kwantificering van de projecten en ontwikkelingen met huidige of toekomstige impact op de E313, de inventarisatie van maatregelenpakketten, en de kwantificering van de impact zoals het oplossende vermogen van maatregelen en het budgettaire hoofdstuk.

Het studiegebied beperkt zich niet tot de E313, maar beslaat de hele corridor van de E313, inclusief het spoor en het Albertkanaal. Dit werd trouwens uitdrukkelijk gevraagd. De problematiek van de tweede goederenspoorontsluiting van de Antwerpse haven valt hier ontegensprekelijk onder en wordt dus mee opgenomen in de studie over de E313.

Uw laatste vraag betreft het onderzoek naar de mogelijkheid voor het medegebruik voor personenverkeer op deze spoorlijn. Pas in een volgende fase van de studie zullen de individuele maatregelen of maatregelenpakketten worden onderzocht op hun mogelijke impact en hun bijdrage tot het behalen van de strategische doelstellingen die nog zullen worden geformuleerd voor de corridor E313 binnen de tactische studie E313. Ik heb aan de stuurgroep de opdracht gegeven om het personenvervoer te bekijken in de fase van inventarisatie, maatregelen en scenario's. Eind dit jaar zal daarover meer duidelijkheid zijn. Zoals u weet, is dit een studie die ik niet alleen uitvoer, maar waar ook mijn collega voor Mobiliteit van dichtbij bij betrokken is.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de voorzitter, ik wil de minister bedanken voor haar antwoord. Ik heb begrepen dat de investeringen die in de periode 2008-2012 zullen gebeuren inzake het verhogen van de capaciteit van de spoorlijn 27A, zullen leiden tot een enorme toename van de capaciteit. Als ik de minister goed begrepen heb, gaat het om een toename met 30 percent. Dat lenigt natuurlijk de ergste nood, maar ik heb ook begrepen dat de NMBS op termijn, tegen 2018, de volledige goederenspoorontsluiting wil realiseren.

Mevrouw de minister, het is goed dat daarvoor alle opties worden opengehouden. Ik vind het, eerlijk gezegd, nogal straf dat we zoveel investeren, ook op diplomatiek vlak, in het realiseren van de IJzeren Rijn wanneer we niet in een aansluiting erop voorzien van de tweede goederenspoorontsluiting. We moeten dit eens herbekijken.

Ik vind het goed dat de tweede goederenspoorontsluiting wordt opgenomen in de corridorstudie, want als we een bijkomende rijstrook zouden kunnen aanleggen langs de E313, dan kan er misschien ook een spoorverbinding komen op de E313 en kunnen we misschien op die manier in een aansluiting voorzien op het traject Lier-Herentals. Dat heeft als bijkomend voordeel dat een extra 'park and ride' in de Kempen kan worden georganiseerd om de automobilist, nog voor hij in de file terechtkomt, te laten overstappen op een snelle treinverbinding naar Antwerpen. Het verheugt me alleszins dat u ook het potentiële reizigersverkeer hierin wilt opnemen. Het was destijds ook de vraag van de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers om de tweede goederenspoorverbinding in te schakelen voor het reizigersvervoer.

Mevrouw de minister, in tegenstelling tot de heer Peumans heb ik als parlementslid nog niet de eer gehad

om op uw kabinet samen met de top van Infrabel te overleggen. Ik wil u daarom vragen om deze commissie nauw te blijven betrekken bij de ontwikkeling van de vele studies. Ze zijn te cruciaal om 'en petit comité' te bedisselen. Er hangt wel degelijk heel veel van af. Ik hoop dat we er als commissie bij betrokken kunnen worden en dat we een kopie kunnen krijgen van het onderzoek dat al gebeurd is, onder meer het onderzoek van 2003 over de doorkruising van de Netevallei en de alternatieven voor de passage van het Muizenbos in Emblem.

De heer Jan Peumans: Mijnheer Martens, u hebt het over 'en petit comité', maar het betrof gewoon een vraag van mij aan de minister. In het verleden had ik hier al een aantal keer een vraag over gesteld en daarom zei ik dat ik eens graag een correcte status quaestionis zou krijgen. Ik wil u die trouwens overmaken. De minister was er niet bij betrokken, maar de kabinetschef wel. Ik kreeg er een heel goed overzicht van de heer Vansteenkiste, de directeur-generaal van Infrabel. De minister heeft trouwens identiek hetzelfde verteld, we kenden het antwoord dus al op de vraag naar de stand van zaken in verband met de tweede spoortoegang.

Over dat onderwerp bestaat er nogal veel ongerustheid. De vraag werd geïnspireerd door de omgeving van Lier, het al dan niet aanleggen van een viaduct over de Nete en de overlast die daarmee gepaard gaat. Ik ben achteroever gevallen van het kostenplaatje. Het betrof een raming van 2003, we kunnen er dus gerust 40 percent bij tellen. De vraag is of dit betaalbaar is en wie zal betalen.

Wat ik een beetje spijtig vind, is dat we in dit parlement een instemmingsdecreet hebben goedgekeurd, maar dat de betrokkenheid bij het investeringsprogramma van de NMBS een echte aanfluiting is ten aanzien van de gewesten. Dat irriteert me. Op mijn voorstel hebben we een motie aangenomen, kamerbreed, waarbij we ten eerste zeggen dat we betrokken willen worden bij het investeringsprogramma en dat we zelf onze prioriteiten willen kunnen stellen. Ten tweede zeggen we dat de 60/40-regeling achterhaald is. Dat hebben u en mevrouw De Ridder toen ook duidelijk aangegeven. De noden, zeker voor het goederenvervoer, zijn veel groter in Vlaanderen dan in Wallonië. Dit heeft dus niets te maken met het feit dat we Wallonië zijn deel niet zouden gunnen. Ten derde zouden we graag een aantal regionale cijfers krijgen. Het feit dat we gewoonweg niet betrokken worden bij het investeringsprogramma, is in tegenspraak met het decreet dat we hier hebben goedgekeurd.

Ik zal u alle informatie ter zake met heel veel plezier bezorgen, zodat u niet het gevoel krijgt dat er iets 'en petit comité' met de kartelpartner afgesproken zou zijn.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Martine Fournier tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het gebruik van eenletterrouteborden om alternatieve routes aan te duiden

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Mevrouw Martine Fournier: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, sinds eind 2004 staan er op de op- en afritten van de E17 en op de gewestwegen gele verkeersborden met daarop in het zwart de letter F of G. Het zijn de zogenaamde eenletterrouteborden of calamiteitenrouteborden. Ze bieden een alternatieve route aan wanneer de E17 moet worden afgesloten voor een zwaar verkeersongeval. Alle verkeer zou via die routeborden worden omgeleid om enkele kilometers verder opnieuw de snelweg te kunnen oprijden.

De Vlaamse kranten hadden nogal wat bedenkingen bij het nieuwe systeem. De meeste vragen gingen over de routes die dwars door de gemeentes lopen. De krantencommentaren vreesden een enorme verkeerschaos in de dorpscentra naar aanleiding van een ongeval op de E17.

We zijn nu vier jaar verder en de borden met een verwijzing naar de alternatieve routes staan nog steeds op de El 7 en de gewestwegen. Over de borden wordt nog maar weinig gecommuniceerd.

Mevrouw de minister, ik had daarom graag van u geweten of de alternatieve routes nog worden gebruikt bij zware ongevallen? Zijn de alternatieve routes zinvol gebleken bij het aanpakken van de verkeersproblemen bij een groot ongeval? Op welke manier wordt er gecommuniceerd over de alternatieve routes? Is het noodzakelijk om het beleid inzake de alternatieve routes bij te stellen?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer de voorzitter, de calamiteitenborden vormen de realisatie op het terrein van de zogenaamde calamiteitenroutes. In mijn beleidsnota en in mijn beleidsbrief staat dat de uitbouw van deze routes gedurende dit jaar volledig moet worden gerealiseerd.

Wanneer een autosnelweg wegens onvoorziene omstandigheden, bijvoorbeeld een ongeval, grotendeels of volledig is afgesloten, ontstaan vaak lange files. Om dit te verhelpen, zal het systeem van de calamiteitenroutes, zoals het in Oost-Vlaanderen met de F- en de G-routes langs de E17 is uitgetest, worden uitgebreid en doorgevoerd. De aanvankelijke uitvoering was voor 2006 voorzien. We hebben echter om technische redenen vertraging opgelopen.

Het systeem houdt in dat gele borden met zwarte letters worden gebruikt om een alternatieve route voor de versperde weg aan te duiden. Deze letters duiden enkel de route aan. Ze wijzen geen geografische bestemming aan. Om die reden wordt per rijrichting op een autosnelweg een letter gekozen. Die letter verwijst steeds naar dezelfde richting. Elke snelweg, een onafgebroken traject met hetzelfde E-nummer, krijgt per rijrichting een lettercode. Zo heeft de volledige E17 de letter G in de richting van Rijsel en de letter F in de richting van Antwerpen. Dit betekent dat elk omleidingstraject in dezelfde richting tussen twee complexen op deze snelweg deze code krijgt. Zo krijgt een omleiding over het onderliggend wegennet van de E17 tussen Haasdonk en Sint-Niklaas in de richting van Rijsel de letter G. Tussen Kruishoutem en Waregem is dit voor dezelfde rijrichting ook de letter G. In de richting van Antwerpen is het de letter F. Ik wil hier even opmerken dat de letter F niet voor Frankrijk staat en de letter G niet voor Gent staat. De borden worden op een specifieke manier opgesteld. Indien er, bijvoorbeeld, ter hoogte van Gentbrugge een zeer zwaar ongeval zou zijn, kan de weggebruiker worden aangeraden om de letterroute, in dit geval de F- en de G-route, te volgen.

Op de plaatsen waar dit nog niet is gebeurd, worden deze routes in overleg met de betrokken partners, met name de gemeenten en de politiediensten, bepaald. Voor de keuze van de routes selecteren we bij voorkeur gewestwegen met een grote restcapaciteit die zo weinig mogelijk door woonkernen lopen. Het is uiteraard niet altijd evident om dergelijke wegen te vinden.

Deze borden worden nog steeds gebruikt indien er op de hoofdwegen rond Gent zware hinder is. Indien een ongeval plaatsvindt, worden de calamiteitenroutes via de radio aangekondigd. Het is niet de bedoeling hier standaardroutes van te maken. Ze worden enkel aangewend op de wenselijke ogenblikken, met andere woorden als er een calamiteit heeft plaatsgevonden. De calamiteitenroutes zijn al meermaals zinvol gebleken. Het gaat daarbij steeds om zware ongevallen. Het Verkeerscentrum Vlaanderen kondigt de borden in de verkeersberichtgeving van de Vlaamse overheid aan. Enkel naar aanleiding van zware ongevallen of zogenaamde calamiteiten wordt over deze routes gecommuniceerd. We willen immers vermijden dat de weggebruikers ingevolge te regelmatige communicatie de calamiteitenroutes al bij de minste problemen gebruiken. Deze routes zijn voor grote calamiteiten bedoeld.

Het lijkt me vooral belangrijk dat de borden dit jaar overal worden geplaatst. Voor het overige overweeg ik geen wijzigingen van het beleid.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Mevrouw Martine Fournier: Ik heb gelezen dat die borden al vanaf 2006 overal zouden worden geplaatst. Dat is blijkbaar twee jaar uitgesteld. Als ik het goed heb begrepen, zullen ze in 2008 overal worden geplaatst.

De heer Jan Peumans: Ik heb de vorige minister van Openbare Werken hierover ook eens een paar vragen gesteld. Dit is terug te vinden in de bespreking van de begroting voor 2007. De toenmalige minister van Openbare Werken heeft me toen verklaard dat alle politiezones in heel Vlaanderen was gevraagd te helpen met het aanwijzen van de alternatieve routes. Hij heeft toen uitdrukkelijk gesteld dat dit systeem heel snel in heel Vlaanderen zou worden ingevoerd. Dat blijkt jaren later niet te zijn gebeurd. Dat heeft vooral met een gebrek aan kredieten te maken.

Mevrouw Martine Fournier: Ik heb nog een bijkomende vraag. In haar antwoord op een vraag van de heer Van den Heuvel over een heel ander onderwerp heeft de minister iets over de calamiteitenroutes gezegd. Ze heeft toen verklaard dat een bord met de nodige startinformatie volstaat om een route in te schakelen. Nu heeft ze verklaard dat het bericht via de radio zou worden verspreid. Wat bedoelt de minister eigenlijk? Volgens een eerder antwoord moet een bord zichtbaar worden gemaakt. Gaat het om een bord op de autostrade zelf?

Minister Hilde Crevits: Er zijn eigenlijk twee mogelijkheden. Indien er dynamische signalisatie is, is het eenvoudig. Het bericht kan gewoon op dat bord worden geplaatst. Rond Gent zijn er al dergelijke borden. Eenmaal de calamiteitenroute wordt gebruikt, verschijnt op een groot bord het bericht dat autobestuurders best de pijl met de letter G volgen.

Op plaatsen zonder dynamische signalisatie moet sowieso een bord worden ontbloot. We mogen dat bord niet permanent zichtbaar laten. In dat geval zouden we er immers permanent op aansturen die route als alternatieve route te gebruiken. We zijn op zoek naar een evenwicht.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Cindy Franssen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de realisatie van missing links

De voorzitter: Mevrouw Franssen heeft het woord.

Mevrouw Cindy Franssen: Mijnheer de voorzitter, de realisatie van de missing links is een belangrijke of misschien zelfs de belangrijkste voorwaarde om tot een optimaal gebruik van onze wegeninfrastructuur te

komen. De Vlaamse Regering heeft de wens uitgedrukt om een derde van de resterende missing links uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen in de loop van deze legislatuur weg te werken. Een aantal van deze projecten zijn al gerealiseerd. Andere projecten staan momenteel in de steigers.

Een gedeelte van de projecten is met middelen uit de reguliere programma's en budgetten uitgevoerd. Deze budgetten kunnen echter niet volstaan om alle missing links te realiseren. Om die reden heeft de Vlaamse Regering een concept inzake alternatieve financiering door middel van publiek-private samenwerking (PPS) opgezet. Het is de bedoeling hiermee de missing links versneld aan te pakken.

Via-Invest is bedoeld om de Vlaamse Regering in staat te stellen op de meest optimale wijze pps-projecten binnen het domein van de openbare werken te realiseren. Een van de projecten van Via-Invest betreft de R4-Zuid Gent. Dit project beoogt de vervollediging van het zuidelijk gedeelte van de R4 rond Gent, een belangrijke missing link in Oost-Vlaanderen.

In de recentste nota, die begin dit jaar naar aanleiding van een gedachtewisseling in de commissie voor Financiën is overgemaakt, staat vermeld dat het openbaar onderzoek in het kader van de project-MER halverwege februari 2008 is afgerond. In diezelfde nota staat tevens te lezen dat de streefdatum voor de voltooiing van de onteigeningen halverwege 2009 is gesitueerd en dat de werken begin 2010 van start zouden moeten gaan.

In een van eind 2007 daterende nota, getiteld 'Stand van zaken missing links', die aan de commissie voor Openbare Werken is overgemaakt, staat nochtans dat de opmaak van de raming voor de onteigeningen vertraging heeft opgelopen. Dit zou aan capaciteitsproblemen van het Aankoopcomité te wijten zijn. Er staat bij dat de vertraging niet kritiek is en dat het ministerieel besluit tegen het voorjaar van 2008 zou kunnen worden uitgevaardigd.

Mevrouw de minister, mijn vragen hebben betrekking op de evolutie die ik net heb geschetst en die ik zelf als positief ervaar. Zal het voornemen om tijdens deze legislatuur een derde van de resterende missing links weg te werken, worden gehaald? Hoe zit het met de timing met betrekking tot de R4-Zuid Gent? Zit de aanbestedingsprocedure nog op schema? Correspondeert de in februari 2008 vermelde raming van de bouwkosten met de actuele bouwkosten? Hoe is de in de nota 'Stand van zaken missing links' vermelde vertraging bij de opmaak van de raming van de onteigeningen geëvolueerd? Geldt dit ook voor de andere missinglinksprojecten? Is het vereiste ministerieel besluit ondertussen gepubliceerd? Welke procedures zijn ondertussen afgerond? Welke procedures moeten nog worden doorlopen?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw Franssen, het voornemen uit het regeerakkoord is tijdens de voorbije vier jaar stelselmatig vertaald in beleidsbeslissingen en wordt inderdaad stapsgewijze uitgevoerd. Voor de goede orde schets ik even de intussen afgelegde weg.

De Vlaamse Regering hechtte op 25 november 2005 haar goedkeuring aan een concept en aanpak om via alternatieve financiering een substantiële inhaalbeweging betreffende openbare werken te realiseren. Op 7 juli 2006 werd het voorstel voor de oprichting van Via-Invest Vlaanderen goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Vervolgens werd op 12 oktober 2006 Via-Invest Vlaanderen opgericht bij notariële akte door de Participatiemaatschappij Vlaanderen en het Vlaamse Gewest. Via-Invest is een structureel samenwerkingsverband tussen enerzijds het Vlaamse Gewest, vertegenwoordigd door het Agentschap Wegen en Verkeer en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, en anderzijds de PMV.

Het doel van Via-Invest is om in opdracht van het Vlaamse Gewest op de meest optimale wijze via een publiek-private samenwerking projecten te realiseren in het domein van openbare werken. De huidige lijst van projecten werd opgenomen in de nota van 25 november 2005 en aangepast via de beslissingen van 23 maart 2007. Het gaat om een zevental projecten.

Een aantal missing links, vooral de budgettair minder zware projecten of projecten waarvan de voorbereiding al ver gevorderd waren, worden via de reguliere begroting gefinancierd. Zoals aangegeven in de nota 'Stand van zaken missing links' waren er twee projecten gerealiseerd: de extra rijstrook op de E17 tussen Kortrijk en Waregem en de verbeterde aansluiting op de A10 in Jabbeke. Daarnaast zijn er momenteel drie missinglinksprojecten in uitvoering. Voor de verkeerswisselaar in Lummen zijn we in mei jongstleden met de tweede fase gestart. De voorbereidingen voor dit project waren al zeer ver gevorderd, zodoende werd beslist dit via de reguliere begroting uit te voeren. Voor de noordelijke ontsluiting in Zaventem op de E19 zijn vorig jaar de werken in het kader van het Diaboloproject gestart. Via-Invest voert deze werken uit. Voor de Scheldebrug tussen Temse en Bornem zijn de werken gestart in 2006. Voor dit project werd voor uitvoering via de reguliere begroting gekozen omdat het gaat om een budgettair minder zwaar project.

De overige projecten zijn nog in voorbereiding. Gezien de nodige studies en de vele procedures, die in het voorbereidingstraject moeten worden doorlopen – MER's, RUP's, onteigeningen, onderhandelingen – is het moeilijk in te schatten wanneer deze projecten precies in uitvoering zullen gaan. Alle mogelijke inspanningen worden echter geleverd om dit zo vlot mogelijk te laten verlopen teneinde zo spoedig mogelijk tot realisatie

van de projecten te kunnen overgaan. Het is mijn absolute voornemen om in het laatste jaar van deze legislatuur in een aantal van deze projecten nog betekenisvolle stappen vooruit te zetten.

Zit de timing met betrekking tot de aanbestedingsprocedure nog op schema? Momenteel is de project-MER-procedure voor de R4-Zuid te Gent nog lopende. Het openbaar onderzoek van de kennisgeving werd eind februari afgerond en de richtlijnen werden overgemaakt eind april. We verwachten dit najaar deze project-MER nog te kunnen afronden. In functie van het resultaat van de project-MER dienen er wellicht nog aanpassingen te gebeuren aan het ontwerp en moeten er wellicht ook extra aanpassingen komen met betrekking tot de voorgeschreven milderende maatregelen. Bijgevolg zal er pas na het beëindigen van de MER-procedure gestart kunnen worden met de opmaak van de documenten voor de aanbesteding. Zo zal er na de goedkeuring van de project-MER concreet gestart kunnen worden met de aanvraag voor de stedenbouwkundige vergunning en kan er ook gestart worden met de opmaak van de documenten in het kader van het DBfM-dossier. Ook de start van de projectnota voor de Provinciale Audit Commissie (PAC) volgt op de goedkeuring van de project-MER.

De bouwkosten die zijn geraamd in februari, moeten geïnterpreteerd worden als de raming zoals we ze op dat ogenblik het beste konden inschatten. Zoals u weet, zijn deze ramingen in het beleidsdomein Openbare Werken steeds onderhevig aan bijstellingen omdat er ten gevolge van voortschrijdend inzicht, door het uitgevoerde studiewerk en het noodzakelijk overleg met betrokken partijen in het kader van de verschillende lopende procedures – de MER, de PAC, enzovoort – bijkomende maatregelen worden ingepland of nieuwe complicaties worden ontdekt.

Zo zal bijvoorbeeld de afdekking van het Sintelstort in Zwijnaarde een hoge kost met zich meebrengen, die vooraf vrij moeilijk in te schatten is. Er wordt op dit ogenblik ook gewerkt aan een uitwerking van de raming, rekening houdend met al de extra elementen die noodzakelijk bleken. Er zal bij de opmaak van de raming ook rekening gehouden worden met het ambitieniveau van de kunstwerken, en dit alles in overleg met de Vlaamse Bouwmeester.

De raming van de onteigeningen is intussen gekend. Het dossier is lopende en bevindt zich momenteel bij de Inspectie van Financiën (IF). Na het verkrijgen van het advies van IF en daaropvolgend een begrotingsakkoord, kunnen we voluit starten met de noodzakelijke onteigeningen. De problematiek van de onteigeningen, en ook dat is niet nieuw, blijkt vaak een moeilijk in te schatten tijdsverloop te hebben omwille van de tijd die nodig is om deze onteigeningen in te kunnen schatten. De collega's die nog aanwezig zijn, zijn ook lokaal actief en weten dat er bij de comités tot aankoop vandaag een bijzonder groot capaciteitsprobleem bestaat.

Het ministeriële besluit is lopende en zal worden getekend zodra het advies van de Inspectie van Financiën en het begrotingsakkoord beschikbaar zijn.

Het openbaar onderzoek in het kader van de project-MER is in februari 2008 afgerond. Eind april zijn de richtlijnen opgemaakt. Op dit ogenblik is de ontwerptekst van de MER nog in opmaak. Er worden gegevens verzameld met betrekking tot de doorrekening van het verkeersmodel teneinde de ontwerptekst te kunnen afronden eind september van dit jaar. Normaal gezien zal de MER-procedure bijgevolg voltooid zijn in oktober-november 2008. Daarop wordt in november 2008 de projectnota van de PAC afgerond. Parallel kan er gestart worden met de opmaak van de documenten voor het DBM-dossier. Daardoor zal hoogstwaarschijnlijk de aankondiging nog eind dit jaar of begin 2009 gelanceerd kunnen worden.

De voorzitter: Mevrouw Franssen heeft het woord.

Mevrouw Cindy Franssen: Dank u, mevrouw de minister, voor het bevredigende antwoord. De zorgen vanuit bepaalde hoeken in Oost-Vlaanderen waren dus onterecht.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

– *Mevrouw Cindy Franssen treedt als waarnemend voorzitter op.*

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de stand van zaken inzake de verkeersongevallenanalyse

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, in de beleidsbrieven is er voortdurend op gewezen: "Om de opvolging en monitoring van de verkeersveiligheid mogelijk te maken, zal een reglementair kader uitgebouwd worden met betrekking tot informatieverstrekking en -verspreiding tussen gewest, provincies, gemeenten en de federale en lokale politiediensten specifiek voor de gewestwegen. De verkeersongevallenregistratie en -statistieken moeten betrouwbaarder en sneller ter beschikking worden gesteld van de betrokken administraties. Daartoe zal er samengewerkt worden met de politiediensten, de ziekenhuissector en de

gezondheidssector in het algemeen. Hierover zal eveneens worden overlegd met mijn collega-minister, bevoegd voor Mobiliteit."

Vooral die samenwerking tussen de politiediensten, de ziekenhuissector en de gezondheidssector is zeer relevant voor het opvolgen van mensen die binnen de dertig dagen toch overlijden: de oorzaak van overlijden, de oorzaak van het ongeval, enzovoort.

Ook de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid heeft gepleit voor betere meetinstrumenten en pleit daar nog voor: "Deze systemen moeten nog verder worden ontwikkeld en verfijnd en aangevuld met een diepteanalyse van de ongevallenfactoren, om zo tot meer gerichte verkeersveiligheidsacties te komen. Een geanonimiseerde kruispuntdatabank met gegevens van voertuigen, bestuurders, rijbewijzen en ongevallen is noodzakelijk voor een efficiënt opsporings- en preventiebeleid."

Vaak wordt daarom gepleit voor een instituut voor verkeersongevallenanalyse, dat zowel statistisch werk levert als diepgaandere, gedetailleerde verkeersongevallenanalyses uitvoert.

De federale beleidsnota Mobiliteit 2008 gaat ook uit van "het verbeteren van statistische gegevens" en "diepgaander onderzoek van verkeersongevallen". Het al lang aangekondigde BART-project (Belgian Accident Research Team) zou gaan functioneren als proefproject. Hierover werd ook in de media bericht. Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) zal dus enkele van de aangehaalde taken uitvoeren.

De Fietsersbond pleit vandaag via zijn directeur, de heer D'Haese, nogmaals voor betere statistieken. Het blijkt immers dat de statistieken van minister Patrick Dewael afwijken van de statistieken die staatssecretaris Etienne Schouppe geeft. Ik haal hier de Fietsersbond aan. Het gaat over de statistieken 2005-2006. De Fietsersbond stelt dat het spijtig is dat de statistieken momenteel niet deugen. De gegevens die de lokale politie over bepaalde ongevallen wil hebben, zijn ook allesbehalve accuraat en actueel. U weet dat misschien ook vanuit uw vroegere lokaal mandaat. We hebben zelf een voorstel van decreet ingediend. Dat staat nog altijd in de stand van behandeling, we gaan misschien een nieuwe poging ondernemen. Het heeft vooral te maken met het antwoord op de vraag welke de relatie is tussen het Vlaamse Gewest en de federale overheid.

Vandaar mijn vragen. Heeft de Vlaamse Regering zelf al initiatieven genomen om een dergelijk instituut voor verkeersongevallenanalyse op te richten? Waarom wel of waarom niet? Ik vermoed dat het antwoord neen is. Ik weet wel dat er statistieken worden verzameld, onder meer door het steunpunt, dat zeer zinvol materiaal levert. Hoe schat de minister de wettelijkheid in van een dergelijk instituut, daarbij steunend op artikel 10 van de Bijzondere Wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. Dat artikel bepaalt: "De decreten kunnen rechtsbepalingen bevatten in aangelegenheden waarvoor de Raden niet bevoegd zijn, voor zover die bepalingen noodzakelijk zijn voor de uitoefening van hun bevoegdheid." Het betreft met name het ten volle, doordacht en efficiënt uitoefenen van Vlaamse bevoegdheden inzake openbare werken en mobiliteit. Gaat de minister ermee akkoord dat de mobiliteit- en verkeersveiligheidsproblematiek anders is in Vlaanderen dan in Wallonië?

De zogenaamde BART-proefprojecten vinden plaats in Oost-Vlaanderen en West-Vlaanderen. Het BIVV werkt daarvoor samen met de Vlaamse overheid, die ook een deel van de kosten draagt. Hoeveel zal de Vlaamse Regering hiervoor bijdragen? Wat is de totale jaarlijkse kost van het BART-project? Voor welke periode zijn er in federale middelen voorzien voor dit proefproject? Heeft de minister weet van geplande initiatieven in Brussel of Wallonië? Als dat het geval is, zullen deze gewesten dan ook een deel van de kosten dragen?

Volgens een persbericht van 5 maart 2008 van het Interministerieel Comité Verkeersveiligheid zou er een taskforce verkeersveiligheid worden opgericht. Een eerste vergadering van deze taskforce vond plaats op 18 maart, zo antwoordde staatssecretaris Schouppe in de federale commissie voor Infrastructuur, Verkeer en Overheidsbedrijven. Het Vlaamse Gewest heeft hier dus inspraak. Zijn er intussen nog vergaderingen van deze taskforce doorgegaan of gepland? Welke andere afspraken zijn er gemaakt over de rol van het Vlaamse Gewest inzake verkeersongevallenanalyse? Welke andere afspraken zijn er gemaakt over het takenpakket van het BIVV?

In november 2007 verscheen een literatuurstudie van het Steunpunt Verkeersveiligheid: 'Technieken voor de observatie en analyse van verkeersconflicten' van Marjolein de Jong, Grete Gysen, Ann Petermans en de ons bekende Stijn Daniels. In hoeverre zijn de inzichten van deze studie meegenomen bij de uitwerking van het BART-project?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw de voorzitter, geachte collega's, de oprichting van een dergelijk instituut behoort tot de bevoegdheid van de minister van Mobiliteit. Toch wil ik graag even ingaan op uw vraagstelling en de terechte bekommernis naar een efficiënte gegevensverzameling en een accurate analyse van de verkregen gegevens.

Eerst en vooral moeten we over accurate en recente gegevens kunnen beschikken, willen we verder werk maken van een effectief verkeersveiligheidsbeleid. De

ongevalgegevens worden slechts zeer laat beschikbaar gesteld door het federale Instituut voor de Statistiek. De betrouwbaarheid van deze gegevens is, onder meer wat lokalisatie betreft, bovendien klein. En ten slotte heeft de Commissie over de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer heel wat beperkingen opgelegd aan diegenen die de ongevalgegevens beschikbaar krijgen. Er wordt getracht om hiervoor een oplossing te vinden. Een eventueel instituut voor ongevallenanalyse zou dan ook moeten vertrekken van gegevens die niet accuraat en meestal ook niet echt recent zijn. Ik meen dat we eerst en vooral aan dit probleem moeten werken, en als een instituut daar een middel voor kan zijn, dan ben ik er zeker een groot voorstander van.

Voor wat de gewestwegen betreft – waarvoor ik specifiek bevoegd ben – maakt het Agentschap Wegen en Verkeer vandaag al een analyse van de verkeersongevallen, dit op basis van de beschikbare gegevens. De selectie en de aanpak van de gevaarlijke punten is gebaseerd op dergelijke analyses. Zelfs indien er een dergelijk instituut zou worden opgericht in de toekomst, dan nog meen ik dat het AWV zelf gegevens moet blijven verzamelen, analyseren en conclusies trekken voor het beheer van zijn eigen wegenpatrimonium.

Wat de vergelijking tussen de mobiliteits- en verkeersveiligheidproblematiek betreft, meen ik dat er inderdaad sprake is van een fundamenteel andere problematiek. Het is een beetje open deuren intrappen als ik zeg dat Wallonië, Brussel of ook Vlaanderen op dit vlak verschillen van elkaar. De ruimtelijke ordening is alleen al anders door de geografische structuur, net als het gebruik van de fiets er ander is of het wandelverkeer.

Deze verschillen hebben dan ook tot gevolg dat in Vlaanderen een veralgemeende 70 kilometer per uur maatregel op secundaire wegen zinvol kan zijn, maar in Wallonië veel minder, terwijl het in Brussel misschien wel best overal 50 kilometer per uur wordt.

Nemen we daarnaast nog de problematiek van de fietspaden. Die is in Vlaanderen veel acuter omdat we een veel hoger aantal fietsers kennen. En zo zijn er nog wel meer verschillen die maken dat een beleid in de verschillende regio's verschillend kan zijn in functie van de specifieke problemen die zich in die regio's stellen.

Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid is volgens de informatie waarover ik beschik van plan om het BART-project als proef op te starten in de provincies Oost- en West-Vlaanderen voor de ongevallen waarbij vrachtwagens betrokken zijn. Dit dossier wordt, voor wat het aspect van de tussenkomst betreft, behandeld door mijn collega bevoegd voor mobiliteit. Ik heb hier geen verdere informatie over.

Er zijn bijeenkomsten van de taskforce geweest op 23 april, 4 juni en 3 juli. Op deze taskforce zijn de gewesten inderdaad vertegenwoordigd. Vanuit het Vlaamse Gewest is er gewezen op de initiatieven die het Vlaamse Gewest neemt in het kader van de verkeersveiligheid. Binnen de taskforce worden afspraken gemaakt voor een concrete samenwerking om de geformuleerde doelstellingen rond de verkeersveiligheid te halen. BART is op deze vergaderingen niet expliciet aan bod geweest. Deze afspraken zullen geformaliseerd worden in een kadernota verkeersveiligheid.

Het is me niet bekend in hoeverre het BART-project reeds werd uitgewerkt. Zoals hiervoor vermeld, is er over het project tot nog toe geen toelichting gegeven op de verschillende taskforces verkeersveiligheid. Het betreft hier overigens in eerste instantie een project dat onder de bevoegdheid van de collega bevoegd voor mobiliteit valt, maar dat uiteraard wel mijn interesse wegdraagt wat betreft de mogelijke conclusies voor de verkeersveiligheid op gewestwegen.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, ik zal minister Van Brempt hierover ondervragen. Het BART-project is al twee of drie jaar geleden aangekondigd. Ik merk dat het niet van de grond komt.

De voorzitter: Het incident is gesloten.