

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



Zitting 2005-2006

23 mei 2006

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de milieukosten van autovervoer	1
Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de bedrijfsvervoerplannen	4
Interpellatie van de heer Jos De Meyer tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de beheersvorm van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen	7
Met redenen omklede motie	13
Vraag om uitleg van mevrouw Margriet Hermans tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de stand van zaken in de noord-zuidverbinding in de Antwerpse Kempen	13
Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de invoering van duurzaamheidscriteria bij de toekenning van groenestroomcertificaten voor biobrandstoffen	20

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de milieukosten van autovervoer

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik had deze vraag oorspronkelijk ingediend als een schriftelijke vraag, maar door omstandigheden is die niet op uw kabinet geraakt. Ik heb er daarom een vraag om uitleg van gemaakt. Bij de presentatie van uw Pendelplan gaf u aan dat de milieukost van personenvervoer in Vlaanderen 892 miljoen euro per jaar bedraagt. Wat is precies in deze milieukost inbegrepen? Hoe verhoudt deze zich tot de opbrengsten die de overheid uit het autoverkeer haalt, zoals uit accijnzen op brandstof, belasting op inverkeerstelling, wegentaks enzovoort? Welke maatregelen overweegt u om deze immens hoge milieukost te drukken? Bent u het eens met de stelling van de milieubeweging dat een slimme kilometerheffing de meest efficiënte wijze is om een ecologische bijsturing van de impact van het autoverkeer te bekomen?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik wil deze vraag gebruiken om het debat open te breken en te duiden waar de verschillende kosten van het wegvervoer vandaan komen.

Het wegverkeer brengt heel wat ongewenste neveneffecten en schade met zich mee: luchtvervuiling in de vorm van uitstoot van stoffen zoals SO₂, NO_x of deeltjes die gezondheidseffecten en schade aan gebouwen en ecosystemen veroorzaken, congestie die fileproblemen en tijdsverlies met zich meebrengt, en ongevallen. De schade die gepaard gaat met deze ongewenste neveneffecten kan worden uitgedrukt in geldeenheden. Ze worden externe kosten genoemd. De weggebruiker houdt dikwijls niet of onvoldoende rekening met deze externe kosten zodat deze worden afgewenteld op de maatschappij, andere landen of toekomstige generaties.

Aangezien schade en hinder niet altijd monetair van oorsprong zijn, moet de schade dikwijls worden berekend aan de hand van waarderingstechnieken. De berekening van externe kosten bevat vrij veel onzekerheden. Dat heeft zowel te maken met de inschatting van de impact van de neveneffecten zelf, bijvoorbeeld de gevolgen voor klimaatverandering zijn niet altijd goed in te schatten, als met het waarderen in geldtermen. Zo variëren de congestiekosten voor België afhankelijk van de gebruikte berekeningsmethodiek met meer dan een factor 10 in de studie 'External costs of transport'. Daarenboven variëren de milieukosten zelf soms ook nog doordat niet altijd met dezelfde soorten schade of hinder rekening wordt gehouden. Zo wordt bijvoorbeeld in het MIRA-T 2003 rekening gehouden met de externe kosten verbonden aan geluidshinder, maar in het MIRA-T 2004 niet.

Dit alles maakt onderlinge vergelijking tussen diverse studies en benaderingen erg moeilijk. Door transporteconomen worden meestal de marginale externe kosten berekend: dit zijn de externe kosten die een extra voertuigkilometer teweegbrengt. Deze definitie is van belang wanneer de waardering van de schade met de belastingen vergeleken zal worden of wanneer gerichte maatregelen moeten worden getroffen om de extra hinder te beperken. Deze berekeningswijze wordt toegepast in het Milieu- en Natuurrapport Vlaanderen.

De marginale externe kosten van wegverkeer verschillen in Vlaanderen zeer sterk naargelang de plaats en het tijdstip waarop wordt gereden. Een gemiddeld voertuig, inclusief vrachtwagens en bussen, veroorzaakte in 2002 in niet-stedelijk gebied tijdens de dalperiode ongeveer 11 euro schade per 100 extra gereden kilometer. In stedelijk gebied tijdens de piekperiode is dit echter negenmaal hoger: bijna 97 euro schade per 100 extra gereden kilometers. Dat is met andere woorden 1 euro schade per kilometer. De situaties 'stad, dalperiode' en 'niet-stad, piekperiode' liggen tussen de twee bovenvermelde extremen.

De externe kosten verschillen ook naargelang het voertuigtype. Een vrachtwagen of bus veroorzaakt meer hinder per extra gereden kilometer dan een personenwagenkilometer. De marginale externe kosten

van bussen en vrachtwagens bedroegen in 2002 respectievelijk 54,9 euro en 52,5 euro per 100 voertuigkilometer, terwijl dit voor personenwagens op benzine 24,4 euro was en voor auto's op diesel 25,9 euro.

U vroeg me hoe de milieukost zich verhoudt tot de opbrengsten die de overheid uit het autoverkeer haalt. De belastingen omvatten de brandstofaccijnzen, de verschillende transportbelastingen, zoals de verkeersbelasting, de belasting op de inverkeerstelling, het eurovignet, de BTW bij de brandstof, het onderhoud en de aanschaf van de wagen, de belasting op de verzekeringspremie, de radiotaks, die is afgeschaft sinds 2001, en de retributie voor de nummerplaat, die is afgeschaft in 2003-2004.

Bij de personenwagens valt het grote verschil op tussen diesel- en benzinewagens. Per 100 kilometer betaalt een dieselwagen gemiddeld 6,9 euro aan de belastingen. Dat is 38 percent van de kilometerkosten. Bij benzine is dat 11,6 euro of 41 percent belasting van de totale kost. Bijkomende kilometers van dieselpersonenwagens veroorzaken gemiddeld 25,9 euro schade per 100 bijkomende kilometers terwijl ze 6,9 euro belasting betalen.

Als je dit allemaal in aanmerking neemt, moet je concluderen dat het prijsmechanisme dat we vandaag hanteren, dikwijls niet of onvoldoende rekening houdt met de externe kosten zodat deze bijgevolg afgewenteld worden op de maatschappij, andere landen of toekomstige generaties.

Ik specificeer dit. Sinds 1991 zijn de externe kosten van luchtvervuiling sterk gedaald met 47 percent. Dat is vooral te danken aan verbeterde voertuigmotoren. Deze daling wordt echter gedeeltelijk tenietgedaan door een trend naar oudere en grotere voertuigen. Het gemiddelde brandstofverbruik is vrijwel constant gebleven, maar er is een lichte daling van de marginale externe kosten voor klimaatverandering.

De marginale externe congestiekosten zijn in de periode 1991-2002 sterk gestegen, namelijk met 31 percent. Dat komt door de toename van het verkeersvolume en de bijhorende files. Met de in het MIRA-T gehanteerde berekeningsmethode vormen de marginale externe kosten van congestie de belangrijkste schadecategorie. In 2002 hadden zij een aandeel van 79 percent in de totale beschouwde marginale externe kosten en in 1991 was dit nog maar 61 percent.

Ik ben me ervan bewust dat een kilometerheffing theoretisch al de externe kosten kan reduceren tot op

een economisch aanvaardbaar niveau. In de hoger genoemde studie stellen het studiebureau INFRAS en professor Rothengatter echter dat, omdat congestie de belangrijke kostencategorie is, die benadering erg gevoelig is voor het niveau van die kosten. Het belang van de externe congestiekosten vraagt om een sterk gedifferentieerd wegbeprijzingsmechanisme. Dat is volgens de studie, ik citeer: 'Too complicated for users and too costly. Besides there are social arguments to consider like unwanted distribution effects and the guarantee of individual data security.' De benadering is niet geschikt voor transparante financieringsschema's en institutionele benaderingen, omdat een volledige kostterugwinning niet mogelijk is.

De studie geeft aan dat er vooral nood is aan een belangrijke mix van maatregelen waarvan de effectiviteit varieert al naargelang de externe kosten die men wil beperken. Ik som er enkele op. Voor het verminderen van ongevallen is verkeerseducatie vanuit economisch oogpunt het meest kosteneffectief. Ook wijzigingen aan het verzekeringssysteem, beperkingen op alcoholgebruik en rijnsnelheden worden aangegeven als belangrijke input. Voor de vermindering van de geluidshinder gaat de voorkeur uit naar nieuwe remsystemen voor spoorvervoer, aangepaste motorkappen voor zware vrachtwagens, snelheidslimieten, bijzondere banden en geluidsschermen. Bij de bestrijding van luchtverontreiniging gaat de voorkeur in afnemende volgorde uit naar alternatieve motoren voor bussen, strengere reglementering voor motoren, zoals de Euro-normering, een kilometertaks of een brandstoftaks, stedelijk parkeerbeleid, stedelijke road pricing systemen, stedelijke voertuigbeperkingen en snelheidsbeperkingen. Inzake klimaatwijziging gaat de voorkeur in afnemende volgorde naar het hanteren van Kyoto-mechanismen, brandstoftaksen, hernieuwbare energieproductiesystemen voor spoorverbindingen, alternatieve brandstoffen en snelheidsbeperkingen. Voor het verminderen van de congestiekosten wordt een piekbeprijzing gerangschikt als meest kosteneffectief, gevolgd door telematica en verkeersmanagement.

Ik heb nooit onder stoelen of banken gestoken dat ik zeker voor de eerstkomende jaren geen voorstander ben van een kilometerheffing, al dan niet zeer intelligent. Uit de studie komt naar voren dat het vooral zou moeten gaan over congestiekosten die gelinkt zijn aan de piekbeprijzing. Net dat is bijzonder asociaal, want het zijn net die mensen die de wagen nodig hebben om naar het werk te gaan die dubbel worden getroffen. Ik heb altijd gezegd dat we eerst moeten

werken aan een alternatief voor alle pendelaars voor we overgaan tot een mogelijke invoering van een al dan niet slimme kilometerheffing. Dat beleid ontwikkel ik nu net.

We hebben hier al uitgebreid gesproken over het Pendelplan. U kent de initiatieven die daarin staan: grote investeringen in het openbaar vervoer, ook de komende jaren. Die staan ook in het START-plan. Ik denk ook aan initiatieven in verband met carpoo-len, telewerken, educatie, sensibiliseren en het Pendelfonds. Daarnaast wordt er erg gewerkt aan het milieuvriendelijker maken van De Lijn. Ik denk aan de alternatieve brandstoffen en de biobrandstoffen, aan de initiatieven op het vlak van verkeersveiligheid en aan de lopende discussie omtrent de snelheidsbeperkingen. Dat is een goed initiatief om zowel aan het milieu te werken als aan de verkeersveiligheid. Ik denk ten slotte aan de inspanningen die er gedaan worden voor het realiseren van het wegvignet.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. U bevestigt dat de milieukost van het autoverkeer enorm groot is. Voor dieselauto's zou die 4 keer groter zijn dan de opbrengst die de overheid haalt uit allerlei taksen. De stelling dat de auto de melkkoe van onze samenleving is, wordt hiermee eens te meer doorprikt. Dit is een belangrijk element in discussies over de kostprijs van het openbaar vervoer. Openbaar vervoer kost natuurlijk overheidsgeld, maar kan een groot gedeelte van de schade wegnemen die door het privé-personenvervoer wordt veroorzaakt en die ten koste gaat van de samenleving als geheel. Dit is eens te meer een argument om de kaart van het openbaar vervoer te trekken.

Mevrouw de minister, ik volg u niet helemaal als u stelt geen voorstander te zijn van de slimme kilometerheffing omdat die asociaal zou zijn. De heffing zou minstens al ingevoerd kunnen worden voor vrachtwagens. Het is evident dat er eerst een alternatief moet zijn, maar we merken dat het Pendelplan er wel is, maar dat de laatste maand ook concrete investeringen in nieuwe wegen en het aantrekken van meer automobilititeit werden aangekondigd. Die nieuwe investeringen zullen grotendeels de investeringen van het Pendelplan en dergelijke overtreffen. Ik vraag me af of we de automobilisten ervan zullen kunnen overtuigen om met het openbaar vervoer naar de luchthaven te gaan, want het is onze doelstelling om het aandeel reizigers op te trekken tot 40 percent, als er tegelijkertijd nieuwe wegen worden aangelegd aan

de ring rond Zaventem en er heel wat wordt geïnvesteerd in het bevorderen van de automobilititeit in de regio.

De slimme kilometerheffing is volgens mij een instrument om de enorme kostprijs op een meer eerlijke wijze te drukken. U stelt dat de marginale kost verschilt in functie van tijd en plaats. Dat klopt en die kost kan net worden opgevangen door een slimme kilometerheffing. U bevestigt dat het autoverkeer enorm veel kost, maar ik blijf een beetje op mijn honger zitten in verband met de maatregelen om iets concreets aan te vangen met die wetenschap.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer Glorieux, ik heb nooit gezegd dat de auto de melkkoe van de samenleving is. U kent mijn beleid en u weet hoe sterk ik ga voor het openbaar vervoer en de fiets als alternatief. Straks kunnen we bij de begrotingscontrole bespreken hoeveel middelen De Lijn extra krijgt om de hoge brandstofprijzen op te vangen en om een aantal initiatieven te ontwikkelen. Elke keer opnieuw wordt geïnvesteerd in een beleid van duurzame mobiliteit in Vlaanderen.

Ik wil verduidelijken waarom ik de slimme kilometerheffing niet wenselijk acht. Verkeerdelijk wordt de indruk gewekt dat het een heel goed initiatief zou zijn om de mobiliteitsproblemen in Vlaanderen op te lossen. We moeten twee dingen naast elkaar durven leggen. Ik had het daarnet al over de congestieproblematiek. De effecten op het milieu zijn erg groot en groeien aan. Als we winst willen boeken op het vlak van milieu, moeten we met name aan de congestie werken. In Vlaanderen komt die heel lokaal voor: in en rond Brussel en in delen van Antwerpen.

We moeten daarnaast bekijken welke goede voorbeelden er in Europa zijn. Londen is het bekendste voorbeeld, al zouden we ook Stockholm kunnen nemen. Nog voor de road pricing werd ingevoerd in Londen, gebruikte 90 percent van de pendelaars het openbaar vervoer. Daar kunnen wij alleen maar van dromen! In die situatie heeft Londen het aangedurfd om de road pricing in te voeren. De opbrengsten ervan worden geïnvesteerd in het openbaar vervoer met het doel om bijna 100 percent van de pendelaars op het openbaar vervoer te krijgen.

Wij bevinden ons niet in zo'n situatie. We zullen er hard aan werken om tijdens deze legislatuur in Brussel en omstreken 40 percent te halen – want het

percentage slaat ook op de luchthaven. In de begroting zult u merken dat er extra investeringen naar het openbaar vervoer gaan via het START-project. 50 percent van de pendelaars van en naar Brussel reist vandaag met het openbaar vervoer. Dat is veel te weinig, zeker in vergelijking met de 90 percent in Londen. Als we een soortgelijk plan er ergens willen doordrukken, zou dat in Brussel moeten zijn, maar volgens mij is dat niet haalbaar.

We zouden heel veel energie verliezen aan het voeren van dit debat. Laten we nu het Pendelplan en het wegvignet goed uitvoeren. Laten we verder gaan op dat denkspoor. In Nederland wordt gedacht aan een slimme kilometerheffing, maar het valt af te wachten wat er zal gebeuren. Ik zeg echter niet dat we het debat niet intellectueel zouden mogen voorbereiden of dat er geen studies mogen worden uitgevoerd. Dat hebt u mij absoluut niet horen zeggen. Tijdens deze legislatuur moeten we alles op alles zetten voor meer openbaar vervoer, het Pendelplan, de kwaliteitsverbetering en het wegvignet. We moeten ook discussiëren over het duurzamer maken van de wegenbelasting en daarin het milieuaspect integreren. Dat zijn de belangrijke denksporen om de link te leggen tussen het mobiliteitsbeleid en het milieu.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de bedrijfsvervoerplannen

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag sluit gedeeltelijk aan bij de problematiek die in de vorige vraag aan bod is gekomen. Elke Vlaming wordt ongetwijfeld geconfronteerd met een aantal aspecten van de mobiliteitsproblematiek, zoals het fileprobleem, de verkeersveiligheid en de milieuverontreiniging als gevolg van het verkeer. Ook het bereikbaarheidsprobleem neemt in belangrijke mate toe. De invulling van vacante werkplaatsen hangt nauw samen met de bereikbaarheid van de werkplaats. Er moeten dan ook belangrijke inspanningen gebeuren om tegemoet

te komen aan deze problematiek om ook onze economie draaiende te houden.

In 2001 werd door de Stichting Verkeerskunde het concept van bedrijfsvervoerplan uitgewerkt en voorgesteld. Een aantal bedrijven startte hierop met de opmaak van zo'n plan. Bij die opmaak worden verschillende partners betrokken en worden eveneens verschillende vervoersmiddelen onder de aandacht gebracht om te bekijken welke inbreng per vervoersmiddel zou kunnen worden ingezet om de bereikbaarheid van een regio of bedrijventerrein te verhogen of te verbeteren.

Na een werkbezoek aan de Antwerpse haven heb ik een aantal vragen over de bereikbaarheid. De tewerkstelling die onze Antwerpse haven biedt, is zeer belangrijk in de totale werkgelegenheid in Vlaanderen. De Antwerpse haven, en dan in hoofdzaak Linkeroever, kampt echter met een aantal problemen. Een van deze problemen gaat over de bereikbaarheid van de werkplaats. Sommige bedrijven stellen veel laaggeschoolden en kansarmen tewerk en deze werkwilligen beschikken niet altijd over eigen vervoer om de werkplaats te bereiken. Daarnaast volstaat het huidige openbaarvervoersaanbod niet omwille van de verscheidenheid in werktijden. Een aangepast vervoersaanbod om aan het nodige werkpersoneel te kunnen komen, is dan ook meer dan noodzakelijk.

De opmaak van een bedrijfsvervoerplan voor de Antwerpse haven of delen ervan zou een eerste aanzet kunnen zijn om de problematiek van de onbereikbaarheid van bedrijven in onze Antwerpse havens aan te pakken. Op die manier kunnen we positief inspelen op de vragen en wensen van de werkgevers in onze haven, maar kan ook worden tegemoetgekomen aan de vraag van de werkwilligen om een aanbod van vervoer naar hun werkplaats te creëren. Een bedrijfsvervoerplan kan het eveneens mogelijk maken om verder te streven naar duurzame mobiliteit en kan bijgevolg ook deels een oplossing betekenen voor het fileprobleem in de haven.

Dit is het concrete voorbeeld van de Antwerpse haven, maar ook andere regio's in Vlaanderen zoals de Kempen zijn vragende partij voor een bedrijfsvervoerplan. Ik stel me de vraag wie het initiatief neemt voor zo'n plan. Wie werkt dat uit? Wie is bevoegd? Bestaat er inmiddels een wettelijk kader met betrekking tot de bedrijfsvervoerplannen zoals in het Brussels Gewest het geval is? Zo neen, zal dit worden gerealiseerd of zit het vervat in het nieuwe Pendel-

plan? Kent u de problematiek van de bereikbaarheid van bedrijvenzones, en op welke manier meent u hieraan tegemoet te komen? Linkeroever kent een enorme expansie. Op welke manier kan de Vlaamse Regering hier positief op inspelen door middel van de ondersteuning van het bedrijfsvervoerplan? Meent u dat er andere oplossingen kunnen worden aangebracht om zowel aan de vragen van de laaggeschoolde werknemers als van de bedrijfswereld tegemoet te kunnen komen?

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mevrouw de minister, ik heb enkele maanden geleden een schriftelijke vraag gesteld over hetzelfde onderwerp. Ik deel de zorg van mevrouw Van den Eynde over de bereikbaarheid van de bedrijven op Linkeroever. Volgende week bespreken we in het ontwerp van decreet houdende begeleiding van de aanpassing van de begroting de oprichting van een Pendelfonds. Er moeten nog heel wat uitvoeringsbesluiten voor worden opgemaakt. Is er al in een concrete timing voorzien? Ik lees in het ontwerp van decreet dat bedrijven daarvoor kunnen inschrijven. Op welke middelen kunnen ze daarvoor rekenen? Kunt u daar wat meer informatie over geven zodat het voor de bedrijven duidelijker wordt?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, kunt u ons een overzicht bezorgen van succesvolle bedrijfsvervoerplannen die er zijn uitgevoerd in Vlaanderen? Ik herinner me een artikel in de 'Verkeersspecialist' van twee jaar geleden waarin een overzicht is verschenen van alle pogingen die zijn ondernomen tot het opzetten van bedrijfsvervoerplannen. Het succes was erg mager.

Daarnaast is het een vaste redenering aan het worden dat alle bedrijfsvervoerplannen steeds geënt moeten zijn op bedrijventerreinen. Is de tewerkstelling op dergelijke terreinen zodanig groot dat er daarvoor maatregelen moeten worden genomen?

Ik zou een aantal voorbeelden willen zien van succesvolle bedrijfsvervoerplannen. Wat hebben die in de praktijk voor resultaten opgeleverd?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, ik wil mijn antwoord beginnen met een schets

van het wettelijke kader dat vooral vanuit de federale overheid komt. Ik verwijs hiervoor naar de programmawet van 8 april 2003, later gewijzigd door de programmawet van 22 december 2003, die alle ondernemingen en openbare instellingen met 100 werknemers en meer verplicht tot de driejaarlijkse opmaak van een diagnoseverslag over de woon-werkverplaatsingen van hun werknemers. Ook voor elk van hun vestigingen met gemiddeld 30 werknemers moet het woon-werkverkeer in kaart worden gebracht.

Bij deze bevraging worden in de eerste plaats gegevens verzameld rond woon-werkverkeer, organisatie van de arbeidstijd, woonplaats van de werknemers, verplaatsingswijzen van de werknemers, toegankelijkheid van de plaats van tewerkstelling, mobiliteitsproblemen en reeds genomen maatregelen. Dat is een federaal kader en geldt ook voor Vlaamse bedrijven. Op uw vraag of ik plannen heb te doen wat er in Brussel bestaat, namelijk het verplicht maken van vervoersplannen, is mijn antwoord neen. Ik geloof niet in verplicht opgelegde bedrijfsvervoerplannen. Met het schrijven van een vervoersplan wek je te veel de indruk dat je daarmee de problemen oplost.

We hebben gekozen voor een dubbele weg. De eerste is een pragmatische aanpak die vervat zit in het Pendelplan. Dat betekent heel concreet te werk gaan bij de bedrijven en de bedrijventerreinen. In het Pendelplan zitten de nodige flankerende maatregelen om dat te doen. We voorzien in ondersteuning via mobiliteitspunten. We zetten het convenantenbeleid in. We zetten het Pendelfonds in. We hebben meer middelen voor openbaar vervoer die we gericht zullen inzetten op plaatsen waar het zinvol is. Ik wil heel veel Vlaamse middelen die we in mobiliteit investeren, oriënteren naar het woon-werkverkeer op maat van bedrijven als zij daar een aantal dingen tegenoverstellen. Dat moet geen uitgebreid vervoersplan zijn maar een aantal concrete engagementen en maatregelen. Ik denk bijvoorbeeld aan fietsenstallingen op bedrijventerreinen, het uitkeren van een fietsvergoeding en het mee betalen van abonnementen. Dat zijn dingen die het verschil kunnen maken op het terrein. Ik ga resoluut voor de pragmatische aanpak van het woon-werkverkeer. De diagnose die wordt gesteld, ontstaat door de federale wetgeving en zal ons een hulp zijn. Daardoor hebben we een goed overzicht over alles wat er bestaat. Daar gaan we mee werken via De Lijn om het aanbod te verbreden.

De tweede weg is het mobiliteitsdecreet. We werken aan een mobiliteitseffectenrapportage bij bijvoor-

beeld een grotere inplanting van bedrijventerreinen. Daar zal wel een verplichting voor zijn. Bij toekomstige bedrijventerreinen zal heel goed een inschatting moeten worden gemaakt van de effecten op de mobiliteit.

Het is evident dat ik de problematiek van de bereikbaarheid van bedrijvenzones erken. Dat doe ik heel uitgebreid via het Pendelplan. Alle initiatieven van het Pendelplan zijn er net omdat ik aanvoel dat er grote problemen zijn inzake de ontsluiting van bedrijven en bedrijventerreinen, gekoppeld aan de grote ambitie om de modal split te verwezenlijken.

De bereikbaarheidsproblematiek van het havengebied, zowel op de linker- als op de rechteroever, is me erg bekend en we zijn daar op dit ogenblik actief mee bezig. Op dit ogenblik wordt een door mij gefinancierd onderzoek inzake woon-werkverkeer in het havengebied uitgevoerd. De uitvoering is in handen van de Antwerpse regie vzw Werk en Economie. Het doel van dit onderzoek bestaat erin de bestaande toestand inzake openbaar en gemeenschappelijk vervoer in de haven van Antwerpen te evalueren en een concreet project voor een havenbus voor het woon-werkverkeer te implementeren, te coördineren, op te volgen en te evalueren. De beoogde doelgroep bestaat uit werkzoekenden zonder diploma TSO of langdurig werkzoekenden. Momenteel doet ook Voka-Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland een uitgebreid onderzoek naar de huidige organisatie van het door de industrie georganiseerde busvervoer en de mogelijkheden om te komen tot een verbeterd busvervoer en om het hele aanbod van het vervoer van deze bedrijven beter op elkaar af te stemmen. We zijn dus heel gecoördineerd in de haven van Antwerpen bezig en daar zullen zeker een aantal heel goede initiatieven uit volgen.

Ik zal straks tijdens de bespreking van het programmadecreet terugkomen op de vraag van de heer De Meyer wanneer ik het Pendelfonds zal toelichten. Mijnheer Peumans, ik ben ervan overtuigd dat er goede voorbeelden zijn. Mijn doelstelling in het mobiliteitsbeleid en meer specifiek in het woon-werkverkeer is niet werken aan goede bedrijfsvervoerplannen maar aan goede oplossingen op het terrein.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Ik stel vast dat er geen werk is gemaakt van een specifiek wetgevend kader voor Vlaanderen, in tegenstelling tot Brussel. Ik betreur dat. Volgens de gegevens die ik heb ont-

vangen, zijn er in Brussel goede maatregelen getroffen voor de Brusselse haven. Ik denk dat de heer Peumans gelijk heeft dat er weinig goede voorbeelden zijn van bedrijfsvervoerplannen. Ligt dat aan de werking van het bedrijfsvervoerplan of is er onvoldoende werk besteed om dat goed uit te werken, dat is maar de vraag. Uw Pendelplan staat nog in zijn kinderschoenen. Er moet nog heel veel werk verricht worden voor we daar op het terrein effecten van zullen zien. U zegt dat er studies aan de gang zijn, maar ik stel me de vraag hoe lang het zal duren voor we daadwerkelijk resultaten op het terrein zullen zien. Enerzijds ben ik blij dat er werk van wordt gemaakt, maar anderzijds vind ik uw antwoord wat ontgoochelend.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik stel vast dat het Vlaams Belang pleit voor het verplichten van bedrijfsvervoerplannen. Dat standpunt is perfect verdedigbaar maar is niet het mijne. Ik zal niet de weg opgaan van het Brusselse Gewest om bedrijven te verplichten bedrijfsvervoerplannen op te stellen omdat ik niet geloof dat dat het probleem op het terrein zal oplossen. De methodiek in het Pendelplan heeft mijns inziens veel meer kansen op succes. Het Pendelplan staat niet in zijn kinderschoenen. Straks bespreken we hier het Pendelfonds dat wordt opgericht. We zitten meer dan op timing in de uitvoering van het Pendelplan.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mevrouw de minister, ik heb niet gesproken over verplichten. Ik stel vast dat in de haven van Brussel op vrijwillige basis is gewerkt aan een bedrijfsvervoerplan. Als u dat in een wettelijk kader had gegoten voor Vlaanderen, had dat misschien wel een goede uitwerking kunnen vinden. U maakt er geen werk van, dus zullen we zien wat het Pendelfonds zal opbrengen.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, heel uw redenering begint een beetje merkwaardig over te komen. We hebben immers jarenlang gezegd dat bedrijfsvervoersplannen de oplossing waren, maar nu ontstaat de tendens om te zeggen dat bedrijfsvervoersplannen een 'flop' zijn geworden. Dat zou blijken uit de evaluaties. Nu gaan we een heel andere koers rijden. In het Vlaams Werkgelegenheidsakkoord waren alle werkgevers en werknemers het erover eens dat bedrijfsvervoersplannen een goede aanzet zouden kunnen vormen, maar nu gaan we een andere richting uit. *(Opmerkingen van minister Kathleen Van Brempt)*

Ik vertel maar wat ik in de toelichting bij het programmadecreet lees over het Pendelfonds en de ach-

terliggende redenering. Vroeger werd geredeneerd dat de overheid een stuk financiële verantwoordelijkheid draagt, maar de privé-sector ook. Veel van de bedrijfsvervoersplannen zijn mislukt omdat de zaak achteraf niet onderhouden werd. De plannen moeten immers voortdurend worden geactualiseerd via databanken en dergelijke. Nu heb ik het gevoel dat dat alles overboord wordt gegooid om met iets nieuws te beginnen. U hebt het immers over andere maatregelen.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer Peumans, ik zeg enkel dat ik de plannen niet zal opleggen aan de bedrijven. Ik wil ze niet verplichten, want ik geloof niet dat het maken van een plan op zich, de problemen oplost. Ik geloof absoluut dat een bedrijfsvervoersplan een heel goed hulpmiddel kan zijn om over te gaan tot goede acties omdat er dan overleg wordt gepleegd binnen het bedrijf, omdat de problemen worden geanalyseerd en oplossingen worden uitgewerkt. In het kader van het Pendelfonds en het Pendelplan zullen we de bedrijfsvervoersplannen wel als instrument gebruiken, maar ik zal geen wetgevend kader maken waarmee de plannen worden opgelegd aan de bedrijven, want daarin geloof ik niet.

Ik geloof in het Mobiliteitsdecreet, waarin we zullen werken met een mobiliteitseffectenrapportage. Ik geloof heel sterk in het leggen van de link tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening. Ik herhaal dus nogmaals dat we de bedrijfsvervoersplannen wel als instrument zullen gebruiken, maar we zullen die vooral linken aan heel praktische oplossingen op het terrein.

Bovendien werkt de VSV wel met bedrijfsvervoersplannen en aan de educatie inzake het gebruiken van bedrijfsvervoersplannen. We vinden het dus wel belangrijk om ermee te werken.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer Jos De Meyer tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de beheersvorm van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de Linkerscheldeover

heeft de jongste decennia ingrijpende veranderingen ondergaan. Eerst was er de overgang van landbouw naar industriële en havenactiviteiten in de jaren zeventig; vervolgens evolueerde de industriële ontwikkeling hoofdzakelijk naar haven- en logistieke activiteiten. De Waaslandhaven – want dat is de officiële benaming van de haven van Antwerpen op de Linkerscheldeover – wordt, zoals voorzien in de wet-Chabert van 1978, beheerd door enerzijds het Autonoom Gemeentelijk Havenbedrijf van Antwerpen en anderzijds door de Maatschappij voor het Grond- en Industrialisatiebeleid van het Linkerscheldeovergebied of MGIL.

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen het beheer van de watergebonden bedrijvigheid en de industriële bedrijvigheid. Voor de watergebonden bedrijvigheid ligt de besluitvorming bij het gemeentelijk havenbedrijf, zowel voor de rechter- als voor de linkeroever. Op deze wijze beoogde men een eenheid in het havenbeheer. Het Waasland is tot nog toe minimaal vertegenwoordigd in het havenbedrijf.

Voor de industriële ontwikkeling van de Linkeroever is de MGIL, zoals werd voorzien in de wet Chabert, bevoegd en die kwam pas in 1982 tot stand. Het duurde tot 1991 vooraleer de eerste gronden werden ingebracht door het Vlaamse Gewest en de Maatschappij voor Grondbeleid Linkeroever kon beschikken over eigen inkomsten. Hierbij werd voorzien in een meer adequate vertegenwoordiging van het Waasland.

In het Havendecreet van 10 februari 1999 werd voorzien in een aanpassing van de wet-Chabert. De beleidsvisie omtrent de verdere ontwikkeling van de Waaslandhaven wordt bepaald binnen een forum waarin alle partijen verenigd zijn, in dit geval de Maatschappij voor Grondbeleid Linkeroever. Zodra een aanpassing van de huidige grenzen of van de bestemming van de maritieme en industriële zone van de Waaslandhaven aan de orde is ingevolge de aanleg van nieuwe havenstructuur, moet een beleids-overeenkomst gesloten worden tussen de Maatschappij en het Havenbedrijf.

Dertig jaar na de wet-Chabert is het onderscheid tussen watergebonden activiteiten en industriële activiteiten vervaagd. Daarenboven is er nu meer ruimte voor havenactiviteiten en minder voor havenindustrie. Tegelijk is er een verschuiving merkbaar van industrie naar logistiek. Toen was de havenactiviteit op Linkeroever nog marginaal, nu bedraagt dit aan-

deel van de Linkeroever ongeveer 35 percent. Van-
daag situeert 78 percent van de haveninvesteringen
zich op Linkeroever, zowel voor wat de gebruikte
oppervlakte betreft voor havenexploitatie als wat de
toegevoegde waarde betreft. Prognoses zien dit aan-
deel op de Linkerscheldeover verder groeien tot 50
percent en meer.

Het aandeel van de Linkeroever betreffende haven-
rechten groeit, maar deze op de Rechteroever stag-
neren. Het Gemeentelijk Havenbedrijf int ongeveer
70 percent van de bijkomende concessierechten, de
Maatschappij voor Grondbeleid ongeveer 30 percent.
Het batig saldo voor de Maatschappij voor Grondbe-
leid wordt onder de gemeenten, de intercommunale
Land Van Waas, het Havenbedrijf en het Vlaamse
Gewest verdeeld. Onder het huidige beheerssta-
tuut groeien op langere termijn de baten voor het
Vlaamse Gewest en voor het Havenbedrijf, terwijl de
lasten voor de gemeenten Beveren en Zwijndrecht en
voor de intercommunale toenemen. De Intercommu-
nale Waasland heeft op dit vlak samen met de pro-
vincie Oost-Vlaanderen grondig studiewerk op gang
gebracht.

Voor de toekomst neemt het belang van Linkeroever
voor de trafiek toe, zo ook de toegevoegde waarde, de
werkgelegenheid, het havengerelateerde wegvervoer,
de havenrechten en de concessierechten, maar dit
alles wordt niet weergegeven in de beslissingsstructu-
ren betreffende het havenbeheer en de uitbouw. Het
draagvlak en de legitimiteit in het Waasland ten aan-
zien van de verdere uitbouw van de haven, kan enkel
verkregen worden door het wegwerken van de groei-
ende onevenwichten tussen het sociaal-economische
belang en de geringe impact van het Waasland op het
havenbeleid.

Mijnheer de minister, kunt u deze analyse onder-
schrijven, alsook de stelling dat het Waasland veel
lasten en minder lusten heeft in de huidige structuur
en de evolutie van het havenbedrijf?

Hoe zal de rol van het Waasland behouden en ver-
sterkt worden in de verdere ontwikkeling van de
Waaslandhaven? Ik heb het uiteraard in de eerste
plaats over de gemeente Beveren.

Kan op relatief korte termijn, uiteraard na de studie,
maar zeker nog tijdens deze legislatuur, een nieuwe
beheerstructuur van het Gemeentelijk Havenbedrijf,
met een correcte vertegenwoordiging van het Waas-
land en Antwerpen tot stand komen, met het oog op
evenwichtige verdeling van de baten en de lasten?

Bent u zich bewust van het blijvend belang van de
MGIL voor het Waasland en voor Beveren?

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, mijnheer
de minister, collega's, de heer De Meyer heeft een
goede schets gemaakt van de problematiek. Hij heeft
de historische achtergrond van heel de Waaslandha-
ven nog eens in herinnering gebracht. De Waasland-
haven werd geconcipteerd als een industriële haven,
waar voornamelijk de chemische industrie zich had
moeten ontwikkelen en waarvan voornamelijk het
Waasland zelf de rechtstreekse vruchten had moeten
plukken.

Door omstandigheden die alles te maken hebben met
de internationale economie en minder met de lokale
besluitvorming, heeft de industrie haar uitbreidings-
plannen in Vlaanderen opgegeven. Ze heeft andere
goedkopere en wellicht voor hen meer interessante
oorden opgezocht. Ware het niet dat de haven de
logistieke functie van het Waasland zou zijn gaan
herwaarderden, dan denk ik dat we tot op heden met
interessante, maar lege dokken hadden gezeten.
Omwille van de Rechteroever is Antwerpen in het
Waasland blijven geloven en is er de huidige ontwik-
keling. Het Waasland plukt daar terecht de vruchten
van.

Er is ook een grote verhuisbeweging aan de gang
vanuit Antwerpen naar Beveren en andere mooie
Waaslandse gemeenten. Heel wat Antwerpse haven-
arbeiders hebben er een nieuwe thuis gezocht en
gevonden. Daarnaast zijn er heel wat interessante
inkomsten die het mogelijk maken dat de Waaslandse
gemeenten een lage gemeentebelasting kunnen hand-
haven, zeker in vergelijking met de grootstad Ant-
werpen. Antwerpen en het Waasland vinden elkaar
desalniettemin. Onze kamers van koophandel zijn
een unie aangegaan, en dat is terecht. De Schelde is
niet langer een fysieke grens: de rivier is allang over-
gestoken. We hebben dan ook gemeenschappelijke
belangen te verdedigen.

Mijnheer De Meyer, u suggereert een inbreng van
het Waasland in de autonome gemeentelijke haven-
structuur, in het havenbedrijf. Dat idee leeft allang
in mijn partij. Uw partijgenoten op de Rechteroever
hebben het idee echter voorlopig begraven. Ze delen
ons mee dat daarover pas kan worden gepraat na de
gemeenteraadsverkiezingen van 8 oktober en liefst
nog later. In mijn partij hebben we die denkoefe-
ning al een hele tijd geleden gemaakt en zijn we er

zelfs uit: we vinden dat het Waasland recht heeft op een participatie in het havenbedrijf. Deze participatie moet een redelijke afspiegeling zijn van wat het Waasland aan kapitaal, zoals het in een kapitaalsvennootschap betaamt, wenst in te brengen. U hanteert bepaalde cijfers, maar wij hebben weet van andere. De inbreng die het Waasland aan bijvoorbeeld gronden kan doen, vertegenwoordigt 10 percent van de totale kapitaalswaarde van het havenbedrijf. Niets sluit uit dat u het aandeel zoals dat in een kapitalistische maatschappij past, wenst te verhogen. Als u daar financiële inspanningen tegenover plaatst, dan zullen we die honoreren. Laat dat duidelijk zijn! De inbreng van het Waasland in het havenbedrijf zal worden gehonoreerd, maar op een kapitaalsvennootschapsrechtelijk correcte manier

Zo'n belangrijke vennootschap moet ook correct worden bestuurd. Als de politieke wereld, met name de gemeenten, aandeelhouder worden van de vennootschap, dan moet de vertegenwoordiging in de raad van bestuur ook een afspiegeling zijn van de politieke sterktes aan beide oevers van de Schelde. Aan de Rechteroever is mijn partij die denkoefening allang aan het maken en zijn we wat dat betreft een beetje ondervertegenwoordigd. Het Waasland heeft op dit moment twee eminente vertegenwoordigers: enerzijds iemand die het Linkerscheldeoevergebied vertegenwoordigt en anderzijds de federale minister van Buitenlandse Zaken, de heer De Gucht, die geacht wordt een kenner te zijn van het Waasland. Als we de kapitaalsstructuur hertekenen, wensen we ook de beheersstructuur te hertekenen. Los van het ongetwijfeld interessante antwoord van de minister, kan ik nu al aankondigen dat we een met redenen omklede motie zullen indienen die beide bekommernissen nogmaals voor het voetlicht brengt.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de voorzitter, de heer De Meyer heeft gelijk dat de wet-Chabert een anomalie is geworden. We hebben inderdaad te maken met gewijzigde functies. Aanvankelijk was het Linkeroevergebied als een industriële haven uitgetekend, maar na verloop van tijd hebben de watergebonden functies de overhand genomen. Het Doeldok is decennialang onderbenut of zelfs onbenut gebleven omdat de grote chemische concerns niet afkwamen. Mijnheer Penris, dat wil echter niet zeggen dat de industrie niet meer zou investeren, want dat is hoegenaamd niet waar. De huidige investeringen zijn veeleer downstreaminvesteringen in activiteiten die

verderop in de productiekolom zitten en die aanhaken bij het bestaande petrochemisch complex.

Zoals gezegd, begint de logistieke functie langzamerhand de overhand te nemen. Er is daarnaast sprake van een functievervaging. We zien op de rechteroever bijvoorbeeld dat de Katoennatie ook logistieke activiteiten op de terreinen van het chemisch bedrijf Solvay gaat aanvatten. Men kan geen strikte scheidingslijn meer trekken tussen een logistieke watergebonden activiteit enerzijds en industriële activiteiten anderzijds.

Een tweede reden waarom de wet-Chabert achterhaald is, is dat we sinds het Havendecreet een andere visie hebben ontwikkeld op het beheer van de haven. Er is duidelijk sprake van een eenheid van beheer voor de verschillende zeehavengebieden, waarin het Vlaamse Gewest volgens het Havendecreet niet langer moet participeren. Op die twee punten schieten de voorstellen van de heer De Meyer tekort omdat hij wel degelijk nog uitgaat van het bestaan van enerzijds het Havenbedrijf Antwerpen en anderzijds de Maatschappij voor het Grond- en Industrialisatiebeleid. De eenheid van beheer wordt daar zeker niet mee bewerkstelligd. Als we de Maatschappij voor het Grond- en Industrialisatiebeleid laten wat ze is, blijft het Vlaamse Gewest daarin participeren, wat volgens het Havendecreet niet langer wenselijk zou zijn.

Ik heb de indruk dat de heer De Meyer van twee ruiten wil eten. Enerzijds wil hij de Maatschappij voor het Grond- en Industrialisatiebeleid ongemoeid laten, hoewel we ook vragen kunnen stellen bij de effectiviteit van het beleid dat daar wordt gevoerd. Anderzijds wil hij een duidelijkere vertegenwoordiging van het Waasland in het Havenbedrijf Antwerpen omdat hij daar blijkbaar een grote melkkoe in ziet. Ik denk niet dat dat de bedoeling kan zijn.

De heer Jos De Meyer: U moet opletten met interpretaties.

De heer Bart Martens: Ik lees tussen de regels en alles staat voor discussie open.

Ik denk dat we beter naar een eenheid van beheer gaan, waarbij ook de Maatschappij voor het Grond- en Industrialisatiebeleid en het Havenbedrijf Antwerpen in elkaar opgaan en een grondbeleid kunnen voeren met voorkoopp rechten, een concessiebeleid en een gezamenlijk acquisitiebeleid. Zo komen we veel

beter tegemoet aan wat de decreetgever destijds met het Havendecreet voor ogen had.

In die eengemaakte beheersstructuur moeten uiteraard de lokale gemeenschappen, steden en gemeenten een representatieve vertegenwoordiging krijgen. Daarvoor kan men kijken naar de lusten en lasten die elk lokaal bestuur ondervindt van die haven. De studies die in opmaak zijn, kunnen ons daar iets bij leren. We kunnen niet alleen kijken naar de lusten en de lasten maar ook naar de gronden, middelen en investeringen die in het verleden zijn ingebracht in heel het gebied. Wat dat betreft, gaat de heer De Meyer soms wat kort door de bocht door te stellen dat nieuwe ontwikkelingen bijna exclusief Antwerpen ten goede zullen komen. In het kader van het Deurganckdok is toch afgesproken dat de opbrengsten van het logistiek park Waaslandhaven volledig voor rekening van de intercommunale Land van Waas zijn. Dat is destijds in dezelfde package deal overeengekomen. Stellen dat door de logistieke ontwikkelingen in de Waaslandhaven het Waasland niet meer aan de bak komt en van al de meerwaarde die gegenereerd wordt door al die ontwikkelingen niets binnenhaalt, is de waarheid geweld aandoen.

Ik heb begrip voor het feit dat we nu gaan werken aan een nieuwe beheersstructuur voor heel het havengebied, gebaseerd op de eenheid van beheer. De interpellatie van de heer De Meyer, waarin het tweesporenbeleid wordt aangereikt met enerzijds de Maatschappij voor het Grond- en Industrialisatiebeleid, waar klaarblijkelijk niets aan moet veranderen, en anderzijds het Havenbedrijf waar het Waasland een grote vertegenwoordiging in krijgt, komt daar niet aan tegemoet.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, onze fractie is ook bereid om na te denken over een nieuwe beheersstructuur voor het Gemeentelijk Havenbedrijf met een correctere vertegenwoordiging voor het Waasland en Antwerpen. Daarbij moet gekeken worden naar de lasten en de lusten om tot een verdeelsleutel te komen en een vertegenwoordiging. Het is utopisch te denken dat nog voor 8 oktober kan geregeld worden hoe en wanneer die verdeelsleutel er zal zijn, mijnheer Penris. Het getuigt van realisme te zeggen dat dat iets voor na 8 oktober zal worden. De debatten zullen dan hevig opslaan.

Ik sluit me aan bij de heer Martens als hij zich vragen stelt bij de eenheid van beheer. Het is een zaak te pleiten voor een uitbreiding van de vertegenwoor-

diging in het Havenbedrijf in een nieuwe beheersstructuur en een andere zaak ook te pleiten voor een blijvend bestaan van de Maatschappij voor het Grond- en Industrialisatiebeleid, wat tussen de regels kan worden gelezen. Over de wenselijkheid daarvan moet worden nagedacht, maar ik twijfel er niet aan dat dat aan bod zal komen in de debatten na 8 oktober.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, ik heb met zeer veel interesse de verschillende standpunten beluisterd. Ik vind het zeer positief dat we in een periode zijn terechtgekomen waar de complementariteit van de verschillende Vlaamse zeehavens nadrukkelijk door iedereen wordt onderschreven en dat er een intensere samenwerking mogelijk is. Die zal positieve effecten hebben voor de groei van onze zeehavens. Ik ben ook heel positief gestemd dat van onderuit, van de ondernemingen zelf, er nadrukkelijke vragen zijn om een nauwere samenwerking tussen de verschillende havens te hebben, rekening houdende met de complementariteit en de diversiteit van de verschillende havens. Gedurende deze legislatuur kunnen we een stap zetten en zullen we inspanningen leveren voor een grotere samenwerking dan nu het geval is, zonder te vervallen in een centralistische benadering.

Ik stel vast, samen met de leden, dat onze havens steeds meer gemeenschappelijk worden gepromoot in het buitenland. Ik lees bijvoorbeeld dat dit het geval is voor Antwerpen en Gent. We moeten die intensere samenwerking tussen de Vlaamse havenbesturen een goede structuur geven. Dat is een heel belangrijke uitdaging, die ik ook zal aangaan. Ik zal ter zake op het juiste ogenblik de juiste voorstellen formuleren.

In het Havendecreet van 2 maart 1999 wordt in hoofdstuk V de wet-Chabert zo aangepast dat de maritieme zone onder de bevoegdheid valt van het Gemeentelijk Havenbedrijf en de industriële zone wordt beheerd door de Maatschappij voor het Grond- en Industrialisatiebeleid van het Linkerscheldeoevergebied. Samen met u stel ik vast, en dat bleek duidelijk uit de vragen van de heer De Meyer, dat de voorgestelde prognoses inzake industriële en maritieme ontwikkeling waarop die taakverdeling zich baseerde, onder druk van elementen als de petroleumcrisis en de toenemende globalisering, geen werkelijkheid zijn geworden.

Mijnheer Penris, over de vraag in welke mate daarvoor een evenwichtige verdeling van de baten en las-

ten tussen Antwerpen en het Waasland onder druk komt te staan, kan ik me momenteel niet uitspreken. Het Vlaamse Gewest is immers niet betrokken bij de studie naar de verdeling van de baten en de lasten van de Waaslandhaven in opdracht van het Intergemeentelijk Samenwerkingsverband van het Land van Waas en de provincie Oost-Vlaanderen.

Als ik goed ben ingelicht, is de studie nog niet volledig afgerond, maar zou ze wel interessant materiaal bevatten, over de trafieken, de toegevoegde waarde, de werkgelegenheid, de werkloosheidsgraad, de personenbelasting, de uitbouw van de gemeentelijke voorzieningen, enzovoort. Het is heel belangrijk dat die studie wordt afgerond en dat iedereen die rechtstreeks of onrechtstreeks bij de ontwikkeling van de haven van Antwerpen betrokken is, over de resultaten van die studie kan beschikken en er ook zijn visie en reactie op kan geven. De studie zal het debat objectiveren, maar ze moet ook het onderwerp uitmaken van overleg. Diverse overlegorganen zouden op dit vlak een constructieve rol kunnen spelen.

De heer Martens verwees er al naar. Artikel 5 van het Havendecreet bepaalt dat 'de in het havenbedrijf participerende rechtspersonen een publiekrechtelijk karakter hebben'. In paragraaf 1 van dat artikel staat: 'Het Vlaamse Gewest participeert noch rechtstreeks noch onrechtstreeks in de havenbedrijven.' Verder staat bepaald 'dat de havenbedrijven onderworpen zijn aan de wetten van de handelsvennootschappen, voor zover ze niet met dit decreet of andere wettelijke bepalingen in strijd zijn'. Wil men dus tot een andere beheersstructuur komen voor het havengebied van Antwerpen, waarbij meerdere publiekrechtelijke rechtspersonen participeren in het havenbedrijf, dan moeten de betrokken overheden daar zelf het initiatief toe nemen. Het Vlaamse Gewest komt, volgens artikel 5, paragraaf 1, van het Havendecreet daarvoor niet in aanmerking. Daar het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen volgens het Havendecreet nu de havenbestuurlijke bevoegdheden uitoefent in de maritieme zone van het havengebied van Antwerpen, ligt het voor de hand dat het havenbedrijf zou kunnen instemmen met een nieuwe beheersstructuur, die dan een andere vorm zou moeten of kunnen aannemen dan een autonoom gemeentebedrijf. Als ik de leden hier goed heb beluisterd, is dit mogelijk. Samen met mevrouw De Ridder ben ik me er echter van bewust dat dit het nodige overleg vergt en niet halsoverkop kan gebeuren.

Indien dit overleg zou leiden tot de conclusie dat een nieuwe beheersstructuur van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen aangewezen is, en dat meer-

dere gemeenten of provincies zouden willen participeren in het havenbedrijf, dan zal dat uiteraard in overeenstemming moeten worden gebracht met het decreet inzake de intergemeentelijke samenwerking en het Provinciedecreet. Natuurlijk wil ik daar samen met u aan werken.

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, ik denk dat dit het eerste gesprek is geweest tijdens deze zittingsperiode over het havenbedrijf, over het beheer ter zake, over de verdere ontwikkeling van de Linkerschelde-oever en de betrokkenheid van het Waasland bij het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen.

Mijnheer de minister, ik ben het met u eens als u zegt dat we niet haastig mogen werken. Het is belangrijk dat eerst het nodige studiewerk plaatsvindt. Daarom moeten we wachten op de definitieve resultaten van de studie die is besteld door Land van Waas, in samenwerking met de provincie Oost-Vlaanderen, en die overigens wordt uitgevoerd door de Universiteit Antwerpen.

We hoeven vandaag niet tot conclusies te komen. Als ik alles goed beluister, zal dat zeker en vast nog niet mogelijk zijn. Het gesprek leert me echter ook, als ik de leden uit Antwerpen beluister, dat er bijzonder selectief wordt geluisterd.

Sommige sprekers reageren zelfs enigszins agressief als er in het Waasland wordt gesproken over de haven van Antwerpen. Collega's, sta me toe om hier deze persoonlijke beschouwing te maken. Als ik het kort moet samenvatten, is het verleden van de haven van Antwerpen gelegen in Antwerpen. De toekomst is gelegen op de Linkeroever, in Beveren, in de provincie Oost-Vlaanderen.

Minister Kris Peeters: De toekomst ligt in heel Vlaanderen, mijnheer De Meyer.

De heer Jos De Meyer: Dat was net mijn volgende punt, mijnheer de minister. U hebt een interessante idee ontwikkeld in verband met het Vlaams havenbedrijf. Sta me echter toe dat ik eraan toevoeg dat uw voorgangers, ook ministers-presidenten, deze idee al hebben gelanceerd. Daarmee zeg ik niet dat het een slecht plan is.

Geachte collega's, ik wil heel duidelijk stellen dat voor het Waasland de Maatschappij voor Grond- en Industrialisatiebeleid een bijzonder belangrijk instru-

ment was, is en dat ook in de toekomst zal zijn. We hechten daar bijzonder veel belang aan.

Mijnheer de voorzitter, ik zal niet op de uitspraken van de collega's reageren. Ik heb hier alleen een algemene beschouwing gegeven. Mijnheer de minister, ik zal geen motie aankondigen. In de loop van de volgende maanden zullen we de gesprekken op verschillende plaatsen moeten voortzetten.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, ik zal trachten niet in herhaling te vallen. De interpellatie van de heer De Meyer is interessant omdat op die manier het debat wordt geopend. Mijn fractie gaat dat debat niet uit de weg. Ik spreek hier voor zowel de Linkeroever als de Rechteroever. Wij zijn er al klaar mee. Ik stel vast dat de andere fracties er nog niet uit zijn. Ze voeren een 'politique politicienne'-discours. Hun houding zal afhangen van de uitslag van de verkiezingen van 8 oktober. Dat werd door de ene al wat uitdrukkelijker gezegd dan door de andere.

Wij vinden dat het debat niet mag worden ontsierd door een dergelijk discours, want het is een fundamenteel debat. Minister Peeters zei daarnet dat het over Vlaanderen gaat, en niet meer over Linker- en Rechteroever. We zijn inderdaad aan het spreken over een Vlaamse haven. (*Opmerkingen van de heer Jos De Meyer*)

Mijnheer De Meyer, laat me eerst even mijn rede-nering afmaken. De met redenen omklede motie die we hebben aangekondigd, bevat twee delen. Het Waasland heeft recht op een vertegenwoordiging in dat Vlaamse havenbedrijf, dat Linker- en Rechteroeveroverschrijdend is. Het moet zelf uitmaken wat het Waasland juist is. De vertegenwoordiging staat in verhouding tot zijn inbreng.

Mijnheer de minister, u hebt er terecht op gewezen dat de wet op de handelsvennootschappen hier van toepassing is. We moeten bepalen wat de waarde is van de inbreng van die nieuwe partij in het bestaande bedrijf. A rato van die waarde zullen wij zijn inbreng honoreren qua aandeelhoudersschap enerzijds en bestuursmandaten anderzijds.

Daarnaast moeten de bestuursmandaten een vertegenwoordiging zijn van de aandeelhoudersstructuur. De aandeelhouders zijn de gemeenten. Ik ga er dus niet meer mee akkoord als er tijdens de volgende

legislatuur aandeelhouders of beheerders zijn, die wel 'iets' vertegenwoordigen, maar die voor het overige elke deskundigheid ontberen.

De heer De Meyer moet zich bovendien duidelijk bewust zijn van het feit dat als het Waasland wenst toe te treden tot dat nieuwe, groeiende, Vlaamse bedrijf, er ook moet worden gekeken naar de investeringen die het bedrijf zal moeten doen. Wij wensen verder te groeien, mijnheer De Meyer. We zullen op Linkeroever en op Rechteroever bijkomende investeringen moeten doen, die we zelf zullen moeten bekostigen.

Mijnheer de minister, ik heb u toch goed begrepen! U zult misschien nog een deeltje bekostigen, maar het bedrijf zal voor een groot deel zelf zijn verantwoordelijkheid moeten opnemen. Mijnheer De Meyer, ik hoop dat u zich, als kandidaat-aandeelhouder, bewust bent van dat gegeven. Als we een Saeftinghedok willen aanleggen, als we een tweede ontsluiting van de Waaslandhaven willen realiseren, vrees ik dat we zelf voor de kosten zullen moeten opdraaien. Ik hoop dan ook dat u daar de centen voor bij elkaar krijgt!

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw helder en correct antwoord. Het is goed dat we het debat zijn aangegaan. We moeten het ook met open vizier voeren. Voor geen enkele oever mag er een heilig huisje overeind blijven. De Antwerpenaren kunnen niet verwachten dat het gemeentelijk havenbedrijf bij wijze van spreken op slot gaat en nooit een vertegenwoordiger van het Waasland kan dulden. Omgekeerd moet het Waasland er ook niet van uitgaan dat de Maatschappij voor Grond- en Industrialisatiebeleid om welke reden ook op een ongewijzigde manier verder moet blijven boeren. Beide clubs moeten kunnen opgaan in een nieuwe structuur. Op basis van objectieve criteria moet elk lokaal bestuur een vertegenwoordiging hebben.

Voor het grondbeleid, het concessiebeleid, het acquisitiebeleid is het nodig voor een eenheid te zorgen. Dat is in het belang van de ontwikkeling van de haven. Bedrijven kijken ook niet naar de oever om hun strategie te bepalen, ze stippelen één beleid uit. Voor de havenontwikkeling moet hetzelfde gelden.

Misschien moeten we ook verder durven doordenken. We moeten ons afvragen of het logisch is dat de milieu- en stedenbouwkundige vergunningen door

twee provincies worden afgehandeld. Misschien moet er één loket worden opgericht waar de aanvragen kunnen worden ingediend.

De gedachten zijn vrij. U zegt dat het Vlaamse Gewest hier niets mee te maken heeft. Het is aan de lokale besturen om uit te maken hoe ze in intergemeentelijk verband verder gaan. Toch moet het Vlaamse Gewest eens nadenken in hoeverre het wenselijk en mogelijk is om te komen tot één milieuvergunningenbeleid en één beleid op het vlak van stedenbouw voor heel dit gebied. Het heeft de tweede grootste concentratie aan chemische bedrijven ter wereld. Het stelt bijzondere eisen aan de vergunningverlenende overheid. Die moet met ingewikkelde instrumenten zoals milieuzoneringstechnieken nagaan voor welke milieuparameters welke milieugebruiksruimte nog aanwezig is. Het gaat niet op om op een aparte eigen manier de milieuvergunningen af te wikkelen op Rechter- en Linkeroever.

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mijnheer Penris, het is niet abnormaal om op de resultaten van een belangrijke studie te wachten alvorens in deze complexe materie tot conclusies over te gaan.

Mijnheer Penris, ik ben het niet met uw redenering eens. Bovendien, indien uw collega's van Linkerscheldeover het er wel mee eens zijn, zijn ze bijzonder naïef. Ik zal hen dat te gelegener tijd wel eens uitlegen.

Inzake de investeringen wil ik u suggereren om niet een te hoge toon aan te slaan. U citeert de minister voor de toekomst. U mag niet vergeten wie de belangrijkste investeerder geweest is in het verleden. Dat was het Vlaamse Gewest.

Mijnheer Martens, ik ben absoluut bereid om deze discussie met open vizier voort te zetten. U mag het me niet kwalijk nemen, maar ik krijg het gevoel dat enkele Antwerpse collega's Linkerscheldeover willen inlijven bij Antwerpen. Daar zou ik bijzonder voorzichtig mee zijn. Ik kan alleen maar herhalen wat ik al gezegd heb: het Waasland blijft enorm veel belang hechten – vandaag, morgen en overmorgen – aan de maatschappij.

Met redenen omklede motie

De voorzitter: Door de heer Penris c.s. werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen

omklede motie aangekondigd. Ze moet zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Margriet Hermans tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de stand van zaken in de noord-zuidverbinding in de Antwerpse Kempen

De voorzitter: Mevrouw Hermans heeft het woord.

Mevrouw Margriet Hermans: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, ik heb deze vraag al lang geleden ingediend. Ze werd door omstandigheden eindelijk geagendeerd.

Op 4 juni 2005 namen wij met belangstelling kennis van uw plannen voor de noord-zuidverbinding. De werkzaamheden zouden starten in 2008. Dat is niet meer zo veraf. U kondigde aan geen bijkomende studies te bestellen en snel vooruit te willen met de realisatie. U engageerde er zich toe om een nieuwe verbinding in het kader van de noord-zuidverbinding aan te leggen, waarbij u resoluut koos voor het tracé volgens het gewestplan.

Uit een antwoord enkele maanden geleden op een eerdere vraag hieromtrent, bleek dat ten gevolge van het MER – door Aminor conform verklaard – een pakket maatregelen zouden worden opgenomen die de milieueffecten milderden. Dat MER blijkt nu reeds vijf jaar oud te zijn. Is het niet dringend tijd deze studie te actualiseren? Vijf jaar is in deze maatschappij een lange periode. De verkeerssituaties kunnen intussen totaal veranderd zijn. Wat zijn volgens het MER de nieuwe aanzuigeffecten en ruimtelijke effecten voor de regio?

Omwille van de aanwezigheid van enkele speciale beschermingsgebieden moest een passende beoordeling van het project worden opgemaakt. Aan de hand van de startnota zouden de administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten en Landschappen en de provincie zich kunnen uitspreken over de nieuwe weg en of die voldoet aan het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Ruimtelijk Structuurplan van de provincie Antwerpen.

Er zou sprake zijn om bepaalde natuurgebieden te declasseren. Ik stel mij de vraag of er niet eerst een streefbeeldstudie moet worden opgesteld, alvorens een landschapsgebied kan worden gedeclineerd. Is het niet net een geactualiseerd MER dat moet uitwijzen of de milieueffecten en ruimtelijke effecten al dan niet te groot zijn?

Zijn voor dit gehele project van de noord-zuidverbinding de nodige kredieten al ingeschreven? Zijn ze reeds voorhanden? Wat is de omvang van deze kredieten?

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de vraag van mevrouw Hermans heeft inderdaad een lange weg afgelegd. Een 'lange tijd' is in dit dossier een relatief begrip.

Op 4 juni 2005 hebt u inderdaad gezegd dat u zich zou engageren om het belangrijkste en tevens oudste dossier van de Kempen, de noord-zuidverbinding, te realiseren. Aangezien we al over meer dan voldoende studies beschikken, vond ik het verstandig van u dat u toen besliste om geen bijkomende studies te bestellen.

Mijnheer de minister, u hebt toen ook beloofd om een nieuwe verbinding tussen Kasterlee en de ring rond Geel aan te leggen. U kiest waar ook het Vlaams Belang voor kiest: het gewestplantracé. Dat loopt rond het centrum van Kasterlee en naast de dorpskern van Geel-Ten Aard met de nieuwe brug over het Kempens kanaal en de verbinding met de ring in Geel. Het gewesttraject raakt aan de natuurgebieden De Hoge Mouw in Kasterlee en Gooreind in Geel. Het probleem met De Hoge Mouw zou worden opgelost door middel van een tunnel. Wat bent u van plan voor Gooreind? Denkt u aan een gedeeltelijke opheffing van de bescherming of aan de aanpassing van de bestemming? Hebt u hierover al contact gehad met minister van Ruimtelijke Ordening Van Mechelen? Mevrouw Hermans heeft reeds gevraagd naar de omvang van de kredieten, en ze vroeg ook of ze voorhanden zijn. Zo dadelijk zullen we wel een antwoord krijgen op deze vragen.

Ik zou nog willen weten of de werkzaamheden aan de reuzenbrug in Geel-Punt zoals beloofd zullen starten in 2007, of de eerste spadesteek voor het traject tussen Kasterlee en Geel nog steeds gepland is in 2008 en of alle werkzaamheden inderdaad in 2011 achter de rug zullen zijn.

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik denk dat we inzake de noord-zuidverbinding bondgenoten kunnen worden indien u bereid zou zijn een beetje water in de wijn te doen inzake één punt op de noord-zuidverbinding. Iedereen in deze zaal is het erover eens dat de situatie in Kasterlee onhoudbaar is en dat we daarvoor door een natuurgebied of onder een natuurgebied een weg moeten aanleggen die – voor wat ons betreft – aansluit op de bestaande N19. Ik denk dat iedereen het erover eens is dat er een oplossing moet komen voor de knelpunten inzake verkeersveiligheid.

We zijn het fundamenteel oneens met uw visie op de noord-zuidverbinding, want die visie zal extra verkeer op die weg tot gevolg hebben. Nog niet zo lang geleden hebben we dit debat in de Kempen gevoerd. Naast een aantal sociaal-economische partners is ook de partij van de heer Frans Peeters duidelijk vragende partij voor het doortrekken van de noord-zuidverbinding naar Nederland. Op die manier wil men een deel van het extra verkeer afleiden van de bestaande noord-zuidverbinding naar Aarschot, Leuven en Brussel. Bovendien wordt ook gezegd dat twee bestaande noord-zuidverbindingen, namelijk die van Turnhout naar Herentals en die van Oud-Turnhout naar Dessel en Mol, moeten worden ontlast door het verkeer af te leiden naar de nieuwe noord-zuidverbinding.

Iedereen met gezond verstand weet dat daardoor extra verkeer op de noord-zuidverbinding terecht zal komen. Vanuit die filosofie kan de parallelweg tussen Kasterlee en Geel worden verdedigd, maar in feite betreft het een kortetermijnredenering, want de bestaande congestieproblemen ter hoogte van Kasterlee en ter hoogte van Geel zullen enkel worden verplaatst. De heer Frans Peeters heeft gelijk dat ze voor een deel naar Ten Aard zullen worden verplaatst, maar ik ben er zeker van dat ze ook verplaatst zullen worden naar Herselt en Aarschot, de aansluiting op de bestaande autosnelweg naar Leuven en Brussel. Hiermee wordt het probleem dus verlegd.

Mijnheer de minister, ik pleit er nogmaals voor om de ruimtelijk absurde weg van ongeveer 7 kilometer lang op een paar 100 meter van een bestaande weg, te schrappen, of die nu een 2 maal 2 of een 2 maal 1 rijstroken moeten hebben. Het gaat trouwens ook over een heel dure ingreep, want de meeste recente ramingen die ik van uw medewerkers heb gehoord,

lopen op tot meer dan 30 miljoen euro voor de weg en de twee bouwwerken.

Bovendien wordt een heel mooi landschap geschon-den. Op die plek bevindt zich nog een vrij mooie open ruimte. Bovendien vormt het Gooreind een stuk van het tracé. Ik ben daar een paar weken geleden nog met een paar collega's gaan stappen. Het Gooreind is een geklasseerd landschap. Het is daar heel mooi. Ik nodig u uit om er eens doorheen te stappen. Het is geen maïsveld, maar het loont de moeite om er een kijkje te nemen.

Mijnheer de minister, ik zou willen weten hoe het zit met dat geklasseerd landschap. Ik heb uit de krant begrepen dat u een verzoek tot declassering hebt ingediend. Ik heb daarover gedebatteerd met de heer Frans Peeters tijdens het Politiek Forum in de Kem-pen. Ik ben het niet eens met zijn zienswijze, want volgens hem bestaat er geen hiërarchie en primeert met andere woorden het gewestplan op een klasse-ring als landschap. Ik ben geen jurist, maar ik denk dat zijn redenering niet volledig klopt. Ik zou graag uw standpunt kennen.

Wat het MER betreft, stelde minister Van Mechelen in antwoord op een parlementaire vraag van de heer Martens halfweg vorig jaar: 'Op basis van de huidige MER-wetgeving voor een infrastructuurwerk van een dergelijke omvang aan het hoofd- of primair wege-net is de opmaak van een plan-MER noodzakelijk. Zonder MER, waarin de afweging van de verschil-lende tracés aan bod komt, kan er geen bouwvergun-ning worden afgeleverd.' Deelt u de zienswijze van uw collega?

Mijn volgende punt betreft de streefbeeldstudies of de studies over de eventuele varianten voor het tracé. In antwoord op een schriftelijke vraag die ik u stelde, antwoordde u dat: 'Verschillende tracés, zowel het basistracé, als de verschillende alternatieve oplos-singen worden conform de inrichtingsprincipes van het RSV door AWV bestudeerd. Per tracé worden de raming, de bouwtechnische haalbaarheid, de eigen-domstructuur, de juridische en beleidsmatige rand-voorwaarden geanalyseerd. De alternatieve tracés zullen objectief worden beoordeeld.'

In een ander antwoord op een schriftelijke vraag van een collega, zegt minister Van Mechelen dat de streef-beeldstudies van AWV werden opgeschort. Lopen de alternatieve studies nog? Zijn ze opgeschort? Moet ik ze in verband brengen met het plan-MER dat al

dan niet in voorbereiding is? Een en ander is mij niet duidelijk.

Mijnheer de minister, ik wil tot slot nog even terug-keren naar het MER dat door een van de vorige ministers is gemaakt. In de presentatie die u daarover hebt gemaakt, fietst u nogal kort door de bocht. Ik analyseer de zeven parameters die het MER van 1999 onderzocht. Voor de parameter 'luchtverontreini-ging' geniet de parallelweg de voorkeur. Voor 'water' geniet de bestaande weg aanhouden de voorkeur. Voor 'bodem' geniet de bestaande weg aanhouden de voorkeur. Voor 'geluid' geniet de parallelweg de voorkeur. Voor 'fauna en flora' geniet de bestaande weg aanhouden de voorkeur. Voor 'landschap' geniet de bestaande weg aanhouden de voorkeur. Voor de parameter 'mens' wordt de bestaande weg verkeers-kundig positiever geëvalueerd dan het basistracé. Van de zeven parameters zijn er dus vijf die stellen dat de bestaande weg de voorkeur geniet op de parallelweg. Ik vraag me dan ook af waarom die moet worden aangelegd in dat mooie landschap en die bovendien extra verkeer zal aantrekken.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de voorzitter, het is ook onze zorg dat de besluitvorming rond dit dos-sier correct verloopt. Mijnheer de minister, ik heb u daarover ook al een actuele vraag gesteld. Haast en spoed is in deze ongewenst omdat we dan in een juridisch sukkelstraatje dreigen te belanden. Ik moet er geen tekening bij maken. Onder andere Groen! heeft aangekondigd dat als de parallelweg er in deze vorm komt, de partij juridisch verzet zal aantekenen. Ik heb destijds gevraagd om rekening te houden met de Europese en Vlaamse natuurbehoudwetgeving die stelt dat voor speciale projecten die een mogelijk negatief effect op speciale beschermingszones heb-ben, er een correcte procedure moet worden gevolgd. Er moet een passende beoordeling worden gemaakt. Als daaruit blijkt dat er negatieve effecten uitgaan op de speciale beschermingszone, dan moet naar alter-natieven worden gezocht.

Naast die wetgeving is er ook nog de MER-proce-dure. Minister Van Mechelen heeft in antwoord op een schriftelijke vraag gesteld dat voor infrastruc-tuurwerken van dergelijke omvang aan het hoofd- of primair wegennet met eventuele tracévarianten, er op basis van de huidige milieuwetgeving een plan-MER moet worden opgemaakt. Hij zegt verder dat het cruciaal is dat in het kader van die MER-pro-

cedure alle mogelijke tracés en alternatieven worden bestudeerd. Een streefbeeldstudie kan naast een MER verschillende elementen van inrichting en tracévarianten verder uitklaren, evenwel binnen de opties van categorisering in uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Minister Van Mechelen zegt dus duidelijk dat er een plan-MER moet komen waarin alle tracés worden onderzocht en dat een streefbeeldstudie wel degelijk kan helpen om bepaalde alternatieve tracévarianten verder uit te klaren. Dat was trouwens aan het gebeuren. De streefbeeldstudie die om-weet-ik-veel welke reden is opgeschort, bestudeerde wel degelijk de optimalisatie van het bestaande tracé voor het traject Kasterlee-Geel. Ik vind het bijzonder jammer dat die studie niet is voortgezet.

We moeten ons ook houden aan het RSV dat de N19 categoriseert als een primaire weg van categorie 2. Dat is een weg die eerder een verzamelfunctie dan een verbindingsfunctie heeft en heeft als bedoeling het verkeer af te leiden naar de hoofdwegen. In dit geval zijn dat de E313 en de E34. Dat betekent concreet dat het verkeer dat van die regio naar Brussel moet, niet moet worden afgeleid richting Herselt, Aarschot en Leuven en dan naar Brussel, maar wel langs de ring rond Antwerpen en de E19 naar Brussel moet rijden. Er staan trouwens met het Masterplan Antwerpen mega-investeringen op stapel om aan de congestie te verhelpen. Het RSV stelt dat voor de inrichting van dergelijke wegen een aantal principes moeten worden nageleefd. Ik citeer: 'In vele gevallen zullen wegen die worden geselecteerd als primaire weg categorie 2 wegens bestaande erffuncties en gemengde verkeersafwikkeling moeten worden omgebouwd zodat scheiding van verkeerssoorten mogelijk is. Dit kan slechts uitzonderlijk door de aanleg van nieuwe rondwegen en parallelle tracés voor het doorgaand verkeer. Deze aanleg is enkel mogelijk wanneer op geen enkele andere wijze de leefbaarheid kan worden verbeterd.' Dat laatste is natuurlijk het onderwerp van een alternatief onderzoek in het kader van een MER of het onderwerp van een streefbeeldstudie. We moeten het resultaat daarvan afwachten.

Ik zou het bijzonder jammer vinden mocht dit hele dossier op de lange baan worden geschoven en in een juridisch sukkelstraatje terechtkomen door de discussie over het parallelle tracé. Iedereen is er het klaarblijkelijk over eens dat er voor het knelpunt Kasterlee een oplossing moet komen. Er is een grote maatschappelijke en politieke consensus over dat dit de prioriteit van de prioriteiten is. Ik zou het

bijzonder jammer vinden mochten we straks in het besluitvormingstraject de zaak blokkeren en ook de oplossing voor Kasterlee blokkeren doordat men in het verdere verloop van het traject het niet eens raakt en naar de rechter stapt om elkaar het leven zuur te maken. We moeten zoeken naar een maatschappelijke en bestuurlijke consensus die de zaak vooruit doet gaan.

We moeten het RSV au sérieux nemen. Ofwel zeggen we dat het RSV het bij het rechte eind had en kiezen we voor de verzamelfunctie, en dan moeten we het alternatief voor het optimaliseren van het bestaande tracé voorbij Kasterlee ernstig nemen, ofwel schuiven we het RSV aan de kant, maar dan moeten we de procedures doorvoeren om dat RSV te wijzigen. Als er partijen willen afstappen van de verzamelfunctie en voluit prioriteit willen geven aan de verbindingsfunctie, moeten we oog hebben voor de consequenties op het vlak van de verkeersleefbaarheid stroomafwaarts in Herselt en Aarschot. De noord-zuidverbinding is een verbinding voor de Kempen in plaats van door de Kempen. We moeten wat mij betreft in de filosofie van het RSV blijven om een antwoord te bieden op de bestaande verkeersleefbaarheidsproblemen die er ontegensprekelijk momenteel op dat tracé zijn.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Frans Peeters: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, nog geen jaar geleden hebben we over de noord-zuidverbinding uitvoerig van gedachten gewisseld. Vanzelfsprekend moeten alle wettelijke procedures gevolgd worden om de risico's te beperken.

Ik ben verheugd dat mevrouw Hermans daarover een vraag stelt, vooral omdat ze vorig jaar in deze discussie uitdrukkelijk de vraag stelde om een goede oplossing te vinden voor Gooreind en ze resoluut koos voor het oorspronkelijke tracé op het gewestplan. Dat zijn letterlijk haar woorden uit het verslag van het debat dat we een jaar geleden hebben gevoerd.

Het is spijtig dat zeven jaar geleden over de noord-zuidverbinding een MER is gemaakt waar niets mee is gedaan. Dat MER is heel duidelijk: het spreekt geen enkele voorkeur uit voor eender welk tracé. Mijnheer Daems, u mag daarover denken wat u wilt, maar ik heb dat MER van nabij vanuit de lokale overheid gevolgd. Bijvoorbeeld inzake leefbaarheid en verkeersveiligheid zegt het rapport heel duidelijk dat het basistracé het beste is. Er is ook een voet-

noot die zegt dat op termijn het basistracé de meeste mogelijkheden biedt, waar het alternatieve tracé wel eens beperkend zou kunnen zijn om de functie waar te nemen. Dat is als noot door de mensen die het MER hebben opgesteld, neergeschreven.

Ik ga nog even verder op de opmerking die is gemaakt over de verkeersafwikkeling. Ik heb de indruk dat de categorisering der wegen bijna een theoretisch verhaal is geworden als men de praktijk enigszins kent. Wat stellen we vast in de Kempen? U moet het niet met mij eens zijn, maar vraag het dan maar eens aan de burgers. We worden geconfronteerd met sluipverkeer op lokale wegen in dorpskernen, en met lokale besturen die bijna in alle aanpalende straten en dorpen snelheidsbeperkingen invoeren, net omdat de noord-zuidverbinding haar functie niet aankan en niet invult. Ik wil dat benadrukken, want dat wordt vergeten.

Er worden tellingen gedaan op primaire wegen, en dan worden er streefbeeldstudies gemaakt. Die zijn enorm duur en zullen de eerste tien jaar niet worden uitgevoerd, want er is geen geld voor. Ik kan getuigen van verschillende gemeenten in de Kempen die streefbeeldstudies hebben gemaakt die onuitvoerbaar zijn. Het wordt hoog tijd dat men eens met gezond verstand studies maakt in de plaats van om de haverklap nieuwe studies te bestellen en niets te doen, want dat is de realiteit.

Ik wil hier pleiten voor het gezond verstand. In de Kempen is er een enorm groot maatschappelijk draagvlak om de noord-zuidverbinding integraal uit te voeren.

De heer Rudi Daems: Dat draagvlak bestaat in Geel en in Kasterlee. Maar als je de ruimte krijgt om alle mensen van de Kempen uit te leggen wat de visie is achter de parallelweg en achter de noord-zuidverbinding, ben ik er zeker van dat dat draagvlak bijlange niet zo groot is als u zegt.

De heer Frans Peeters: Mijnheer Daems, dat is uw mening. Ik stel vast dat er in de Kempen een grote eensgezindheid is, ik zeg niet unanimité. Ik daag u uit om in de Kempen eens een bevraging te doen van noord tot zuid, van Ravels tot en met Herselt. Ik ben ervan overtuigd dat er een grote meerderheid is om die noord-zuidverbinding te onderschrijven zoals ze op dit ogenblik voorligt. Mij interesseert de stand van zaken. We zijn er ook vragende partij voor dat

de procedures correct worden gevolgd, dat spreekt vanzelf.

Gaat het nu inderdaad over het gewestplantraject? Primeert het gewestplan nu op het beschermd landschap? In welke mate kan dat beschermd landschap worden gedeclasseerd? Nog geen tien jaar geleden is er een landbouwgebied geklasseerd, niet als natuurgebied, maar als landschap, enkel en alleen om die noord-zuidverbinding te verhinderen. Ik wil de leden er op wijzen dat er nog geen tien jaar geleden in Kasterlee geen draagvlak was om door de Hoge Mouw te gaan. Dat weet iedereen hier zeer goed. Mijnheer de minister, uw voorgangers hebben toen gezegd dat dit niet kon. Nog geen tien jaar later is er plots wel een draagvlak. Ik verzeker u dat voor Geel-Ten Aard en de Dokter Vandeperrestraat identiek hetzelfde zal gebeuren. Wij moeten een oplossing vinden voor die verdoken mobiliteit, die aanleiding geeft tot sluipverkeer, onveiligheid en een totaal gebrek aan verkeersleefbaarheid in de kleinere dorpen. Daar spreekt niemand over. Dit wordt nooit mee opgenomen in de tellingen, maar we worden er wel dagelijks mee geconfronteerd.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister, een tijd geleden hebben we hier een gedachtewisseling gehad over die beroemde alternatieve financiering, ook PPS-constructies genoemd. Mijnheer de voorzitter, het zou goed zijn mochten we weer eens een tussentijdse stand van zaken krijgen over dat dossier van VIA-Invest.

Zowel de heer Martens als de heer Daems hebben al gewezen op het aspect van risicobeheersing bij bestuurshandelingen. Ik blijf daarop hameren. Dat speelt ook een rol bij een ander belangrijk dossier, in Antwerpen. Er moeten een aantal administratieve stappen worden gezet, waarbij niet mag worden vergeten dat steeds de mogelijkheid bestaat om naar de Raad van State of zelfs naar Europese instanties te stappen. Ik pleit voor een zorgvuldige aanpak van het dossier. De vraag rijst immers hoe dat risico dat men loopt, wordt ingeschat. Ik heb dat begrip gehaald bij de mensen van Ernst & Young, in het kader van de ontwikkelingen met betrekking tot de Antwerpse infrastructuurwerken.

Mijnheer de minister, ik weet niet of u vandaag al kunt antwoorden op de volgende vraag. De werken van de brug van Temse zult u op de klassieke wijze

laten uitvoeren. Dat is algemeen bekend. Ter vervanging zou er worden voorzien in een ander project van spoorwegwerkzaamheden. Dat vind ik een merkwaardige gang van zaken. Wat zijn de objectieve redenen voor die keuze?

Aan de heer Martens wil ik het volgende zeggen, gebaseerd op lokale ervaringen, met betrekking tot wat de heer Peeters zonet zei. Als er één grote theorie in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen staat, dan is het die over alles wat te maken heeft met het categoriseren van wegen. Dat is een theoretisch concept. Een aantal professoren heeft dat onderzocht: zij hebben bijna de hand aan zichzelf geslagen. Ze moesten vaststellen dat dit gewoon een theoretische oefening is geweest. Zo worden wegen bij ons gecategoriseerd als wegen die alleen nog maar een lokale functie hebben, terwijl er dagelijks 10.000 voertuigen overheen jakkeren. Ik vraag me af wat in dat geval het alternatief is. Ik wil best nog eens een discussie voeren over die categorisering, maar dan wel een discussie op basis van de feiten.

Mijnheer de minister, hoe zit het nu met die alternatieve financiering? Wanneer krijgen we nu eigenlijk een meerjarenprogramma? Tot mijn grote teleurstelling hebben we dat niet. Ik heb een programma 2006 gekregen. Er worden allerlei uitspraken gedaan over werken die in de komende jaren zullen worden uitgevoerd, maar ik zie dat nergens vertaald in een fysisch programma. In mijn vorig leven was het altijd de gewoonte dat er een soort driejarenprogramma werd gegeven, terwijl we nu een éénjaarprogramma krijgen, waarbij wordt gezegd wat er in 2006 zal worden uitgevoerd. Blijkbaar zijn er voor 2008 echter al keuzes gemaakt over bepaalde werken. Mocht u een meerjarenprogramma geven, dan zou u tegemoetkomen aan de vraag van mevrouw Hermans.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, geachte leden, het is niet de eerste maal dat dit dossier hier wordt besproken. Ik zal trachten niet in herhaling te vallen.

Het is belangrijk dat er in een aantal dossiers die jaren hebben aangesleept, met steeds nieuwe studies, knopen worden doorgehakt. Knopen doorhakken, betekent echter niet dat we niet zorgvuldig te werk zouden gaan en de procedures niet zouden volgen, want dan zouden we binnen de kortste keren in ons eigen vlees snijden. Ik deel dus de bezorgdheid van diegenen die stellen dat we hier de procedures moeten volgen. Ik kan u verzekeren dat we daar ook

extra aandacht voor hebben, niet alleen in dit dossier, maar ook in andere.

We mogen zeker niet vervallen in de fouten uit het verleden. Ik zal die fouten niet opsommen – dat is ook niet de vraag. Ik kan u echter wel zeggen dat ik nog steeds bijkomende rekeningen moet betalen doordat de zaken onzorgvuldig zijn aangepakt.

Op dit ogenblik wordt door de huidige projectwerking een aanvulling op het MER uitgewerkt, in functie van een aantal gewijzigde elementen, ook in de regelgeving. Wat dat laatste betreft, denk ik bijvoorbeeld aan de watertoets. Hier wordt dus volop aan gewerkt. Mijnheer de voorzitter, ik zal de MER-studie overmaken aan deze commissie. Het is belangrijk dat iedereen ze heeft en ze in al haar facetten leest. Zoals de heer Frans Peeters daarnet heeft gezegd, is de essentie van een MER-studie dat alle voor- en nadelen van de verschillende mogelijkheden worden bekeken. Dat is ook in deze studie gebeurd. Geen enkele MER-studie spreekt echter een voorkeur uit.

Mevrouw Hermans, de regelgeving is gewijzigd. Ik verwijs naar de watertoets. De aanvulling wordt nu volop uitgewerkt. Die aanvulling is zeer interessant en noodzakelijk.

Het klopt niet dat er eerst een streefbeeldstudie nodig is vooraleer een – gedeeltelijke – declassering mogelijk is. Deze procedure staat los van andere procedures, ze kan perfect afzonderlijk worden doorlopen. Wel is het zo dat de MER-studie uitspraken moet doen over de geplande milderende of flankerende maatregelen.

Op 25 november 2005 werd duidelijk beslist dat de noord-zuidverbinding een van de elementen met een alternatieve financiering is. De investeringskost wordt geraamd op 75 miljoen euro. De financiering zal gebeuren via de NV Via-Invest. Mijnheer Peumans, op een ander moment wil ik daar graag meer tekst en uitleg over geven. Er wordt hard gewerkt aan het dossier omdat dit punt essentieel is om de missing links weg te werken.

We volgen ook de procedures en zorgen voor aanvullingen voor die zaken die mogelijk gedateerd zijn. De al dan niet gedeeltelijke declassering staat daar los van. Ook wat dat betreft, werden de nodige acties ontwikkeld. De financiering loopt via de NV Via-Invest.

Mijnheer Huybrechts, ik heb heel duidelijke uitspraken gedaan over de timing. Ik doe er ook alles aan om me aan die timing te houden. We moeten natuur-

lijk de procedures doorlopen. Rekening houdend met het maatschappelijke draagvlak ben ik ervan overtuigd dat we het dossier tijdens deze legislatuur kunnen afwerken.

Mijnheer Martens, op uw vragen heb ik al in het verleden geantwoord. Ik wil hier niet in herhaling vallen.

De voorzitter: Mevrouw Hermans heeft het woord.

Mevrouw Margriet Hermans: Mijnheer de minister, er zou een projectteam samengesteld zijn om zich eventueel over dat dossier te ontfermen. Die zouden ook een startnota maken, vooral over Kasterlee-Geel. Is er al iets concreets uit de bus gekomen? Het belangrijke punt is Geel-West, waaraan eerst gewerkt zou worden. Hebt u al enig idee wanneer de werken daar zullen beginnen? De bevolking is optimistisch: er is al een café met de naam 'Fly-over'. (*Gelach*)

Minister Kris Peeters: Het projectteam pakt binnen de administratie het dossier verder aan. We zijn al vrij ver gevorderd. Ik heb u gezegd waar we nu mee bezig zijn, namelijk de problematiek van de gedeeltelijke klassering. Voor wat betreft de fly-over zijn de vooropgestelde data nog altijd haalbaar.

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Een paar elementen zou ik nog opnieuw onder uw aandacht willen brengen.

Ik heb verwezen naar het MER van 1999. Voor de zeven parameters staat er een beschrijving van de keuze. Het MER doet op het einde inderdaad geen definitieve uitspraak voor het ene of het andere. Ik geef toch graag één citaat, de rest is gelijkaardig: 'Omwillen van het functioneren van het verkeerssysteem op Vlaams schaalniveau wordt het alternatief tracé' – dus de bestaande weg – 'ook verkeerskundig positiever geëvalueerd dan het basistracé.' Dat is voor het aspect 'mens', maar zo kunnen we ook citaten lezen over de zes andere aspecten. Het MER vindt daar niet zoveel doekjes om.

Mijnheer de minister, kunt u me antwoorden op de vragen die ik heb gesteld? Misschien bent u niet bij machte om dat nu te doen, maar dan kunnen we er in een latere vraag om uitleg op terugkomen. Ik wou bijvoorbeeld weten of er een plan-MER komt voor de parallelweg of voor het noord-zuidtracé in zijn geheel.

Is er een hiërarchie tussen de klassering en het gewestplan? Kan het gewestplan een klassering overrulen?

Is de streefbeeldstudie opgeschort? (*Opmerkingen van minister Kris Peeters*)

Mijnheer de minister, naar welke studie verwijst u dan? U zegt dat zowel het basistracé als verschillende alternatieven worden onderzocht op de eigendomsstructuur, de technische haalbaarheid en de juridische en beleidsmatige randvoorwaarden. U zegt dat de alternatieve tracés objectief zullen worden beoordeeld. Misschien zijn uw inzichten ondertussen veranderd, maar ik wil graag weten wat op dat vlak nog gebeurt.

Uit de discussie over Via-Invest meen ik te begrijpen dat werd besloten om de noord-zuidverbinding als één van de vijf projecten te selecteren en via PPS te werken. Toen werd echter geen keuze gemaakt over het tracé. Ik denk dus dat alles nog mogelijk is.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de minister, u zegt dat een aanvulling van het MER in de maak is, waarbij ook de watertoets zal gebeuren. Wordt het MER nu geüpgraded tot een plan-MER, dat volgens minister Van Mechelen noodzakelijk is? Of gaat het om een aanvulling op het project-MER? Via welke procedure gebeurt deze aanvulling? Ondertussen werd de MER-wetgeving veranderd. Bij elk MER werd ook een kennisgevingsprocedure ingevoerd. Wordt dergelijke kennisgevingsprocedure ook gepland voor deze aanvulling?

Zal het MER ook de mobiliteitseffecten van de verschillende varianten bestuderen? Ik wil ook verwijzen naar het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, dat een duidelijke functie voor deze verbinding voorstelt.

Mijnheer de minister, u hebt ook geen antwoord gegeven op de vraag van mevrouw Hermans of de passende beoordeling, die moet plaatsvinden conform de Europese natuurbehoudswetgeving en het Vlaamse Natuurdecreet, al dan niet is gemaakt of wordt gepland.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister, u zegt dat u veel bijkomende facturen moet betalen. Komt

dat nu niet meer voor? Over welke facturen gaat het dan? Mijnheer de minister, uiteindelijk zorgt uw administratie voor de uitvoering. Het is nooit leuk als een huishouden geconfronteerd wordt met extra kosten. Hetzelfde geldt ook voor een minister, want extra kosten leggen beslag op de normale begrotingsmiddelen. Ik veronderstel dat we daar nog meer over zullen horen, mijnheer de minister.

We blijven met spanning de ontwikkeling van Via-Invest volgen. In het Programmadecreet staat dat het Fonds ter Valorisatie van de GIMV-participatie zal participeren in de scholeninfrastructuur. Is het de bedoeling dat het ook zal participeren in de wegeninfrastructuur? We hebben daar een algemeen overzicht van gekregen, maar we moeten het dossier blijven volgen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Ik heb bekendgemaakt dat ik bijkomende facturen heb gekregen van de Leien en van de ring rond Antwerpen. Dat zijn slechts twee voorbeelden. De administratie en het agentschap hebben daarover intern gediscussieerd. Er werden bijkomende instructies gegeven. Ik wil niet meer geconfronteerd worden met hoge bijkomende rekeningen. Dat begint bij het bestek en de opvolging daarvan.

Als ik duidelijk kan communiceren over Via-Invest zal ik dat ook doen, zeker als u daar vragen over stelt. We zijn nog volop bezig met het opstellen van de statuten van Via-Invest. Ik hoop dat ik u binnenkort meer informatie kan geven. Het heeft geen zin om dat nu al te doen, anders komt u me later met de bewijzen in de hand vertellen wat ik gezegd heb. Ik heb geleerd dat enige voorzichtigheid positief kan zijn.

Dat geldt ook op andere vlakken. Als ik zeg dat er een aanvulling komt van het MER, dan wil ik die aanvulling afwachten vooraleer ik daar uitspraken over zal doen. Ik wil wachten op de conclusies. Of die aanvulling al dan niet volstaat, mijnheer Martens, zal ik dan pas kunnen beoordelen.

Mijnheer Daems, de voorschriften uit het gewestplan zouden primeren op de klassering. De rechtspraak bevestigt dat. De vraag is welke stelling we moeten volgen, rekening houdend met de procedures en dergelijke. Er moet een juridische argumentatie worden opgebouwd over de wijze waarop die hiërarchie hier tot uiting komt. De juridische dienst binnen de admi-

nistratie heeft zich daarmee beziggehouden. In de stelling die ook door de heer Frans Peeters werd verdedigd, blijft die hiërarchie duidelijk overeind.

Mijn antwoord is mijn antwoord, en op de andere aspecten van de vraag zal ik hard werken, samen met de projectgroep, zodat er in dit dossier nog tijdens deze legislatuur belangrijke vooruitgang wordt geboekt.

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mijnheer de minister, ik dank u voor deze aanvullingen. Hoe zit het met het plan-MER? Hangt dat ook samen met het project-MER? Staat het er niet boven? Komt er een plan-MER waarin de verschillende varianten worden bestudeerd? Dat is cruciaal voor het debat, ook maatschappelijk gezien.

Minister Kris Peeters: Ik wacht af wat een en ander oplevert.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de invoering van duurzaamheidscriteria bij de toekenning van groenestroomcertificaten voor biobrandstoffen

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, op dit ogenblik kunnen stroomproducenten een groenestroomcertificaat verkrijgen per 1.000 kilowattuur elektriciteit die ze opwekken door middel van hernieuwbare energiebronnen zoals zonne-energie, windenergie, waterkracht, getijdenenergie, golfslagenenergie, geothermie, biogas, stortgas, rioolwaterzuiveringsgas en biomassa. In een aantal gevallen echter worden terecht vraagtekens geplaatst bij de weinig duurzame wijze waarop sommige van deze hernieuwbare energiebronnen worden aangewend. In sommige gevallen kan moeilijk van duurzame toepassingen worden gesproken.

Voorbeelden daarvan zijn de biobrandstofinstallaties op palmolie die op een allesbehalve duurzame

wijze wordt gewonnen. Er worden grote delen van het regenwoud voor gekapt. Lokale bevolkingsgroepen worden op sociaal onaanvaardbare wijze ingezet om te werken, en leefgemeenschappen worden ontneemd. Bovendien maken de verre transporten dat de op basis van dit soort biobrandstof opgewekte stroom niet in aanmerking zou mogen komen voor certificaten.

Een ander voorbeeld is de omgebouwde oude steenkoolcentrale van Electrabel in Awirs, weliswaar in Wallonië, maar wel een typevoorbeeld van niet-duurzaam gebruik van biomassa. Het is de eerste oude steenkoolcentrale die volledig werd omgebouwd om op houtpellets te functioneren, maar het verbranden van houtpellets in zo'n elektriciteitscentrale met laag rendement is eigenlijk pure verspilling van biomassa. Met de warmte die daar verloren gaat, zou een stad als Antwerpen verwarmd kunnen worden.

Ook in Vlaanderen is er een aantal oude inefficiënte laagrendementcentrales, waar biomassa wordt bijgestookt. Het gaat om de centrales van Ruien, Langerlo, Rodenhuijze en Mol, oude centrales die stuk voor stuk allang afgeschreven zijn en een rendement hebben van slechts om en bij de 35 percent, wat zeer laag is. We kunnen dan ook niet spreken van duurzaam gebruik van hernieuwbare energiegrondstoffen als ze gebruikt worden in zulke centrales met zo'n laag rendement.

Het is ook duidelijk dat, als stroomproducenten groenestroomcertificaten kunnen bekomen met een minimum aan inspanningen door wat biomassa bij te stoken in die oude centrales, ze geen enkele incentive krijgen om in nieuwe productiecapaciteit te investeren. Nochtans hebben we daar nood aan. Electrabel – noem het maar Suez – haalt zijn groenestroomcertificaten voornamelijk uit niet-duurzame bijstook in dat soort oude inefficiënte allang afbetaalde centrales. Daar krijgen ze dan nog geld voor ook.

Mijnheer de minister, is het bij de toekenning van groenestroomcertificaten niet aangewezen duurzaamheidscriteria voor biomassa in te bouwen? Bent u bereid de VREG daar opdracht toe te geven? Bij WKK bijvoorbeeld worden ook minimale rendementseisen gesteld voor de toekenning van WKK-certificaten. Het WWF heeft een reeks criteria opgesteld. Misschien kan de VREG zich daardoor laten inspireren. Er zijn verschillende soorten biomassa, en de wijze waarop ze worden gebruikt, maakt dat we niet altijd van duurzaamheid kunnen spreken.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de voorzitter, ik sluit me graag aan bij de vraag van de heer Glorieux. We moeten er inderdaad voor zorgen dat groene stroom niet in een slecht daglicht komt te staan door de wijze waarop biobrandstoffen worden geteeld, ingevoerd of aangewend.

De federale overheid heeft in haar wet op de toekenning van accijnsvrije quota voor biodiesel, biobenzine of bio-ethanol die op de markt zullen worden gebracht, wel degelijk een aantal duurzaamheidscriteria ingevoerd. Ze betreffen onder andere het pesticidengebruik en het kunstmestgebruik bij de teelt van de biogewassen, alsook de nabijheid en dus de energiekosten voor het transport naar hier. Het is nuttig dat ook hier te doen voor de groene stroom.

We merken dat de bijstook van biomassa inderdaad leidt tot een kunstmatige verlenging van de levensduur van een aantal steenkoolcentrales die worden gekenmerkt door een zeer hoge CO₂-uitstoot en een laag energierendement. Steenkoolcentrales als die van Mol en Rodenhuijze zouden volgens het Kyoto-7-scenario van het indicatief uitrustingsplan van de CREG allemaal gesloten worden. Op basis van dat scenario is ook het nationaal allocatieplan voor emissierechten gebaseerd.

Die steenkoolcentrales blijven echter allemaal open omdat ze lucratief worden. Door het bijstoken van biomassa kan immers zeer goedkope groene stroom worden geproduceerd. Die goedkope stroom kan alleen door monopolist Electrabel geproduceerd worden. Derde leveranciers of producenten blijven daarvan verstoken. De Waalse minister van Energie heeft al gezegd dat hij van plan is het certificatensysteem in Wallonië aan te passen. Hij heeft namelijk gemerkt dat dit een enorm cadeau is aan Electrabel, zonder dat daar iets extra tegenover staat.

De vraag van de heer Glorieux is terecht. Ook wat de stroom uit verbrandingsovens betreft, het organisch, biologisch deel in huishoudelijk afval van verbrandingsovens, hebben we destijds extra voorwaarden opgelegd inzake energierendement. Het is dus niet onmogelijk om dergelijke voorwaarden op te leggen voor het verkrijgen van groenestroomcertificaten. Als we een echt milieurendement willen halen uit de groenestroomcertificaten en het imago van groene stroom niet willen besmeuren, dan zullen we dat ook moeten doen voor groenestroomcertificaten die we

afleveren voor de productie van groene stroom uit biomassa.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Ik deel de bezorgdheid van de heren Glorieux en Martens. Als we het over biobrandstoffen hebben, dan betreft het een internationale markt. Daarnaast is dit ook een opportuniteit voor de ontwikkelingslanden. We kunnen dan ook niet ontkennen dat dit bijkomende opbrengsten kan opleveren voor de ontwikkelingslanden, wat niet onbelangrijk is voor de lokale bevolking.

Ik ben voorstander van een internationaal certificeringssysteem dat enkel de duurzame productie van biobrandstoffen toelaat. Vlaanderen heeft daar zelfs op aangedrongen. We hebben dit thema aangekaart in het ontwerp van aanbeveling van de Europese Raad Energie naar aanleiding van het Europees actieplan biomassa dat vorig jaar door de Europese Commissie is gepubliceerd. Het is dus mogelijk dat er een internationaal certificeringssysteem komt.

Mijnheer Glorieux, u vraagt of we de duurzaamheidscriteria voor groenestroomcertificaten niet kunnen laten opleggen door de VREG. De regelgeving laat dit echter niet toe, want de VREG heeft daar de bevoegdheid niet toe. Als we dit probleem willen aanpakken, ben ik ervan overtuigd dat we meest gebaat zijn met een internationaal certificeringssysteem.

We moeten nu opvolgen wat ter zake op Europees niveau uit de bus komt. We moeten verhinderen dat groene stroom en biobrandstoffen een negatieve connotatie krijgen.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de minister, ik ben gisteravond naar een infoavond van Greenpeace geweest. Daar waren een aantal mensen uit het Amazonewoud uitgenodigd die specifiek actief zijn in de strijd tegen de massale ontbossing. U zegt dat het hier gaat over een opportuniteit door de ontwikkelingslanden. Dat ontkennen zij met klem. Het is immers zo dat Cargill, de multinational waar het in hun geval over gaat, alle winst opstrijkt. Voor de lokale bevolking valt er niets te rapen, integendeel zelfs. De lokale bevolking wordt geterroriseerd door deze multinational. De verwerking van de soja gebeurt ook helemaal niet daar, maar hier bij ons. Dit levert dus zelfs geen extra tewerkstelling op grote schaal op.

U hebt gelijk dat dit best op internationaal vlak kan worden geregeld. Dit lijkt me correct. Ik zou u dan ook willen vragen op Europese en andere internationale fora zelf initiatieven te nemen. U zou op de volgende Europese top de kat de bel kunnen aanbinden en zelf een voorstel op tafel kunnen leggen.

We moeten evenwel niet op een internationale beslissing wachten. We zouden zelf een aantal rendementscriteria kunnen opleggen. Een centrale met een rendement van amper 35 percent waar wat biomassa wordt bijgestookt, zou geen groenestroomcertificaten mogen krijgen. Het gebruik in lagerendementscentrales is een pure verspilling van biomassa.

We doen in feite hetzelfde met onze WKK-installaties. Dit staat los van de wijze waarop de biomassa is geproduceerd. De WKK-installaties moeten aan bepaalde rendementseisen voldoen om voor een WKK-certificaat in aanmerking te komen. Dit moet ook mogelijk zijn voor groene stroom.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Ik zou de minister willen bedanken voor zijn antwoord. Wat de duurzame inzet van biobrandstoffen betreft, moeten evenwel twee zaken worden onderscheiden. Het gaat hier om de teelt, de productie van biobrandstoffen, en om de inzet, de manier waarop biobrandstoffen in stroom worden omgezet.

Wat de teelt betreft, kan ik me inbeelden dat de VREG moeilijk of zelfs onmogelijk criteria kan opleggen. Ik ben het eens met de stelling dat internationale criteria in dit verband wenselijk zijn. Deze criteria zijn in feite noodzakelijk om het imago van biobrandstoffen te vrijwaren.

Bovendien moeten deze criteria ervoor zorgen dat biobrandstoffen de duurzame ontwikkeling in de ontwikkelingslanden ten goede komen. Momenteel kunnen we onmogelijk stellen dat de teelt of de verwerking van biobrandstoffen de duurzame ontwikkeling in die landen ten goede komt. Het kappen van regenwoud om sojaplantages aan te leggen, is niet in het belang van de inwoners van Brazilië of van mensen waar dan ook. Ook voor het aanleggen van palmolieplantages worden vaak waardevolle wouden gekapt.

Hierover is een internationale discussie gevoerd. Tijdens deze rondetafelgesprekken is gebleken dat het aanleggen van die plantages, om het zacht uit te

drukken, niet altijd met de duurzame ontwikkeling in de betrokken landen strookt. Wat bepaalde onderdelen van de biomassa-stroom betreft, is dit wel degelijk het geval. Olijfpitten zijn in feite een restproduct. Het stoken van olijfpitten biedt de derdewereldlanden de gelegenheid om dit restproduct te valoriseren. Dit is een voorbeeld van duurzame biomassa-stroom.

Volgens mij is de VREG bevoegd om efficiëntievoorwaarden voor het productieproces op te stellen. De VREG heeft dit al gedaan voor de groenestroomcertificaten uit afvalverbranding en voor de WKK-certificaten. Ik vraag me af waarom dit voor groene stroom uit biomassa niet zou kunnen. Volgens mij is dit alvast perfect mogelijk.

Ik vind eveneens dat voor het bijstoken van biomassa in klassieke centrales voor eenzelfde hoeveelheid stroom slechts de helft van de certificaten moet worden toegekend. Op die manier zouden we de oversubsidiëring in het huidige systeem kunnen wegwerken. De kostprijs van groenestroomproductie uit bijstook bedraagt ongeveer 20 euro per megawattuur. Met een stroomcertificaat kan een producent iets meer dan 100 euro per megawattuur ontvangen. Eigenlijk wordt de groenestroomproductie door bijstook enorm overgesubsidieerd. Het is volgens mij niet de bedoeling geld te verspillen aan de oversubsidiëring van bepaalde vormen van groenestroomproductie.

Minister Kris Peeters: De punten die de heer Martens heeft aangehaald, moeten nader worden onderzocht. De heer Glorieux heeft het in eerste instantie over de duurzaamheidscriteria gehad. Hij heeft in dit verband terecht naar het kappen van het regenwoud verwezen. Een internationale certificering lijkt me de efficiëntste oplossing. In Europese context zullen we dit standpunt blijven verdedigen.

De productie van biobrandstoffen blijft een opportuniteit voor de ontwikkelingslanden. Volgens de heer Glorieux wordt deze productie door grote multinationals beheerd en blijft er voor de lokale bevolking weinig over. We moeten in samenwerking met de ontwikkelingslanden zelf onderzoeken hoe we dit kunnen aanpakken. Deze problematiek hoort evenwel in een discussie over ontwikkelingshulp thuis.

Inzake de rendementseisen ten aanzien van de elektriciteitssector moeten we nagaan welke bijkomende maatregelen we kunnen nemen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
