

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



Zitting 2006-2007

19 juni 2007

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer John Vrancken tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de verdere planning en de realisatie van het Spartacusplan	1
Vraag om uitleg van mevrouw An Michiels tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de toepassing van de taalwetgeving door De Lijn	5
Interpellatie van de heer Marnic De Meulemeester tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het vergunningsbeleid van Waterwegen en Zeekanaal NV ten aanzien van woonboten	6
Met redenen omklede moties	12
Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de beslissingen van de Vlaamse Regering rond de luchthaven van Deurne	12
Vraag om uitleg van de heer Rudi Daems tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de luchthaven van Deurne	12
Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de beslissing van de Vlaamse Regering van 16 mei 2007 om de ecologiesteun aan te passen en de gevolgen hiervan voor de sector van de hernieuwbare energie	21
Vraag om uitleg van de heer Felix Strackx tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over een capaciteitsuitbreiding van het wegennet en de aanleg van carpoolrijstroken	
Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de noodzakelijke investeringen in de weginfrastructuur	25

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen

Vraag om uitleg van de heer John Vrancken tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de verdere planning en de realisatie van het Spartacusplan

De voorzitter: De heer Vrancken heeft het woord.

De heer John Vrancken: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, het Spartacusplan maakt deel uit van het Limburgplan en het ligt nogal gevoelig voor de Limburgers onder ons. Er rijzen toch bijkomende vragen over dat bewuste Spartacusplan, want het is soms niet helemaal duidelijk.

Mevrouw de minister, in de commissie voor Openbare Werken van 27 februari werd u ondervraagd over het Spartacusplan, waarbij u in uw antwoord onder andere verklaarde: 'Ik kom nu tot de vraag over de grondige kosten-batenanalyse. Het concept Spartacus is gebaseerd op de noden van het openbaar vervoer, de kennis van De Lijn over potentiële op het terrein en de vragen van de gemeentebesturen. Vandaag zijn we bezig met een uitgebreide studie om dat alles veel beter in kaart te brengen. De resultaten worden in de komende twee maanden verwacht. Ik moet u het antwoord dus nog even schuldig blijven. Op basis van de huidige ontwerp tekst is het nog niet mogelijk om te zeggen of het Spartacusplan onder het decreet van de grote infrastructuurwerken zal vallen. Ik vermoed van wel en ik laat het onderzoeken.'

Verder verklaarde u: 'Hetzelfde geldt voor het tracé Hasselt-Maastricht. We weten dat we een verbinding willen tussen die twee steden, maar we weten nog niet waar het tracé precies zal liggen. De kwestie wordt verder onderzocht.'

Mevrouw de minister, in verband met dat tracé wil ik even uitweiden, want er schort toch een en ander met dat Spartacusproject. U wilt het Spartacusproject op de sporen zetten in 2009-2010, maar eigenlijk – twee jaar voor die datum – bestaat er nog geen duidelijkheid over het project.

U hebt in de bewuste commissie een aantal verklaringen afgelegd. U zei: 'Ik wil er eerst op wijzen dat er heel wat vragen zijn gesteld waar nog geen antwoorden op zijn. Die zullen er maar komen tijdens de volgende weken, maanden en jaren. Dat is op zich niet zo bijzonder. Zo werken we ook rond het Masterplan. We staan daar heel ver in. Dat de kostprijs na verloop van tijd varieert, betreur ik ook, maar dat is een wetmatigheid van infra-

structuurwerken. We beginnen met een visie, een planning en een ambitie, die we daarna concreet maken. Voor Spartacus is dat niet anders.'

Verder zei u: 'Ik denk dat Spartacus daar een mooi voorbeeld van is. Het zal ook de eerste lightrail zijn in Vlaanderen en dus een voorbeeld voor de rest van Vlaanderen. Het concept krijgt nu vastere vorm. We zijn volop bezig met een globale studie over Spartacus, waarin gekeken wordt naar tracébevestigingen en de verschillende mogelijkheden. Het gaat over drie nieuwe sneltramlijnen, die op hun tracé deels gebruik zullen maken van het bestaande NMBS-infrastructuurnet. Maar het overgrote deel van de lijnen bestaat wel uit nieuw aan te leggen tracés. Het concept lightrail moet nog helemaal worden ontwikkeld, want we moeten onder meer sporen leggen. We starten de werken van de eerste lijn van Spartacus in 2009-2010. We gaan er alles aan doen om in 2009 te starten, maar het tracé moet nog worden bepaald, het milieueffectenrapport moet nog worden opgemaakt enzovoort.'

Vervolgens zei u: 'Ook voor Limburg is het heel belangrijk dat de sporen die vandaag gebruikt worden door treinen, gebruikt worden voor lightrail. Maar de onderhandelingen daarover lopen dus nog altijd.'

Mevrouw de minister, hoever zijn die onderhandelingen gevorderd? Als u binnen twee jaar dergelijke zware investeringen gaat doen, moet nu toch ergens de beslissing vallen of de lightrail gebruik kan maken van de bestaande infrastructuur of dat nieuwe spoorlijnen gelegd moeten worden, naast de bestaande.

Het financiële aspect is een apart onderdeel dat we in ogenschouw moeten nemen. Voor het volledige Spartacusplan hebt u in een budget van 155 miljoen euro voorzien. Uit berekeningen van het ACV-Limburg – een niet-verdachte bron –, in een studie die gebaseerd is op bepaalde natrekbare parameters, blijkt dat alleen de spoorlijn van Hasselt naar Maastricht 221 miljoen euro zou kosten. Dan vraag ik me af in hoeverre het volledige Spartacusplan voor Limburg eigenlijk door gang kan vinden, als men ervan uitgaat dat een deel van het project ondergebudgetteerd is.

De studie maakt melding van een elektrisch dubbelspoor tussen Hasselt-station en Villicus-Diepenbeek voor 70 miljoen euro, 17 kilometer spoor van Beverst tot Lanaken voor 27 miljoen euro, beveiligde overwegen voor 223.000 euro, de uitbouw van de sneltramterminus Hasselt-station voor 8 miljoen euro, een stelplaats plus onderhoudskosten voor 37 miljoen euro, het onteigenen en verleggen van straten voor 42 miljoen

euro en de aankoop van extra stellen wordt geraamd op 36 miljoen euro. Dat geeft een totaal van 221 miljoen euro. Hoe kan men de totaalkost van het volledige Spartacusplan op 155 miljoen euro schatten als een vierde daarvan al 221 miljoen euro kost?

We zijn intussen meer dan drie maanden verder en ik vraag me af of de resultaten van de uitgebreide studie over de noden van het openbaar vervoer, de kennis van De Lijn over potentiële op het terrein en de vragen van de gemeentebesturen al bekend zijn.

Hoe ver staat het met het onderzoek van het tracé in de verbinding tussen Hasselt en Maastricht? Is het MER al aangevraagd? Wanneer verwacht u daar de resultaten van?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer Vrancken, u zegt zelf dat er in Limburg een grote gevoeligheid bestaat over dit dossier. Ik interpreteer dat als een grote steun, en dat is ook wat ik voel op het terrein, op Riemst na misschien.

U hebt zelf verwezen naar mijn antwoord van februari waarin ik de parallel trek met andere grote projecten en visies over mobiliteit en openbaar vervoer. Ik sta heel erg achter de keuze van de vorige en van de huidige Vlaamse Regering om ervoor te zorgen dat Limburg een inhaalbeweging kan maken op het vlak van openbaar vervoer. We doen dat niet door alleen te werken met extra busverbindingen maar ook de link te leggen tussen het spoor en het klassiekere regionaal openbaar vervoer, met name de lightrail. Het regionaal vervoer moet zich ook afspelen op de sporen en kan dus niet beperkt blijven tot trams en premetro's.

Om een draagvlak te hebben bij de lokale besturen, is De Lijn momenteel bezig met een ruime informatieronde bij de verschillende gemeenten in Limburg. Tegelijkertijd lopen er ook heel wat studies. Dat is de normale gang van zaken. We beginnen met een visieontwikkeling, en op basis daarvan kunnen we fijnmazig bestuderen waar bijvoorbeeld het tracé moet komen.

Wat de potentialiteiten betreft, hebben we een korte studie laten uitvoeren door Goudappel Coffeng BV. Het is een soort van quickscan door het hanteren van een aantal vuistregels die snel de indruk geven van het effect van lijnennetwijzigingen. Het doel is vrij snel te kunnen berekenen wat de potentie is van het Spartacusplan. Op basis van die berekeningen komt het studiebureau tot een toename van 50 percent openbaarvervoerreizigers. Nu zijn er dat 49,8 miljoen, of 45 miljoen bij De Lijn en 4,8 miljoen bij de NMBS. Dat betekent dat er een reizigerswinst van 24,9 miljoen reizigers zou kunnen worden gerealiseerd.

Op basis van deze berekeningen mag dus een reizigersgroei van 58 percent verwacht worden. Aangezien het

hier opgetelde telpunten betreft en reizigers over een langere afstand dus vaker worden geteld, en de lijnenverbeteringen meer reizigers over langere afstanden gaan aantrekken, staat de toename van 58 percent meer voor de reizigerskilometers dan voor het aantal reizigers. Ik schat dat de toename van het daadwerkelijke aantal reizigers iets lager dan 50 percent zal liggen.

De eerste indruk van de verbetering van het lijnennet bracht ons tot een grove schatting van de vervoerstoeiname van 60 percent. Dat getal lijkt hier redelijk benaderd te worden. Toch moet het getal met omzichtigheid worden gehanteerd. Als er een andere selectie van telpunten was gemaakt, dan waren de cijfers anders geweest. Een van de redenen waarom we vandaag nog geen beter zicht hebben op de totale toename, is dat we nog wachten op bijkomende gegevens van de NMBS. U hebt daarnet ook gevraagd naar de stand van zaken bij de NMBS. We zijn daar volop mee bezig. Ik kan u een update laten bezorgen maar ik heb niet specifiek geïnformeerd naar de stand van zaken in de onderhandelingen met de NMBS. U zegt terecht dat het nogal cruciaal is dat de onderhandelingen met de NMBS goed worden afgerond.

Een deel van de NMBS is niet zo erg te vinden voor het lightrailconcept. Dat geldt niet voor de hele NMBS. Dit is het eerste project dat we in Vlaanderen willen realiseren. Ik heb nooit onder stoelen of banken gestoken dat wat mij betreft, hierna snel ook andere projecten moeten kunnen volgen in andere provincies. Eens de eerste stap gezet is door lightrail te laten rijden op de infrastructuur van de NMBS, kunnen ook de volgende stappen veel sneller worden gezet.

U vroeg naar de stand van zaken in het onderzoek naar de tracés Hasselt-Maastricht en of de MER al aangevraagd is. Op dit moment is het onderzoek naar het tracé voor de verbinding tussen Hasselt en Maastricht lopende.

Ik weet niet of u naar de tentoonstelling in het provinciehuis bent gaan kijken. *(Opmerkingen van de heer John Vrancken)*

Iedereen was uitgenodigd. *(Opmerkingen)*

Ik zal dat nog eens laten nagaan, maar iedereen was meer dan welkom. Het was een open tentoonstelling. Bij de opening waren ontzettend veel gemeentebesturen aanwezig.

De heer John Vrancken: Inderdaad, daar zijn een hele hoop uitspraken en vaststellingen gedaan. Wij weten uit welingelichte bron dat daar uitspraken gedaan zijn over bepaalde Spartacusplannen, over de kostprijs en de haalbaarheid van het geheel.

Minister Kathleen Van Brempt: Het is de allereerste keer dat ik van uw ACV-studie hoor en die is daar niet aan bod gekomen.

De heer John Vrancken: Dit is nochtans in de pers geweest.

Minister Kathleen Van Brempt: Het spijt me, ik lees Het Belang van Limburg niet alle dagen. Ik buig nederig mijn hoofd daarvoor. Ik kom daar nog op terug.

Het onderzoek naar het tracé loopt. In grote lijnen ligt het natuurlijk vast. We zijn volop bezig met de definitieve vastlegging van het tracé. De MER is daarin een belangrijke en noodzakelijke stap. Hier worden immers de milieueffecten van de verschillende varianten onderzocht.

De Lijn heeft begin september 2006 de MER-procedure voor de verbinding Hasselt-Maastricht aangevat. De kennisgeving werd door de administratie volledig verklaard op 20 maart 2007. Deze kennisgeving – eerste stap in de MER-procedure – werd in de periode april-mei ter inzage gelegd van de bevolking. De Lijn verwacht tegen eind juni de beslissing van de administratie over de richtlijnen. Daarna kan worden aangevat met de opmaak van het ontwerp en het definitieve MER voor de lightraillijn Hasselt-Maastricht. Het afronden van de MER-procedure voor de sneltramlijn Hasselt-Maastricht wordt verwacht in het voorjaar 2008.

De beslissing van de Vlaamse Regering en Limburg in het Limburgplan – om te beginnen met de lijn Hasselt-Maastricht – begint nu heel concrete vormen aan te nemen.

In de meerjarenbegroting van De Lijn hebben we de middelen ingeschreven voor deze eerste lijn. De andere moeten in de toekomst nog worden gebudgetteerd. Net zoals Pegasus doen we dit in stappen. Alle kritiek ten spijt is de eerste stap nu wel gezet.

De bedragen die u noemt, zijn totaal nieuw voor mij. Ik heb die krant niet gelezen. Het verbaast me dat een vakbond de kostprijs van infrastructuurwerken begint te berekenen. Ik ben geen ingenieur en sta altijd in nederige bewondering voor de kostenberamingen van de administratie. Misschien heeft het ACV nieuwe ambities in de vakbondswerking. Ik zal die cijfers zeker eens ter hand nemen. Wij werken uiteraard met de berekeningen van De Lijn, de adviseurs en ingenieurs. Met andere woorden, naar aanleiding van het Limburgplan heb ik de kostprijs bekeken. Die is waar nodig geactualiseerd. Dat bedrag is opgenomen in de meerjarenbegroting van De Lijn.

De voorzitter: De heer Vrancken heeft het woord.

De heer John Vrancken: Ik dank u voor uw antwoord, mevrouw de minister.

Het MER zal eind 2008 afgerond zijn. Dat is vrij snel, de meeste MER's nemen drie jaar in beslag.

Ik zal u een schriftelijke vraag stellen met mededeling van die cijfers van het ACV. Deze studie is gebaseerd op gegronde feiten. Het is merkwaardig dat ze totaal verschilt van de berekeningen van de administratie. Het gaat over het viervoud. Dat is toch enorm. Het ACV heeft frappante elementen opgenomen in zijn studie, die uw diensten blijkbaar vergeten hebben. Als u daarmee rekening houdt, zou het hele Spartacusplan op de lange baan kunnen worden geschoven bij gebrek aan geld. Ik zal u het nodige cijfermateriaal bezorgen. Ik hoop dat u de twee studies kunt vergelijken.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, ik was vorige week vrijdag bij de burgemeester van Maastricht, de heer Gerd Leers, u welbekend. Dat is de man van de coffeeshops. Een van de punten die ik met hem heb besproken, was de verbinding met Maastricht. Daar ben ik trouwens contacten over aan het leggen. Ik weet niet in welke mate de burgemeester dat dossier kent, maar tot mijn grote verbazing gaat hij ervan uit dat er een dieselloccverbinding komt tussen Hasselt en Maastricht. Ik wijs op het standpunt van het actiecomité dat ijvert voor het opnieuw openen van de spoorlijn tussen Antwerpen en Keulen. Dat is een werkgroep van het ACV met een aantal gepensioneerden. Dat is niet de vakbond zelf, maar een aantal gepensioneerden. We hebben het daar al over gehad.

Destijds is een raming van 50 miljoen euro vooropgesteld. De lijn tussen Hasselt en Maastricht is meer dan 25 kilometer lang, denk ik. Als ik het goed heb begrepen, vertrekt die lijn aan het station van Hasselt, om vervolgens via de kanaalkom en het Kolonel Dusartplein te lopen, richting Diepenbeek. Ergens, ik weet niet waar, zou die lijn dan een aansluiting maken op het bestaande spoor. De vorige maal hebt u me gezegd dat er een volledige alternatieve lijn moet komen, daar de bestaande spoorlijn, de zogenaamde Montzenlijn, al zwaar belast is door zowel goederen- als personenvervoer. In dat verband rijzen er heel wat vragen. Ik denk dat het niet de bedoeling is daar in het kader van deze vraag om uitleg nader op in te gaan. Toch wil ik een paar vragen stellen, ook naar aanleiding van de schriftelijke vraag die op 10 mei 2006, inmiddels meer dan een jaar geleden, werd gesteld.

Wat is de stand van zaken in dit dossier? De voorzitter kan beamen dat we vorige week in de commissie voor Financiën een hoorzitting hebben gehouden over de LRM. Ik heb toen gevraagd aan de heer Monard, maar ook aan de heer Buteneers, de nieuwe algemeen directeur, hoe het nu staat met al die aspecten van het Limburgplan en de prefinanciering. Mevrouw de minister, u hebt me indertijd geantwoord dat er al gesprekken waren geweest met LRM-LISOM over de prefinanciering van de infrastructuurwerken en dat er op dat ogen-

blik een aantal mogelijkheden werden bekeken. Dat is een jaar geleden. Ik veronderstel dat die mogelijkheden bekeken zijn. Is die prefinanciering nu rond? Volgens de monitoringtabel van de uitvoering van het Limburgplan zou die prefinanciering immers onder meer worden gebruikt om die studie te betalen.

Dat brengt me bij mijn tweede vraag. Hoe zit het nu eigenlijk met de uitvoering van de beslissing van de Vlaamse Regering van 20 juli 2006? Ik hoor in de wandelgangen dat dit werd aanbesteed. Twee studiebureaus hadden zich ingeschreven. Die bureaus hebben zich ook verbonden met een communicatiebureau waarvan ik de naam hier niet durf te noemen. Nu schijnt dit op de lange baan te zijn geschoven. *(Opmerkingen van minister Kathleen Van Brempt)*

Die communicatie wordt gekoppeld aan een communicatiebureau. Dat lijkt me vrij logisch. Ik heb ook geen namen genoemd. Nu schijnt dit alles echter te zijn afgefloten. Ik heb begrepen dat de financiering volgens Lijninvest zou verlopen. Klopt dat of niet? Betekent dit dat er geen uitvoering wordt gegeven aan de beslissing van de Vlaamse Regering van 20 juli 2006, waarmee de regering haar goedkeuring heeft gegeven voor een studie tegen de ronde som van 15.556.400 euro? Daarbij valt te lezen dat 7,2 miljoen euro komt van de LRM-prefinanciering, dat er sprake is van 5,4 miljoen euro vast te leggen op de VVM-begroting, dat 2,8 miljoen euro moet worden vastgelegd bij de VIF-kredieten en nog eens 2,5 miljoen euro op de klassieke kredieten van Openbare Werken. Wat is de stand van zaken hier? Wordt die beslissing al dan niet uitgevoerd?

Verder zou ik nu toch graag eens formeel willen weten wat het standpunt van de stad Maastricht is. Ik lees daar allerlei verhalen over. De brug over de Maas in Maastricht zou niet kunnen worden gebruikt. Er is veel scheepvaartverkeer, zodat de brug viermaal per uur moet worden opgehaald. Bovendien gaat Wallonië nu beginnen met de constructie van een grote sluis in Ternaaien, vlakbij Maastricht. Dat betekent dat het verkeer dat nu via Antwerpen gaat, via die sluis zal gaan. Ik weet niet of u dat weet. Een deel van het scheepvaartverkeer naar Rotterdam zal dus niet meer via Antwerpen gaan. Er is een verband met dit dossier: hoe vaker er een boot langskomt, hoe vaker de spoorwegbrug over de Maas open moet.

Mevrouw de minister, mocht u trouwens de situatie in Maastricht niet kennen, dan nodig ik u graag uit om daar eens een zaterdagmiddag rond te wandelen. Dat is mijn geboortestad. Ik ken ze dus zeer goed. Dan kunnen we eens ter plaatse bekijken wat u daar in feite wilt doen. Hoe gaat die lightrail tot aan het station van Maastricht geraken? Dat zou ik graag eens willen weten. Iedereen gaat ervan uit, volgens mij in Maastricht ook, dat dit gewoon via het bestaande spoor zal gebeuren. Dat kan echter helemaal niet, want u hebt me geant-

woord dat er sprake is van technische argumenten vanwege de spoorwegen waarom dit niet kan. Daar zou ik duidelijkheid over willen hebben. Dat sluit een beetje aan bij de vragen van de heer Vrancken.

De heer John Vrancken: Daar sluit ik me natuurlijk bij aan. Ik vraag me ook af of er rekening wordt gehouden met die lijn 20a. Er is inderdaad een comité dat pleit voor de heropening van die lijn. Dat zou tegen ongeveer een tiende van de kostprijs kunnen gebeuren van wat men nu in de begroting reserveert voor het aanleggen van die lightraillijn naar Maastricht, namelijk ongeveer 25 miljoen euro tegenover 221 miljoen euro. We weten echter ook dat de Walen daar dwars gaan liggen. Zij hebben enige invloed op de NMBS. Dat heeft dan weer te maken met de afspraken die zijn gemaakt in 2001. Toen heeft men de NMBS eigenlijk verkocht aan Wallonië. Daar zullen we nog wel eens op terugkomen. Er is dus een studie die aantoonde dat het heropenen van die lijn 20a minder kost dan het aanleggen van een nieuwe lijn, een lightraillijn naar Maastricht. Gaat u ermee akkoord ook die mogelijkheid te onderzoeken, om te bekijken of dit niet zou kunnen passen in het Spartacusplan? Het zou alleszins veel minder geld kosten. Het zou ook veel sneller gaan. Nu zou pas in 2009 worden begonnen met de werken voor de nieuwe spoorlijn.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer Peumans, wat die studie betreft, moet ik me informeren over de jongste stand van zaken. De financiering van de infrastructuur zal uiteraard via Lijninvest gebeuren. Klopt het dat dit onlangs werd vermeld in een artikel in Knack? Verwijst u daarnaar?

De heer Jan Peumans: Ik lees Knack niet.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik weet niet wat de laatste stand van zaken van de studie is, maar ik zal me informeren. Ik laat het u zeker en vast weten.

Ik heb een voorstel in verband met alle andere technische vragen. U moet mij excuseren, want ik weet absoluut niet hoe de link met het station van Maastricht zal worden gelegd. Ik kan me dat absoluut niet visueel voorstellen. Volgens mij liggen de tracés nog niet exact vast. Een groot aantal zaken liggen nog ter studie voor: de merites en de financiële haalbaarheid ervan moeten worden nagegaan. Ik stel voor dat we hier in het parlement eens een deftige voorstelling organiseren waarbij alle facetten van de tracébeplanning Hasselt-Maastricht aan bod komen. We kunnen dan ook de vragen voorleggen aan de technici. We moeten eens nagaan wat een goede timing zou zijn, want natuurlijk moeten een aantal zaken dan al bekend zijn.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw An Michiels tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de toepassing van de taalwetgeving door De Lijn

De voorzitter: Mevrouw Michiels heeft het woord.

Mevrouw An Michiels: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het lijkt wel een vervolgverhaal, want al verschillende keren hebben ik, collega's uit mijn fractie en collega's uit andere fracties u ondervraagd over de tweetalige bestemmingsborden op bussen van De Lijn, vooral in Vlaams-Brabant.

Ik heb u daar in februari nog een schriftelijke vraag over gesteld. U liet me toen weten dat alle filmaanduidingen aangepast waren, dat de instructies luiden dat op het grondgebied van Vlaams-Brabant uitsluitend de Nederlandstalige films en op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijke Gewest tweetalige films dienen te verschijnen. U voegde daaraan toe dat de instellingen handmatig door de chauffeurs dienen te gebeuren en dat het de chauffeur is die verantwoordelijk is indien de niet aangepaste filmbeelden verschijnen.

Ik heb daarna nog bussen zien rondrijden met tweetalige opschriften. Blijkbaar was ik niet de enige, want zowel de heer Dehaene als de heer Demesmaeker hebben u hierover vragen gesteld, respectievelijk op 4 mei en op 27 april – dus geruime tijd na mijn vraag. Begin juni kregen zij antwoorden op hun schriftelijke vragen. Die antwoorden waren dezelfde als het antwoord dat ik had gekregen in februari, maar u had er een paragraaf aan toegevoegd waarin u liet weten dat het feit dat er soms nog tweetalige opschriften verschenen, te wijten was aan technische problemen met het opladen van de software.

Onder meer het gemeentebestuur van Grimbergen heeft ondertussen al formeel geprotesteerd tegen de tweetalige bestemmingsaanduidingen bij de VVM. In Grimbergen rijden er blijkbaar nog heel veel bussen met tweetalige opschriften rond. Het maakt duidelijk dat het niet gaat om incidentele fouten van individuele chauffeurs die vergeten om de opschriften aan te passen. Men kan zich niet langer verschuilen achter de individuele chauffeur die de richtlijn niet naleeft.

Na de klacht uit Grimbergen, na de vragen vanuit mijn fractie en na vragen van collega's uit andere fracties luidt mijn conclusie dat er bij De Lijn onwil bestaat om zich aan de instructies te houden en om de taalwetgeving na te leven.

In de marge wil ik nog even vermelden dat in bussen in zowel Grimbergen als in het Pajottenland nog steeds systematisch tweetalige folders worden aangeboden aan de reizigers. Vorige keer stelde u dat het om incidentele praktijken ging, te wijten aan reizigers die tweetalige folders zouden terugstoppen.

Mevrouw de minister, ik vermoed dat u hiervan op de hoogte bent? Hebt u al overleg gepleegd met De Lijn?

In het antwoord op vragen van mijn collega's vermeldt u dat indien u nog afwijkingen vaststelt in de uitvoering, die aanleiding zullen geven tot maatregelen tegenover de betrokken uitvoerders, in casu de betrokken privé-exploitant of de betrokken chauffeur. Welke maatregelen hebt u al genomen of zult u nog nemen om ervoor te zorgen dat men, zeker bij De Lijn, een correcte uitvoering geeft aan de instructies en dat de taalwetgeving correct wordt nageleefd?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mevrouw Michiels, ik kan u verzekeren dat ik absoluut op de hoogte ben van de situatie op het terrein. Ik weet onder meer dat er in de stelplaats Grimbergen tweetalige folders ter beschikking werden gesteld van het publiek. Ik ben op de hoogte omdat dergelijke problemen altijd heel efficiënt wordenesignaleerd. Een aantal mensen in de regio is hier heel actief mee bezig – wat goed is. Ze mailen mij altijd direct en ik kan u verzekeren dat al die mails worden opgevolgd.

Ik wil ontkrachten dat er bij De Lijn sprake zou zijn van onwil inzake het toepassen van de taalwetgeving. Ik kan echt formeel zijn: De Lijn is absoluut overtuigd van de exacte en juiste toepassing van de taalwetgeving en doet al het nodige om alles ook op het terrein waar te maken. Wel moet ik toegeven dat er een aantal dingen zijn misgelopen. Ze zijn niet alleen terug te brengen tot een vergetelheid van een chauffeur. De melding dat er bussen werden opgemerkt met tweetalige bestemmingsborden, is correct. We zijn dit direct nagegaan en we hebben gemerkt dat er vooral technische problemen zijn met het opladen van de software. Daardoor is een groot aantal bussen blijven rondrijden met de tweetalige aanduiding. Men heeft me gegarandeerd dat het euvel ondertussen verholpen is. De tweetalige aanduiding zou dus niet meer mogen voorkomen.

Heel recent hebben we controles uitgevoerd. Als De Lijn in de toekomst nog afwijkingen vaststelt, zal dat aanleiding geven tot maatregelen ten aanzien van de betrokken chauffeurs of ten aanzien van de betrokken privé-exploitanten, want het gebeurt niet altijd in eigen regie.

De melding dat er tweetalige folders verspreid zijn in Grimbergen is ook correct. Dat druist in tegen de instructies. Er is onmiddellijk opdracht gegeven om de tweetalige folders uit de omloop te nemen.

Er is overleg geweest met De Lijn. Er is regelmatig contact tussen mijn kabinet en de verantwoordelijke bij De Lijn om ervoor te zorgen dat op het terrein wordt uitgevoerd wat moet. Zeer recent op 8 juni heb ik samen met

mijn collega van de Vlaamse Rand een schrijven gericht aan De Lijn om hen nogmaals te wijzen op de blijvende aandacht voor de toepassing van de taalwetgeving.

Ik hoop dat dit de laatste keer is dat u of iemand anders me daarover moet ondervragen. Ik weet dat het een probleem is, maar ik hoop dat het nu op het terrein echt is opgelost.

Mevrouw An Michiels: Dank u wel, mevrouw de minister, ik hoop ook dat het de laatste keer is. Ik vind het jammer dat De Lijn pas reageert na de vele meldingen van het publiek over de tweetalige opschriften. De Lijn had toch zelf aan u kunnen signaleren dat er een probleem was met de software. Wij zullen het nauwgezet opvolgen, net als de mensen in Grimbergen.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, geldt dat ook voor de Voerstreek? De Lijnbus 39b rijdt van Tongeren over Riemst naar Voeren. Daar staat op '39b Voeren/Fourons'. Ook nadat het is afgeschaft, stel ik vast dat de bus met tweetalige borden door de gemeente rijdt. Dat mag niet, zegt u? Hoe gaan we het dan oplossen?

Minister Kathleen Van Brempt: Ik zal het melden.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

– *De heer Freddy Van Gaever treedt als waarnemend voorzitter op.*

Interpellatie van de heer Marnic De Meulemeester tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het vergunningsbeleid van Waterwegen en Zeekanaal NV ten aanzien van woonboten

De voorzitter: De heer De Meulemeester heeft het woord.

De heer Marnic De Meulemeester: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, wonen op water is in Vlaanderen een vrij recent fenomeen, maar heeft de laatste jaren sterk aan populariteit gewonnen. In Nederland is deze woonvorm al veel langer ingeburgerd en veel ruimer aanwezig. Ze komt ook in heel diverse vormen voor. Terwijl het in Vlaanderen vooral om gebouwde binnenschepen gaat, kent men in Nederland ook woonarken, scharken, aquavilla's en zelfs verschillende vormen van paalwoningen.

Dat Nederland al een langere traditie kent voor het wonen op water in alle mogelijke vormen, volgt uit de

aanwezigheid van heel wat meer waterwegen. Toch wordt het ook gezien als een waardevol alternatief in een context van schaarser en vooral duurder wordende bouwgronden en woningen. Het is bijvoorbeeld ook een oplossing voor het stijgende waterpeil dat, zeker in Nederland, in kwetsbare gebieden een gevaar vormt voor conventionele woningen. Bovendien geeft deze woonvorm een nuttige nieuwe bestemming aan binnenschepen die voor vrachtvervoer uit de vaart worden genomen.

Het hoeft niet te verwonderen dat Nederland al sinds 1918 een wettelijke regeling heeft voor woonschepen. De betreffende wet op de woonwagens en woonschepen werd in 1999 opgeheven en sindsdien is het beleid gedecentraliseerd naar de gemeenten. De eigenaar van een woonboot betaalt huur voor het gebruik van de grond waarboven de woonboot drijft aan de eigenaar van die grond. Bij ligplaatsen van de overheid kan er ook sprake zijn van precario. Dat is het recht om boven openbare grond woonboten te hebben. Daarvoor betaalt men een retributie.

In Vlaanderen is de NV Waterwegen en Zeekanaal als waterwegbeheerder bevoegd voor het uitreiken van ligvergunningen voor woonboten. Ze werkt sinds enkele jaren volop een beleid uit. Dat er duidelijke regels komen voor deze relatief nieuwe manier van wonen, is uiteraard positief. Bij het tot stand komen van deze reglementering, de concrete uitvoering en de communicatie erover, is er echter veel minder sprake van duidelijkheid en transparantie, laat staan van constructief overleg met de betrokken woonbooteigenaars. Bij bepaalde voorwaarden voor een ligvergunning kunnen ernstige vragen worden gesteld.

U werd in deze commissie reeds tweemaal attent gemaakt op deze problematiek: op 21 juni 2005 door mevrouw Vera Dua en op 2 mei 2006 door de heer Gilbert Van Baelen. Aangezien de problemen al ruim twee jaar aanslepen, wil ik er met dit initiatief op aandringen dat u als bevoegd minister het signaal geeft dat een oplossing op korte termijn absoluut noodzakelijk en wenselijk is.

In de eerste plaats gaat het om de waarborgverplichting die gekoppeld is aan de ligvergunningsvoorwaarden voor woonboten. Om een ligvergunning te kunnen krijgen, moeten woonbooteigenaars een waarborg van 5000 euro betalen, eventueel via een bankwaarborg. Dit is geen onaanzienlijk bedrag. Bovendien gaat het om een compleet ondoelmatige maatregel die er enkel op gericht is een zeer beperkt risico voor de sterkste partij, Waterwegen en Zeekanaal, uit te sluiten door de zwakkere partij, de woonbooteigenaars, een financieel disproportioneel zware verplichting op te leggen. Nochtans werden alternatieve oplossingen aangereikt,

maar die konden op weinig bereidwilligheid tot verder onderzoek rekenen.

Waarom is de waarborgverplichting ondoelmatig? Artikel 3, paragraaf 1, van het vergunningsbesluit van 29 maart 2002 stelt dat “een waarborg kan worden geëist als een vergunning wordt verleend voor werkzaamheden of activiteiten die bij niet-naleving van de vergunningsvoorwaarden aanleiding kunnen geven tot extra kosten voor de domeinbeheerder.” Het blijft onduidelijk welke gevallen daarmee bedoeld worden. Elke schade die veroorzaakt wordt door een woonbooteigenaar en waarvoor deze aansprakelijk kan worden gesteld, leidt immers tot de mogelijkheid voor de waterwegbeheerder om via de burgerlijke aansprakelijkheid van artikel 1382 van het burgerlijk wetboek schadeloosstelling te verkrijgen via gerechtelijke weg. Waterwegen en Zeekanaal behoudt dus altijd de mogelijkheid om vergoed te worden voor de door een woonbooteigenaar veroorzaakte schade waarvoor deze aansprakelijk kan worden gesteld, hetzij onder het gemeen recht artikel 1382, hetzij via een inbreuk op de vergunningsvoorwaarden waartoe deze contractueel gebonden is.

Bovendien is een van de voorwaarden tot het bekomen van een ligvergunning het afsluiten door de woonbooteigenaar van een verzekering met clausules voor bergingskosten en brand. In het beperkte aantal gevallen dat er een geschil in verband met aansprakelijkheid voor schade bestaat, moet Waterwegen en Zeekanaal dan wachten op schadeloosstelling via gerechtelijke weg, in plaats van onmiddellijk te beschikken over de financiële compensatie via het aanspreken van de waarborg. Maar dat nadeel weegt niet op tegen de relatief zware financiële verplichting van deze waarborgverplichting voor de individuele woonbooteigenaars.

De bepalingen over de waarborg in het besluit van 29 maart 2002 zijn geschreven voor situaties waarbij werken worden uitgevoerd of waarbij tijdelijke activiteiten van welke aard ook plaatsvinden op en rond de waterweg. In dergelijke gevallen, die automatisch een hoger risico op schadegevallen met zich meebrengen, kan een waarborg inderdaad aangewezen zijn.

Dat dezelfde bepalingen ook van toepassing zijn op woonboten is echter, hoewel juridisch sluitend, minder evident. Een woonfunctie houdt minder risico's in en is geen tijdelijke activiteit.

Men mag er immers van uitgaan dat de bewoners er over het algemeen hun hele leven zullen blijven wonen. Niet alleen moet de waarborg in dit geval dus door een particulier gedragen worden, maar een bedrag van 5000 euro is in die context niet min en werken via een bankwaarborg doet op termijn de kosten oplopen, zeker aangezien de voorwaarde is dat het om een bankwaarborg op eerste verzoek gaat. Dat betekent dat Waterwegen en Zeeka-

naal zonder toestemming van de woonbooteigenaar kan beschikken over het geld en dat deze laatste gehouden is tot het op zeer korte termijn weer aanzuiveren van het saldo.

Deze sterke drang van Waterwegen en Zeekanaal om zich tegen alle mogelijke risico's in te dekken, is wellicht te verklaren door de situatie van enkele jaren geleden, toen, vooral in Gent, heel wat drijvende wrakken rondobberden die door hun slechte staat wel eens zonken of andere overlast veroorzaakten. De eigenaars van deze wrakken waren meestal onvindbaar, waardoor de waterwegbeheerder moest opdraaien voor de kosten. Deze situatie is ondertussen echter grondig gesaneerd en het beeld dat men wel eens ophangt van woonbootbewoners als drijvende hippies die enkel voor overlast zorgen, strookt helemaal niet met de realiteit.

Als dit de reden is, loopt de argumentatie trouwens volledig mank, want de vergunningsvoorwaarden leggen ook nog andere verplichtingen op. Er moet een kopie zijn van de meetbrief die het eigenaarschap van het betreffende schip bewijst. Een geldig attest van deugdelijkheid, dat het bewijs levert van de goede staat van het schip van de aanvrager, moet worden voorgelegd. Dit attest mag maximum vijf jaar oud zijn en dient om de vijf jaar vernieuwd te worden. Er moet ook een attest zijn vanwege de verzekeraar, dat het bewijs levert van dekking voor onvrijwillig toegebrachte schade. Deze dekking ligt overigens vele malen hoger dan het bedrag van de geëiste waarborg, bijvoorbeeld in geval van kadeschade of herstel van de ligplaats en omgeving.

Men mag er dus gerust van uitgaan dat de woonboten die een vergunning krijgen en dus ook verplicht de waarborg betalen, in perfecte staat zijn. Als het schip een wrak is, zal dit ook geen ligvergunning kunnen krijgen, maar wordt bijgevolg dus ook geen waarborg betaald voor dat schip. Met andere woorden: de eigenaars van de schepen die geen risico vormen, draaien financieel op voor het mogelijke risico dat de verwaarloosde schepen creëren.

Dat de verzekering niet alle risico's dekt, kan inderdaad een argument zijn. Dit doet echter niets af aan het feit dat Waterwegen en Zeekanaal in alle gevallen via gerechtelijke weg een schadeloosstelling kan krijgen voor de schade die veroorzaakt wordt door een woonboot, waarvoor de eigenaar juridisch, contractueel of buitencontractueel aansprakelijk is.

Bovendien is een jaar geleden door de heer Van Baelen al een alternatieve oplossing voorgesteld, die het risico voor Waterwegen en Zeekanaal evengoed opvangt. Zelfs beter, aangezien bij zware schadegevallen, bijvoorbeeld wanneer de berging van een gezonken schip nodig is, 5000 euro slechts een fractie van de werkelijke

kosten dekt. Het voorstel bestond erin dat Waterwegen en Zeekanaal als waterwegbeheerder zelf een verzekering afsluit voor de mogelijke schade waarmee hij geconfronteerd kan worden. Dit zal weliswaar een zware polis worden, maar door de spreiding van de premie over alle vergunninghouders, zullen de kosten aanzienlijk lager uitvallen voor de individuele woonbooteigenaars.

Men heeft niet de minste moeite gedaan om dit alternatief te overwegen, laat staan de mogelijkheden van dit denkspoor verder te onderzoeken.

De waarborg is echter niet het enige probleem. Het overleg tussen de woonbooteigenaars, verenigd in de vzw Vlaamse Woonschepen, enerzijds en Waterwegen en Zeekanaal en de gemeentebesturen anderzijds, verloopt stroef. De verschillende partijen zitten wel rond de tafel, maar van constructieve samenwerking is weinig sprake.

Dat leidt tot situaties waarbij de concrete uitvoering van het door Waterwegen en Zeekanaal uitgetekende beleid tal van praktische problemen veroorzaakt. Ik geef enkele voorbeelden. De precieze formulering van de aanwendingsvoorwaarden voor de waarborg via een bankwaarborg lieten ettelijke maanden op zich wachten, waardoor de betrokkenen al die tijd dus niet over een vergunning konden beschikken. Wetende dat een ligvergunning een voorwaarde is voor het krijgen van een elektriciteitsaansluiting, een domiciliëring en subsidies voor de aankoop van waterzuiveringsinstallaties, zijn de praktische gevolgen voor de betrokken woonbootbewoners niet min.

De vergunningsvoorwaarden, artikel 11, bepalen dat tijdens de periode dat de vergunning loopt geen uitwendige bouwwerken mogen gebeuren. De draagwijdte van deze bepaling is op zijn minst onduidelijk, maar voor deze woonvorm, waarbij de verbouwingen om van een vrachtschip een woonschip te maken toch wel ingrijpend zijn, zou een strikte interpretatie van het verbod een verbouwing in verschillende fases bijvoorbeeld onmogelijk maken.

Ook kleine werken ter plaatse aan het schip worden daardoor onmogelijk. Het gaat dan bijvoorbeeld om het plaatsen van kleine patrijspooten, het leggen van een houten vloer op het dek, wat door een doe-het-zelver gemakkelijk kan gedaan worden. Als het schip, ten gevolge van dit verbod op uitwendige bouwwerken, ook voor deze klussen verhuisd moet worden naar de voorziene ligplaatsen voor scheepswerken, wordt dat wel een heel dure aangelegenheid. Bovendien zijn deze plaatsen meestal in concessie gegeven aan bedrijven die scheepswerken uitvoeren, waardoor doe-het-zelvers de werken daar niet eens zelf mogen uitvoeren.

Ook in de vergunningsvoorwaarden opgenomen, artikel 9, is de verplichting dat afvalwater afkomstig van het vaartuig, dat rechtstreeks geloosd wordt in de waterweg,

moet voldoen aan de algemene lozingsnormen conform VLAREM. Het regelmatig laten leegpompen van de opslagtanks voor afvalwater is een dure aangelegenheid die vrijwel maandelijks moet gebeuren. Een eigen waterzuiveringssysteem is dus eigenlijk de enige oplossing. Veel woonboten werden echter verbouwd vóór het invoeren van deze verplichting, en de kleine woonboten tussen 15 en 20 meter hebben gewoon geen plaats om aan boord een waterzuiveringssysteem te installeren. Er zijn heel degelijke alternatieven in de vorm van een esthetisch verantwoord vlot dat achter het schip ligt, waaronder de tanks van het waterzuiveringssysteem dan, grotendeels onder het wateroppervlak, bevestigd zijn. Deze oplossing wordt echter uitgesloten door artikel 25 van de vergunningsvoorwaarden, dat stelt dat "... bijbootjes of pleziervaartuigen niet voor, achter of naast het schip mogen worden vastgemaakt". Maar zowat elke woonboot heeft bijbootjes, en die worden vooral in de zomer bijna dagelijks gebruikt. Het spreekt voor zich dat deze het scheepsverkeer niet mogen hinderen door naast de woonboten vastgemaakt te worden, maar voor of achter het schip veroorzaken ze helemaal geen hinder.

Tot slot wil ik ervoor pleiten om een maatschappelijke discussie te starten over deze in Vlaanderen relatief nieuwe woonvorm met fameuze toekomstperspectieven. Zo moet er duidelijkheid komen over de verantwoordelijkheid van de overheid betreffende het toegankelijk maken van nutsvoorzieningen als elektriciteit en stromend water aan de ter beschikking gestelde aanmeerplaatsen.

Juridisch gezien is een schip een roerend goed; dat heeft bepaalde gevolgen. Ik geef u enkele voorbeelden ter illustratie. Op 1 januari 2006 ging het vernieuwde subsidiebeleid voor fotovoltaïsche zonnepanelen van de Vlaamse overheid van start. Dit is uiteraard een zeer waardevolle maatregel, maar de subsidies zijn enkel beschikbaar voor investeringen in zonnepanelen voor onroerende goederen. Woonboten vallen hier dus uit de boot. Hetzelfde geldt voor de premie voor waterzuiveringsinstallaties. De stad Gent kent een premie toe van 1000 euro per woonschip. De Vlaamse Gemeenschap kent echter aan woningen die niet kunnen worden aangesloten op het rioleringsnet, een bijkomende premie toe, ook van 1000 euro, terwijl ze deze weigert voor woonboten. In de wetenschap dat momenteel slechts 7 schepen over een waterzuiveringssysteem beschikken, is het aangewezen dat de overheid, net zoals voor andere woningen, een financiële stimulans aanbiedt om de VLAREM-doelstelling om tegen 2012 alle huishoudelijk afvalwater te zuiveren, ook voor deze woonvorm te halen.

Bovendien kunnen woonboten in geen enkel geval een hypothecaire lening krijgen, terwijl dit in Nederland geen probleem is. Dit betekent alweer een zware finan-

ciële last voor de woonbootbewoner, die zich genoodzaakt ziet een dure persoonlijke lening aan te gaan. Het zou toch aangewezen zijn bij het nemen van gelijkaardige maatregelen rekening te houden met deze specifieke woonvorm en de gevolgen van de juridische kwalificatie ervan. Een zekere vorm van overleg tussen de verschillende betrokken bevoegdheidsdomeinen en -niveaus is dus zeker aangewezen.

Bovendien is er grote onduidelijkheid waar Waterwegen en Zeekanaal NV in de toekomst naartoe wil met het gevoerde woonbotenbeleid. In de tekst van de ligvergunningen wordt nu al herhaaldelijk verwezen naar 'concessies'. Als het de bedoeling is om verder in die richting te evolueren, betekent dit dat de overheid een deel van het beheer afschuift naar commerciële initiatieven met vrijwel onvermijdelijk een stijging van de kostprijs voor de woonbootbewoners tot gevolg, en het is nog maar de vraag wat de meerwaarde daarvan in de vorm van infrastructuurle en nutsvoorzieningen zal zijn. Ik laat die vraag nu in het midden, maar dring er wel op aan dat aan dergelijke beleidsstappen een zekere maatschappelijke discussie over de ruimere visie op wonen op het water én grondig overleg met de betrokkenen voorafgaat.

Wat zijn de argumenten om de waarborgverplichting te handhaven als voorwaarde voor het verkrijgen van een ligvergunning voor woonboten, aangezien het duidelijk is dat de doelmatigheid van de maatregel twijfelachtig is? Bent u bereid alternatieven voor de waarborgverplichting te laten onderzoeken, indien het alsnog nodig blijkt om een bijkomende risicobeperking voor de waterwegbeheerder te handhaven? Bent u bereid om in overleg met uw collega-minister bevoegd voor Wonen en eventueel beleidsverantwoordelijken op andere bestuursniveaus, een visie te ontwikkelen over het concept van wonen op water met duidelijkheid over statuut, rechten en plichten van woonbootbewoners en de rol van de overheid in het plaatsen van faciliteiten? Op welke manier zult u het overleg met de betrokken woonbootbewoners versterken en inspraak in verdere beleidsbeslissingen garanderen? Hoeveel ligvergunningen werden momenteel uitgereikt? Over hoeveel beschikbare ligplaatsen gaat het?

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de voorzitter, ik sluit me graag aan bij de interpellatie. Dit thema moet in al zijn facetten worden bekeken. We hebben er in het verleden al over gediscussieerd, naar aanleiding van een vraag van mevrouw Dua, als ik het me goed herinner. Voor zover woonboten op een veilige en milieuvriendelijke manier in en verenigbaar met de doelstellingen van een kanaal of waterloop kunnen aanmeren, moet de woonfunctie worden bevorderd. Er moeten geen onoverkomelijke administratieve of andere beperkingen worden opgelegd zoals waarborgregelingen. We moeten deze problematiek eens

grondig bekijken, onder meer binnen het integraal waterbeheer. Daar kunnen we via bekkenbeheersplannen verschillende waterlopen verschillende functies toekennen. In dat kader kan er misschien plaats zijn voor het wonen op of langs het water.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke: Ik sluit me aan bij de bekommernissen van de heer De Meulemeester. Vlaanderen staat nog ver van de situatie in Nederland, waar men al lang niet alleen meer spreekt over woonboten maar ook over waterwoningen en waterwijken. Men gebruikt daar de aanwezigheid van water nog veel meer om mensen de kans te geven om te wonen. Ook in Vlaanderen blijkt dat vooral bij jonge gezinnen een alternatief te zijn voor de steeds duurder wordende bouwgronden en woningen. Maar blijkbaar ziet een aantal steden en gemeenten dat liever niet gebeuren. Op de weblog van de BBL lees ik dat de stad Gent het wonen op het water stimuleert maar dat alle ligplaatsen al volzet zijn. In Brugge ziet men waterbewoners minder graag komen, en dat blijkt ook in andere steden het geval te zijn. Net als de heer De Meulemeester vraag ik u dan ook om samen met minister Keulen na te gaan hoe dit probleem in al zijn facetten kan worden benaderd.

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mijnheer de minister, uit het antwoord dat u vorig jaar hebt gegeven op de toen gestelde vragen om uitleg over deze problematiek, heb ik begrepen dat de verzekeringspolis bepaalde concrete gevallen waarbij een boot ambtshalve door de waterwegbeheerder voor baggerwerken, inspecties of onderhoudswerken moet worden verplaatst, of indien een schip dreigt te zinken en de eigenaar in gebreke blijft, niet dekt. Die waarborgregeling van 5.000 euro moet hieraan tegemoetkomen.

U hebt ook gezegd dat de huidige regeling van kracht blijft zolang de Vlaamse Regering niet beschikt over een volwaardig alternatief. U hebt echter ook beloofd dat u zou zoeken naar andere manieren. Mijn vraag is nu of uw zoektocht al iets heeft opgeleverd.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, deze interpellatie schetst heel goed de problematiek van de woonboot-eigenaars. De laatste jaren worden steeds meer binnenschepen omgebouwd. Gelukkig, want deze schepen zijn voor een groot deel varende geschiedenis. Ze kunnen toch beter in eigen land blijven dan verkocht te worden aan Engelsen, Fransen en Amerikanen.

Mijnheer de minister, in tegenstelling tot Nederlandse woonbooteigenaars blijven Belgische eigenaars in de kou staan. De heer De Meulemeester heeft terecht dit probleem geschetst. Ik denk niet dat de waarborgregeling een goede maatregel is om er bijvoorbeeld voor te zorgen dat een woonboot geen drijvend stort wordt. Er zijn andere maatregelen zoals een geldige meetbrief en een verplichte verzekering. Verder kan ook worden voorzien in de eigen opvang van vuil en de eigen zuivering van water. Daarmee wil ik ervoor pleiten om de woonbooteigenaars te stimuleren met initiatieven zoals premies voor regenwaterrecuperatie, zonnepanelen, windmolens, waarmee ze de bevuiling van de binnenwateren kunnen tegengaan. Ook het probleem van het gebruik van generatoren en stroomvoorzieningen kan daarmee worden voorkomen.

Er is ook het probleem van de ligplaatsen. In Vlaanderen is er een groot tekort aan ligplaatsen voor woonboten. Gemeenten zien liever dure privéjachten komen dan een haven voor woonboten. Vooral in Antwerpen is het heel moeilijk om een ligplaats te vinden. Uiteraard heb ik begrip voor het feit dat operationele havens de woonboten niet graag zien komen en niet toelaten. Er zijn echter genoeg dokken en waterwegen waar er wel plaats is en waar de woonboten geen hinder vormen voor de werkzaamheden van de voorbijvaart. Ik denk aan heel wat verzande waterlopen, waar zeker plaats is voor het aanmeren van woonboten.

De Dienst Scheepvaart in Hasselt is bevoegd voor een groot deel van de kanalen en dokken in Vlaanderen. Ik heb echter niet de indruk dat er in Vlaanderen een duidelijk en eenvormig kader bestaat voor het beleid ten aanzien van woonboten. Daarom pleit ik om nog eens duidelijk in kaart te brengen hoeveel woonboten er in Vlaanderen aanwezig zijn en hoeveel ligplaatsen daar tegenover staan.

Sommige steden vragen heel veel geld voor een ligplaats. Vijftig euro per lopende meter en per dag is een onhaalbare prijs. Er moet dan ook eenvormigheid komen. Verder pleit ik voor een duidelijk kader en voor een aanspreekpunt voor de woonbootbewoners. Het kan niet dat zij een heuse zoektocht naar een ligplaats moeten houden en dat ze gedwongen worden te wonen waar zij eigenlijk niet willen wonen.

Er moet dus dringend een beleidskader worden gecreëerd. Daarnaast moet ook worden nagegaan hoeveel ligplaatsen er precies zijn en moet er eenvormigheid komen in de kostprijs van de ligplaatsen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, geachte leden, zoals terecht werd opgemerkt, heeft mevrouw Dua dit probleem in het verleden aangekaart. Een aantal

elementen komen vandaag terug. Er werd terecht voor gepleit dit probleem niet alleen vanuit mijn bevoegdheid van Openbare Werken – waaronder de waterwegbeheerders Scheepvaart en Zeekanaal nv vallen – te bekijken, maar de ruimere vraag te bekijken hoe we in Vlaanderen wonen op het water voort moeten aanpakken. De hoofdtaak van de waterwegbeheerders bestaat uiteraard uit het stimuleren van de binnenvaart en het ervoor zorgen dat daartoe de nodige beleidslijnen worden opgesteld. Dit moet echter ook in een ruimer kader worden aangepakt, onder meer met minister Keulen, die bevoegd is voor Wonen. Ik heb die vraag toen ook overgemaakt. Ze blijft pertinent. We moeten ter zake verdere stappen zetten.

Mijnheer De Meulemeester, een aantal vragen zijn ook toen aan bod gekomen. U stelt ze opnieuw. Ik wil nogmaals klemtonen dat die waarborg complementair is aan de verzekering. Daar is daarnet terecht naar verwezen. Het is niet het genereren van inkomsten dat ons drijft bij het vragen van die waarborg. Die inkomsten zijn niet nodig voor de waterbeheerders om te doen wat ze moeten doen. Wel is het zo dat, mochten daar toch problemen rijzen en die boot moet worden weggesleept, op die wijze de kosten daarvoor niet kunnen worden afgewenteld op de gemeenschap.

Mijnheer De Meulemeester, ik wil onderstrepen dat ik open sta voor betere alternatieven voor die waarborg. Dat is ook toen beklemtoond. Ondertussen zijn er alternatieven onderzocht. Ik heb hier een lijst van de discussies en het overleg dat ter zake heeft plaatsgevonden. Er is contact geweest met de raadsman van de vzw Vlaamse Woonschepen. Via een open brief heeft die een voorstel gedaan. Er is ook overleg gepleegd tussen de stad Gent, de vzw en Waterwegen en Zeekanaal. Ik heb dat alles voor u hier opgesomd. Sta me toe dat ik daar niet uitgebreid op inga. Er zijn alternatieven gegeven en onderzocht. Om diverse redenen, die ik hier eveneens heb opgesomd, zijn die niet realiseerbaar gebleken. Ik blijf open staan voor alternatieven en overleg. U verwijst terecht naar het maatschappelijk draagvlak.

Ik wil beklemtonen dat er steeds meer vraag is naar wonen op water. Dan gaat het niet alleen over oudschippers die na hun pensioen op hun boot willen blijven wonen, maar ook over walbewoners die een kans zien om een woonboot ergens aan te meren en daar ook een vergunning voor te krijgen. Er wordt nu overwogen te werken met concessieovereenkomsten tussen de waterwegbeheerder en de woonbooteigenaar. Dat hebt u al aangegeven in uw vraag. Er werden een aantal elementen gegeven om het overleg verder in die richting te organiseren. Het zou de rechtszekerheid vergroten en een argument zijn bij het verkrijgen van een lening. Op die wijze kunnen concessiehouders investeren in hun boot en zal de kwaliteit van het leven op het water erop vooruit gaan. Het zou ook een wederkerig

engagement op langere termijn zijn. Er zou eveneens sprake zijn van flexibele aanpassingsmogelijkheden. De mogelijkheid tot onderhandeling biedt een kans om de contractvoorwaarden aan te passen aan de persoonlijke omstandigheden van de woonbootbewoners. Ook kan zo rekening worden gehouden met de hele problematiek van de faciliteiten, zoals water, elektriciteit en gas.

Wij voeren dus het beleid van die waarborg. Die is er trouwens gekomen naar aanleiding van een probleem in Gent. Toen dat probleem rees, is geoordeeld dat we de zaken toch iets beter moesten gaan organiseren en daartoe de nodige initiatieven moesten nemen. Daaruit is die eerste waarborgregeling voortgevloeid, en de discussies waarover ik het daarnet had. Maar nogmaals, ik denk dat een ruimere regeling, die mijn bevoegdheden overstijgt, en dan denk ik aan de bevoegdheid Wonen, zich opdringt. De waterwegbeheerders onderzoeken mogelijkheden om dit op te lossen. Er wordt nu gekeken of die concessieovereenkomsten verder kunnen worden doorgevoerd. Wat mij betreft, kan en moet dit maximaal in overleg gebeuren. Toen mevrouw Dua die vraag hier heeft gesteld, heb ik trouwens zelf een aantal mensen op mijn kabinet ontvangen. Dat is inderdaad een tijdje geleden, maar ondertussen heeft Waterwegen en Zeekanaal heel wat overleg gepleegd.

Ik heb geen totaalcijfers over het aantal woonboten in Vlaanderen. Tot op heden zijn er in Gent 170 vergunningen verleend. Dat heeft ook te maken met de kwalificatie van het begrip 'woonboot', met de vraag wat dit dan precies is, wie dan op die boot woont en in die inventaris terechtkomt.

Wat ik wel vaststel, is dat het aantal plaatsen voor woonboten beperkt is. De beschikbare ruimte op de waterwegen van Waterwegen en Zeekanaal, waarvoor ik bevoegd ben, is bijna volzet. Er kan bijna geen enkele woonboot meer bij. We moeten ons rekenschap geven van het feit dat de vraag groter is dan het aanbod. Dit is een bijkomend element dat in een globale benadering kan worden opgenomen.

De voorzitter: De heer De Meulemeester heeft het woord.

De heer Marnic De Meulemeester: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord, maar ik wil er nog een aantal beschouwingen aan toevoegen. Het gaat inderdaad om uw bevoegdheid inzake de waterwegen, maar we moeten de zaak in een ruimere context bekijken: het gaat om het wonen. Die bredere kijk op de zaak was ook de invalshoek van mijn interpellatie.

U stelt dat de waarborg complementair is aan de verzekering. Als een boot ergens mag liggen, kunnen we ervan uitgaan dat die aan alle voorwaarden voldoet, dat de boot

in goede staat is, dat er een bewijs is van degelijkheid en dat er een verzekeringsattest is dat in het geval dat zich iets voordoet altijd kan worden afgedwongen voor de rechtbank. De waarborg op zich houdt niet zoveel in. Als er iets gebeurt, kan de schade altijd worden opgemeten en worden verhaald via de rechtbank.

Een aantal alternatieven werd niet behouden. Ik stel vast dat er al 2 jaar overleg wordt gepleegd, maar dat de problemen blijven bestaan. Uit gespreken met de vele eigenaars van woonboten die de voorbije jaren bij mij langsgekomen zijn, blijkt dat er misschien wel overleg is, maar ook dat de communicatie slecht is, ook vanuit de administratie Waterwegen en Zeekanaal, want anders waren de problemen in die tijd al voor een groot deel opgelost.

Er moet ook een goede samenwerking en samenspraak zijn met het gemeentebestuur. In dit geval gaat het om het stadsbestuur van Gent, dat deze problematiek heel goed kent en heel goed weet dat er een pak mensen in Gent op een woonboot wonen. Toch ligt het aan Waterwegen en Zeekanaal, want die is de waterwegbeheerder en moet een initiatief nemen om de bestaande problemen te proberen oplossen.

De concessieovereenkomsten slepen al heel lang aan. Er moet beter overleg zijn zodat alle betrokken partijen tot een overeenkomst kunnen komen. Vandaag stellen we vast dat er veel problemen zijn en dat er bijlange geen sprake is van overeenkomsten. Er is nog heel veel werk aan de winkel, zeker op het vlak van een goed overleg en een goede communicatie. Ik heb in mijn interpellatie een pak problemen aangehaald en er moet worden geprobeerd om ze zoveel mogelijk op te lossen. We weten dat het om een speciale vorm van wonen gaat die bepaalde problemen met zich meebrengt, maar als iedereen van goede wil is en tot een goede oplossing wil komen, is er veel mogelijk. Ik zal de problematiek verder blijven volgen en de zaak indien nodig opnieuw aankaarten. Ik kondig alvast een motie aan.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, zou u me kunnen zeggen wie het concrete aanspreekpunt is bij de waterwegbeheerders? U hebt het over verschillende waterwegbeheerders, maar is er één concreet aanspreekpunt bij wie de woonbooteigenaars terecht kunnen?

Is de subsidiëring van hernieuwbare energie ook mogelijk voor woonbooteigenaars of is er eerst een uitbreiding van het subsidiereglement nodig?

Ik wil iets rechtzetten in verband met de ligprijs. Ik had het over 50 euro per dag, maar ik verduidelijk dat bedrag

even. Men moet 1 euro per lopende meter per dag betalen. Voor een boot van 50 meter – en een binnenschip is meestal zo lang – komt dat neer op een kostprijs van 50 euro per dag. Ik wil echt wel vragen om eenvormigheid te creëren en om een betaalbare prijs vast te leggen.

De heer Pieter Huybrechts: Mijn fractie zal een motie indienen.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, ik ben iets sneller over de verschillende alternatieven gegaan. Ik onderlijn dat hier ook vanuit W&Z heel wat energie in werd gestopt. Het laatste overleg vond plaats op 15 december 2006. Op een bepaald moment heeft de vzw bepaalde voorstellen die er werden geformuleerd, samen met de stad Gent, niet langer ondersteund. Er waren initiatieven om tot een gemeenschappelijke waarborg over te gaan. Er werd onderzocht hoe het zat met de verzekeringspolis, want het bleek dat de polis concrete gevallen waarbij een boot ambtshalve moet worden verplaatst door de waterwegbeheerder voor de uitvoering van baggerwerken, inspectie- of onderhoudswerken, bij dreiging van een zinkend schip, bij beschadiging van aanhorigheden van de waterwegen of omgeving, voor het opruimen van allerlei afval en wanneer de eigenaar in gebreke blijft, niet dekt. Al deze elementen kwamen in het overleg aan bod. Ik benadruk dat op de vragen die een vorige keer werden gesteld, zeker niet passief werd gereageerd door W&Z.

Mevrouw Van den Eynde, u vraagt of er een aanspreekpunt is. Wat mij betreft, wordt voornamelijk de NV Waterwegen en Zeekanaal met deze problematiek geconfronteerd. Er is ook nog de NV Scheepvaart. Dan gaat het meer over het Albertkanaal. Maar dat betekent niet dat zij het aanspreekpunt zijn voor de woonboten op de waterwegen waar zij waterwegbeheerder zijn. Er is vanuit mijn bevoegdheid geen concreet aanspreekpunt, naast deze twee waterwegbeheerders.

Wanneer u een huis bouwt, hebt u ook veel kosten. We moeten erover waken dat we geen discriminatie in het leven roepen. Uw vraag naar eenvormigheid is heel pertinent. De kosten van het wonen op een woonboot moeten niet onnodig hoog liggen, maar ook niet te sterk afsteken bij andere woningen. Ik wil niet vervallen in een situatie waarin woonbootbewoners, buiten de investering aan de boot, extreem goedkoop uitkomen. Dit maakt deel uit van een globale benadering 'Wonen op het water'. Ik ben er een grote voorstander van om alle facetten aan te pakken. Ik wil er met de vzw en iedereen die geïnteresseerd is verder over van gedachten wisselen.

Met redenen omklede moties

De voorzitter: Door de heer De Meulemeester en door de heer Huybrechts werden tot besluit van deze interpellatie met redenen omklede moties aangekondigd. Ze

moeten zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de beslissingen van de Vlaamse Regering rond de luchthaven van Deurne

Vraag om uitleg van de heer Rudi Daems tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de luchthaven van Deurne

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: De heer De Meulemeester heeft een interessant punt aangehaald: de problematiek van de woonbootbewoners. Zijn bekommernis is vertaald in het parlementaire wapen van een interpellatie. Het debat heeft aangegeven dat dit leeft bij de bevolking en dat iedereen er zijn mening over wil hebben.

De heer Daems en ik waren elk vanuit onze verschillende politieke invalshoek, van mening dat ook dit onderwerp de waarde van een interpellatie zou kunnen hebben. Mijnheer de voorzitter, we hebben allebei, ik iets vroeger dan hij, een interpellatie over dit onderwerp ingediend. Maar het Bureau heeft ons onderwerp politiek minder zwaarwichtig bevonden dan de problematiek van de woonboten en onze interpellaties omgezet in een vraag om uitleg, waarvan akte.

Mijnheer de voorzitter, ik wil u vragen de vaste voorzitter in te lichten over mijn ongenoegen over het feit dat dit onderwerp niet hetzelfde politieke gewicht heeft gekregen. Ik neem aan dat de heer Daems dat ongenoegen voor een keer deelt. De luchthaven van Deurne is minstens even belangrijk als de problematiek van de woonboten. Ik zie geen enkele reden voor het Bureau om te besluiten deze interpellaties om te zetten in vragen om uitleg. Dat was een parenthese.

Ik ga over tot de grond van de zaak. Dit dossier is zeer oud. Ik was nog fractiesecretaris toen de heer Sauwens, toenmalig minister van Openbare Werken, ons wist mee te delen dat de luchthaven van Deurne pas haar maximale ontsluitingskansen kon krijgen als de aangrenzende Krijgsbaan ondertunneld zou worden. Hij had daarvoor de nodige studiewerken laten uitvoeren. De intunneling van de Krijgsbaan zou de lengte van de start- en landingsbaan van de luchthaven van Deurne optimaal kunnen laten renderen. Dat wisten we toen al, in 1994 ongeveer.

Na minister Sauwens zijn er andere ministers van Openbare Werken gekomen die het dossier niet altijd even na ter harte hebben genomen. Dat lag soms aan henzelf en dikwijls aan hun raadgevers. Een aantal van die ministers lieten zich bijstaan door eminente vertegenwoordigers van de natuurbeweging die geen grote voorstander waren van het openhouden en het verder exploiteren van de luchthaven van Deurne. Zij gunden de luchthaven niet de toekomstkansen die ze misschien wel verdient.

Die ministers en hun raadgevers hebben in verschillende fases initiatieven genomen die het dossier hebben bemoeilijkt. Er werd niet meer gesproken over de intunneling. Men is op een gegeven moment overgegaan tot het hertekenen van de uitbatingsstructuur, met alle gevolgen van dien. Men heeft geprobeerd om op een onvoorzichtige manier de DAB te privatiseren of toch minstens een structuur te geven die moest lijken op wat in de privé-sector bestaat. De initiatieven hebben het verhaal op de lange baan geschoven.

Een van uw voorgangers heeft zelfs gezegd: “Als Antwerpen de luchthaven belangrijk genoeg vindt, laat de Antwerpse plaats dan maar centen bijeenbrengen in een pps-verhaal om de uitbating te garanderen.” Hij dacht daarmee wellicht een uitdaging te stellen die de Antwerpse plaats niet aankon, maar die bleek heel enthousiast over het project en bracht met verschillende instellingen daar werkzaam en privébedrijven minstens op papier de nodige gelden bijeen. Dat volstond niet alleen om de Krijgsbaan in te tunnelen, maar ook om de luchthaven bijkomende groeikansen te geven door in de onmiddellijke omgeving industrieterreinen of kmo-zones te ontginnen. De Hoge Raad voor Diamant stapte enthousiast in het project, net zoals het Havenbedrijf Antwerpen. Directeur-generaal Bruyninckx is daar trouwens een van de leidinggevende figuren. De Kamer van Koophandel en de GOM, de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij, gingen mee. Drie private groepen lieten los van elkaar weten dat zij geïnteresseerd waren in dit project.

Toen is uw regering aan het bewind gekomen. Halverwege de rit hebt u nu eindelijk de beslissing genomen die veertien jaar geleden had moeten worden genomen. U hebt gezegd dat u de luchthaven de kansen gaat geven die ze moet krijgen. Het is een moeilijke bevalling. Het moest gebeuren vlak voor 10 juni en de periode voor de verkiezingen is altijd moeilijk. Er moest een extra ministerraad bijeenkomen. Er is extra vergaderd op een woensdag. Uiteindelijk is de knoop doorgehakt op de vrijdag voor de verkiezingen. Maar het belangrijke politieke feit is dat hij is doorgehakt.

De regering weerhoudt niet de optie van Sauwens. De Krijgsbaan wordt niet ingetunneld. Er komt een tussenoplossing. Met een beetje omleiding en gedeeltelijke sleuflegging wordt bereikt waar we allemaal achter

staan. Het project van de Antwerpse plaats en haar vertegenwoordigers wordt gehonoreerd. Tegelijk met de virtuele verlenging van de startbaan zullen de nu onbenutte terreinen rond de luchthaven beter geëxploiteerd worden. Er komt een kmo-zone.

Het mooie van het verhaal is dat de optie-Peeters uiteindelijk maar de helft kost van de optie-Sauwens destijds. In plaats van 32 miljoen euro, kunnen we uiteindelijk over 16 miljoen euro spreken.

Mijnheer de minister, de knoop is doorgehakt. Wanneer gaat het hele verhaal zijn beslag krijgen?

De knoop was nog niet doorgehakt of er gingen al vingers de lucht in van aangrenzende gemeenten en mensen uit de linkerkant van uw regering, die zeiden dat er nieuwe omstandigheden worden gecreëerd. Als er een kmo-zone rond de luchthaven wordt gebouwd, zal men de verkeersafwikkeling van het hele gebied moeten hertekenen en herzien, werd gezegd, dus ze vroegen om dat nog eens bijkomend te onderzoeken.

Gaat dat bijkomend onderzocht worden? Wat is de termijn van zo'n onderzoeksperiode? U kunt nu, halverwege uw rit, een knoop doorhakken, maar als van u wordt verlangd om nog eens bijkomend te studeren en allerlei rapporten op te vragen, zou het wel eens kunnen dat u op het einde van uw rit nog altijd niet bent waar u zou willen uitkomen.

Wanneer gaan de werkzaamheden een aanvang nemen? Wanneer gaat u beginnen aan de omlegging van de Krijgsbaan en het insleuven van dat gedeelte dat u ingesleufd wilt zien? Wanneer gaat die kmo-zone in oprichting kunnen komen? Dat gaat dus over het tijdsbestek.

Mijnheer de minister, u zult zich herinneren dat de Antwerpse plaats heel wat inspanningen heeft gedaan en engagementen is aangegaan – natuurlijk altijd met in het achterhoofd het verhaal van 32 miljoen. Nu is het nog maar half zo duur. Wat zijn dan de engagementen van alle partners? Gaan de partners die hebben toegezegd om bepaalde bedragen te investeren, dat engagement gestand blijven doen of gaat hun engagement gewoon gehalveerd worden? Wat gaat de verhouding zijn tussen de inbreng van enerzijds de Antwerpse plaats, zoals destijds was vastgelegd, en anderzijds de Vlaamse Regering, want het hele kostenplaatje wordt hertekend en herberekend.

Er is ook nog het beheer van de luchthaven. Mijnheer de minister, u weet dat de partners die in dit pps-verhaal meestappen, verregaande engagementen aangaan, maar dan misschien ook medezeggenschap in de beheersstructuur willen. Kunt u op hun eisen ingaan en gaat u van de DAB, die de luchthaven van Deurne nog altijd is, een moderne, op privaatrechtelijke leest geschoeide structuur maken?

Mijnheer de minister, dat zijn drie vragen over tijdsbestek, de herziening van de financiële engagementen en de beheersstructuur.

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik sluit me aan bij wat de heer Penris in zijn inleiding insinueerde over het democratische aspect van dit verhaal. Collega Penris had vorige week een interpellatieverzoek ingediend en ik heb dat tijdens het weekend gedaan. Zeker nadat we net een interpellatie hebben gehad, die op zich zeer nuttig is, maar vraagt hoeveel ligplaatsen er ondertussen zijn, vind ik dat een en ander in groot contrast staat met elkaar. Dat signaal wil ik ondersteunen, richting de voorzitter van deze commissie en uiteindelijk ook richting het Bureau van dit parlement.

Mijnheer de minister, zoals u wellicht kunt vermoeden, deel ik de inhoudelijke analyse van de Vlaams Belangfractie grotendeels niet.

Er is al veel informatie gegeven, maar ik wil beginnen met te zeggen dat door de beslissing van de regering van 8 juni we deze regering niet kunnen verwijten dat ze niet consequent is. Ze is zeer consequent, door te blijven kiezen voor een groeiscenario van een luchthaven in een toch al vrij druk bewoonde regio. Bovendien wordt deze regio nu, allicht, belast met een bedrijventerrein, dat ruimtelijk gesproken op een compleet foute plaats ligt. Bovendien zal de mobiliteitsdruk, die er nu al is in de regio ten zuiden van Antwerpen, fel toenemen. Mijnheer de minister, die focus wil ik vandaag leggen in mijn vraag om uitleg, met name de mobiliteitsafwikkeling. Ik vind dat de heer Penris daar nogal licht overheen stapt.

Door de combinatie van een groeiscenario, door de verlenging van de startbaan en het aanleggen van een bedrijventerrein van, ik zal voorlopig x zeggen, maar mogelijk negen hectare in een eerste fase, zal een ongehoofd mobiliteitsprobleem ontstaan.

Ik heb de tijd genomen om het plan-MER uit te pluizen. Daar staan een aantal zeer verrassende dingen in. Mijnheer de minister, ik vraag me af wat u met deze conclusies, aanbevelingen en soms zelfs dwingende voorwaarden zult aanvangen.

Het plan-MER zegt dat 'het mobiliteitsprobleem onoverkomelijk wordt geacht voor een reeks zijwegen van de R11.' Tot mijn verbazing niet voor de R11 zelf, want ik denk dat dat ook daar zo zal zijn. Nu al merk ik dat de R11 oververzadigd is, zeker als er problemen zijn op de E313 naar Luik.

Het plan-MER zegt heel duidelijk dat de impact ronduit negatief is voor de Robianostraat en de Herentalsebaan,

toch heel belangrijk kruispunten op die weg. De kruispunten moeten grondig heraangelegd worden. Mijnheer de minister, voor het kruispunt aan de Robianostraat zouden een twintigtal woningen moeten verdwijnen, als er met voorsorteerstroken wordt gewerkt, tenzij de overheid ook hier zou kiezen voor ondertunneling, zoals trouwens voorzien in de streefbeeldstudie van de R11.

Mijnheer de minister, het is ook verwonderlijk dat er eigenlijk, als het over de mobiliteitsimpact gaat, niet gesproken wordt over een iets verder gelegen kruispunt, namelijk de kruising tussen de R11 en de Antwerpseweg in Mortsel. Al zeer lang is dat een van de meest belaste kruispunten in de zuidoostelijke rand van Antwerpen. Minister Van Brempt heeft al gezegd dat zij dat probleem wil oplossen en dat een studie daar volop aan werkt.

Het plan-MER stelt ook dat er een aantal andere dwingende randvoorwaarden nodig zullen zijn, zoals bijkomend openbaar vervoer, bijvoorbeeld bus of tram langs de R11 of de aanleg van een volwaardig station aan de luchthaven.

Ook over luchtkwaliteit is de conclusie van het plan-MER vrij cru. In het rapport staat: 'Voor fijn stof, PM10, is bij aanleg van een bedrijventerrein het aantal overschrijdingen van de daggrenswaarden voor de Autolei, de Frans Beirenslaan, de Krijgsbaan en de Jozef Reusenslei groter dan het maximaal toegelaten aantal overschrijdingen, met name 35. Voor de Autolei en de Jozef Reusenslei werden reeds overschrijdingen vastgesteld in de toekomstige ontwikkeling, maar wordt het aantal overschrijdingen nog hoger bij de aanleg van het bedrijventerrein.'

Het MER gaat ook in op het aspect geluidshinder. Mijnheer de minister, zonder in detail te treden, is de conclusie van het MER dat er een toename zal zijn van de geluidshinder. Het aantal bewoners dat zich binnen de geluidscontouren bevindt, zou groter worden dan de aantallen die volgens de milieuvergunning vandaag zijn toegestaan. Daardoor zal de milieuvergunning, aldus het plan-MER, moeten worden aangepast.

Een ander belangrijk gegeven in het luchthavendebat – maar ik moet toegeven dat dat het dossier van de luchthaven van Deurne overstijgt – is de relatie tussen vliegverkeer en alternatieven, zoals voor Deurne zeker het spoor. Ik denk dat zowat elke politieke partij in dit halfroond het erover eens is dat we de kortereafstands-vluchten maximaal moeten vervangen door het spoor. Ook de dienst MER vraagt zich af wat de effecten zullen zijn van een verdere ingebruikname van het hogesnelheidsspoorwegennet en stelt dat bij de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven kwalitatief

iets gezegd had kunnen worden over de inwisselbaarheid van korteaftandsvluchten en hst-verbindingen.

Ik kijk dan even naar de moeilijke discussie in de Vlaamse Regering die de heer Penris mooi heeft beschreven. Ik ben benieuwd wat de vertegenwoordigers van sp.a daarover zullen zeggen. In de media, en dan vooral in de Antwerpse pers, heb ik meermaals gehoord dat een aantal volksvertegenwoordigers niet gelukkig zijn met de beslissingen over de luchthaven. Zo heeft onder meer de heer Voorhamme zich meermaals laten ontvallen dat de privésector zich niet alleen voor de ondertunneling financieel moet engageren, maar ook voor het bedrijventerrein en het flankerend mobiliteitsbeleid. “Het bedrijventerrein moet niet groter worden dan nodig om de omleiding en de intunneling te financieren”, zo stelt de heer Voorhamme. Het is jammer dat hij er niet is. Misschien kunnen zijn collega's daarover iets zeggen?

Ik heb mijn vragen per thema gegroepeerd. Wat de mobiliteit betreft, zegt het plan-MER op bladzijde 182 dat het vinden van een oplossing voor het mobiliteitsprobleem een *conditio sine qua non* is voor de aanleg van het bedrijventerrein. Hoe wil de minister de mobiliteit in deze zeer belaste regio milderen, wetende dat een rendabele luchthaven een veelvoud van het huidige passagiers- en vrachtluchtverkeer betekent, met extra auto- en vrachtwagenverkeer tot gevolg, en er bovendien een bedrijventerrein wordt ontwikkeld?

In het plan-MER staat er dat de in het plan-MER opgesomde maatregelen inzake mobiliteit kunnen worden beschouwd als bindende voorwaarden om de geplande werken te realiseren en kunnen worden ingepast in het GRUP of in eventuele vergunningen. Vat u die maatregelen inderdaad als bindende voorwaarden op, en wilt u bijvoorbeeld overgaan tot de onteigening van de woningen aan de De Robianostraat of tot een ondertunneling van het kruispunt? Zult u opteren voor de bouw van een volwaardig treinstation aan de luchthaven?

Het kruispunt van de R11 en de N1 is het grootste knelpunt. In het Masterplan Antwerpen wil men op dat kruispunt meer openbaar vervoer en bredere fiets- en voetpaden realiseren, en zelfs overgaan tot tramlichtenbeïnvloeding op de N1. Minister Van Brempt wil een aantal initiatieven nemen. Ik vraag me af hoe dat te rijmen is met de toename van het verkeer op de R11. Hoe wilt u dat probleem oplossen?

Wat het financiële luik betreft, heeft de heer Penris een paar vragen gesteld die ook ik wou stellen. Ik wil toch nog even doorgaan over het exacte aandeel van de Vlaamse Regering in de financiering van het hele verhaal: de omleiding, de intunneling, het bedrijventerrein én de mobiliteitsmaatregelen. De Inspectie van Financiën zei het al: er zal in elk geval een bijkomende budget-

taire weerslag zijn. Het cijfer van 16 miljoen euro wordt genoemd. In de rapporten van PMV is sprake van 16 miljoen euro voor de omleidingsweg en het bedrijventerrein, maar bijkomend zou er nog 11 miljoen euro nodig zijn voor de investeringen in de luchthaven en het flankerend beleid.

Dat is dus aanzienlijk meer dan de 16 miljoen waarvan vandaag sprake is. Hoe zit het dan concreet met het 50/50-verhaal? Wie zijn de privépartners? Zal men iets veranderen aan de typeovereenkomst die daarover destijds is afgesloten? En is het dan niet aangewezen om ze uit te breiden tot alle mobiliteitsflankerende maatregelen die in het MER zijn voorgesteld?

Het derde luik van mijn vragen gaat over de ontwikkeling van een bedrijventerrein op de luchthaven. Komt er een afgeslankte versie van dat bedrijventerrein? Onder meer de heer Voorhamme suggereerde dat, door voor te stellen de kostprijs te drukken. Welk type van bedrijven zullen worden aangetrokken? Gaat het over luchthavengebonden activiteiten? En zo ja, wat betekent dat? In de beslissingsfiche van de bis-nota staat er dat er wordt gestreefd naar een consensus met de betrokken lokale besturen. Dat stond niet in de oorspronkelijke nota. Blijkbaar is daarover in de regering gediscussieerd. De gemeentebesturen van Borsbeek en Morsel zien een bedrijventerrein op die plaats helemaal niet zitten. Zult u met deze standpunten rekening houden?

Tot slot wil ik het nog hebben over een aantal conclusies en aanbevelingen in het plan-MER. Hoe kan de minister garanderen dat de Europese regelgeving inzake fijn stof en gezondheid in de omgeving van de luchthaven en het nieuwe bedrijventerrein zal worden nageleefd? Kunt u bevestigen dat er geen bedrijventerrein komt als de wettelijke grenswaarden voor fijn stof niet gehaald kunnen worden?

Het plan-MER stelt dat een aanpassing van de milieuvergunning nodig is. De twee beschikbare mogelijkheden worden gesuggereerd: ofwel kiest men voor een versoepeling en wordt het gebied van het aantal gehinderde personen rond de luchthaven uitgebreid, ofwel handhaaft men de doelstelling van de milieuvergunning en wordt het aantal vluchten beperkt of de vloot aangepast. Welke oplossing verkiest u? Ten slotte wil ik graag vernemen of de verschuiving van het aantal korteaftandsvluchten naar HST-vervoer al is onderzocht, al dan niet gekoppeld aan de activiteiten op de luchthaven van Deurne. Als dat niet het geval is, wil ik graag weten of u bereid bent om daarover enig onderzoekswerk te bevelen.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik had bijna

een vraag of interpellatie over dit onderwerp willen stellen. Gelukkig was er 8 juni, waardoor dat voor mij niet meer hoefde. Eerst en vooral wens ik u en de andere ministers te feliciteren voor het akkoord. Het was op het nippertje, maar we zijn blij dat de knoop is doorgehakt. Wij hopen dat we nu allemaal met de neuzen in dezelfde richting kunnen voortwerken aan de sterk verankerde zakenluchthaven die de luchthaven van Antwerpen toch moet zijn.

Ik sluit me graag aan bij de vragen van de collega's. In de eerste plaats interesseert het me te vernemen hoe het zit met de gesprekken met de privépartners. Die gesprekken moeten worden heropgestart. Ik neem aan dat de toegenomen kostprijs het voorwerp van nieuwe onderhandelingen zal uitmaken. Welke plannen hebt u voor het doorrekenen van de kosten van de mobiliteitsmaatregelen aan de privésector? Ik wil daarbij opmerken dat in het verleden de wegeninfrastructuur op het openbare domein altijd door de overheid is aangelegd. Dat uitgangspunt moeten we aanhouden. De privésector levert al enorme inspanningen door de participatie in de PPS voor de omlegging en ondertunneling van de Krijgsbaan. We moeten erover waken dat de overheid haar verantwoordelijkheid opneemt.

Uiteraard kan er worden gesproken over de ontsluiting van bedrijventerreinen. In het verleden is ontsluiting altijd een voorwaarde geweest voor de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen. We moeten wel opletten dat we de privésector niet wegdagen door het wegwerken van het mobiliteitsprobleem plotseling aan hen over te laten. Ik denk niet dat dit uw bedoeling is. Kunt u uw standpunt daarover expliciteren? Hoe ver wilt u daarin gaan?

Een ander punt is de ontwikkeling van de bedrijventerreinen. Die bedrijventerreinen moeten Deurne leefbaarder maken. Ze moeten ook zorgen voor de kantoorontwikkeling. In de kantorennota van de stad Antwerpen, die ook door de heer Voorhamme is goedgekeurd, staat expliciet dat tot de mogelijke locaties voor kantoren niet enkel het Centraal Station en Berchem maar ook de luchthaven van Antwerpen hoort. Gaat in het onderzoek, naast de ontwikkeling van bedrijventerreinen, ook aandacht uit naar de ontwikkeling van kantoren?

Een ander belangrijk punt is de mobiliteit. Er moeten inspanningen gebeuren voor de mobiliteit. Daarbij zal uiteraard worden gekeken naar het openbaar vervoer en naar het vermijden van sluipverkeer door de woonbuurten. Verder moet ook worden nagedacht over de verkeersafwikkeling an sich om meer verkeer te kunnen slikken via de Krijgsbaan of andere wegen. Mijnheer de minister, hebt u al een zicht op de infrastructurele aanpassingen, extra verbindingen en ondertunneling van kruispunten om de verkeersafwikkeling op de Krijgsbaan vlotter te laten verlopen, zeker met de aansluiting op Mortsel? Hoe denkt u deze pijnpunten aan te pakken?

Ondanks deze vragen blijft mijn hoofdboodschap over-eind, en dat is dat ik zeer verheugd ben met de oplossing die de Vlaamse Regering naar voren schuift.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Het mobiliteitsgegeven baart ons enigszins zorgen, zeker wanneer we de effecten zien die in het plan-MER op het vlak van mobiliteit beschreven staan. We moeten er dan ook alles aan doen om enerzijds de mobiliteitsdruk tot een minimum te beperken en anderzijds de milderende maatregelen die de toegenomen stroom van personen met zich mee zal brengen, op een correcte manier te kunnen afwickelen. Een aantal milderende maatregelen uit het plan-MER moeten verder worden geconcretiseerd en ingevuld. Het akkoord dat bereikt is over het behoud van de regionale zakenluchthaven mag geen hinderpaal vormen, ook niet voor de economische ontwikkeling van Antwerpen. Heel Antwerpen mag straks niet stilstaan door het ondoordacht invullen van bijkomende ruimte waarin hier wordt voorzien voor kmo- en kantooractiviteiten. Er zijn in het plan-MER verschillende vormen van activiteiten opgesomd die op die terreinen zouden kunnen worden gehuisvest.

Wat het herstel van het evenwicht betreft, zal de optie die uiteindelijk uit de bus is gekomen, veel minder kosten dan de initiële ramingen voor de ondertunneling van de Krijgsbaan. Dat betekent dat we het 50/50-evenwicht in de inbreng van de overheid enerzijds en de inbreng van de privé-partners anderzijds moeten herstellen door de mobiliteitsmilderende maatregelen die in het plan-MER worden voorgesteld, als een integraal onderdeel van het geheel te beschouwen en ook de privépartners een deel van de kosten te laten ophoesten.

Een andere mogelijkheid is de inbreng van de overheid te beperken in die zin dat er minder mobiliteitsgenererende activiteiten zouden plaatsvinden op de luchthaven. In het kader van de kantorennota moeten we voorrang geven aan kantoorlocaties die bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. We hebben nu reusachtige investeringen op stapel staan met het Masterplan Antwerpen, waarbij miljarden geïnvesteerd zullen worden in de betere bereikbaarheid van de metropool, onder meer via alternatieve vervoersmodi zoals langzaam verkeer en openbaar vervoer. We moeten er in de eerste plaats voor zorgen dat nieuwe kantoorontwikkelingen plaatsvinden op knooppunten van verschillende modi en van openbaarvervoersassen.

We moeten met een zekere terughoudendheid kijken naar de ontwikkeling van kantoorgebouwen op de site van de luchthaven van de Deurne, onder meer omdat we weten dat de spreiding van het verkeer van en naar die kantoorgebouwen via de pieken verloopt. Dat zorgt voor een heel ander mobiliteitsprofiel dan de ontwikkeling van bedrijventerreinen.

Het evenwicht moet dus hersteld worden, rekening houdend met de mobiliteitseffecten die te verwachten zijn en die we op een of andere manier moeten beheersen en milderen.

Tot slot wil ik nog benadrukken dat de beslissing die nu is genomen, de brede regio ten goede moet komen. We moeten ook de nodige aandacht besteden aan de compensatie voor de ontbossing die heeft plaatsgevonden in de Fort III-omgeving. De beslissing die is genomen, moet een hefboom zijn om inzake natuur de nodige stappen in de goede richting te zetten.

Daarnaast moet de Vlaamse overheid de engagementen tot compensatie van het verlies aan bos nakomen. De belevingswaarde van de Fort III-omgeving moet er uiteindelijk bij winnen. Dit mag geen verlies aan belevingswaarde veroorzaken voor Borsbeek en omgeving, maar moet integendeel een winst opleveren voor recreatie en natuur.

Wat de mobiliteit in de bredere context betreft of de nodige modal shift van de kortafstandsvliegverbindingen naar snelle treinverbindingen, moeten we alles inzetten om de Diaboloverbinding tijdig te realiseren en ervoor te zorgen dat er ook in Antwerpen-Centraal een incheckbalie komt voor mensen die de vlucht in Zaventem willen nemen. Er moet dus een automatische bagagetransfer zijn in Zaventem waardoor mensen zo veel mogelijk tijd kunnen winnen door in te checken in Antwerpen-Centraal. Als we Zaventem binnenkort dan nog Antwerpen-Zuid noemen, dan kan dat voor een aantal provincialisten een extra argument zijn om de luchthaven van Deurne te laten voor wat ze is, met name een regionale zakenluchthaven.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Ik wil even repliceren op wat de heer Daems heeft gezegd. Wat de toekomstvisie van de luchthaven betreft, is het gemakkelijk om het mobiliteitsprobleem van onze regio daaraan te willen koppelen. De mobiliteitsproblemen waarmee de regio nu wordt geconfronteerd, zijn niet te wijten aan de luchthaven van Deurne. Die zijn te wijten aan de groene burgemeester van Morselt die de helft van de wegcapaciteit in de gemeente heeft verminderd.

Mijnheer Daems, u komt duidelijk niet uit deze regio. Geen enkele gemeente uit onze regio is tegen de nieuwe toekomstvisie van de luchthaven. Daar zitten heel veel kansen in voor onze regio. Ik herhaal dat de huidige mobiliteitsproblemen niet te wijten zijn aan de luchthaven maar aan het beleid van uw groene burgemeester en aan het rode mobiliteitsbeleid van de minister waarbij de centrale gemeenten van de regio ondoorgankelijk zijn gemaakt.

De voorzitter: Mijnheer Penris en mijnheer Daems, ik zal aan de vaste voorzitter van deze commissie uw ongenoegen melden over het feit dat uw initiële interpellatie is omgezet in een vraag om uitleg.

Mijnheer Penris, u zei net dat u vijftien jaar geleden, in 1992, reeds een vraag hebt gesteld in verband met de problematiek van de luchthaven van Deurne. Mijn eerste tussenkomst bij de overheid dateert van 1966. In al die jaren hebben zo'n vijftien ministers zich bezighouden met deze problematiek. Ik wil nu graag het woord geven aan de zestiende minister in de hoop dat hij het probleem eindelijk zal oplossen.

Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: We weten dat de werkgelegenheid in die regio heel belangrijk is en dat er een groot maatschappelijk draagvlak is om de regionale luchthaven van Antwerpen de nodige kansen te geven. Het beleid is heel duidelijk en voortvarend bij de oplossing van dit dossier.

Ik kan me soms niet van de indruk ontdoen dat sommigen de mening zijn toegedaan dat we er niet in slagen de bomen te kappen en te snoeien. We zijn daar met heel veel moeite en engagement – ook van Borsbeek – uit geraakt.

We hebben eveneens knopen doorgehakt betreffende de timing van de ondertunneling. We zijn daarvoor onderworpen aan de veiligheidsvoorschriften van het Verdrag van Chicago. In 2009 moeten we een oplossing hebben. Ik hoop dat we wat uitstel krijgen, want in 2009 de volledige omleiding en de kleine tunnel realiseren zal zeer vroeg dag zijn. We mogen geen enkele dag verliezen en moeten voortvarend doorgaan. De termijn die ons is opgelegd, februari 2009, moeten we zo dicht mogelijk benaderen. Ook al zal het niet eenvoudig zijn, ik ga ervan uit dat ik wat respijt kan bekomen, als ik kan aantonen dat we er effectief mee bezig zijn.

De tunnel komt er in 2009-2010. Er zijn twee GRUP's: een over het tracé en een over bedrijventerreinen. De Vlaamse Regering heeft geopteerd voor alternatief 2: de kleine omleiding met de kleine tunnel, kostprijs 16 miljoen euro. Met deze elementen in het achterhoofd gaan we nu aan tafel zitten met de commerciële en regionale betrokkenen. We willen hun engagementen duidelijk kennen. We willen de effecten kennen van onze keuze voor alternatief 2.

Mijnheer Martens, het opzet is 1 euro voor 1 euro zoals in de vorige legislatuur is vastgelegd: 50 percent privé, 50 percent overheid. Dat kan in twee of drie fases worden uitgevoerd. Die verhouding is ons uitgangspunt, maar ik kan niet op de zaken vooruitlopen. Het is de

bedoeling om daar vrij snel duidelijkheid over te krijgen. De PMV neemt het initiatief in de onderhandelingen. Na de onderhandelingen met de partners ga ik opnieuw naar de regering. Ik hoop dat dat in het najaar lukt, en dat ik een compromisvoorstel kan voorleggen.

Is de privésector voldoende geïnteresseerd om daar zijn schouders onder te zetten? Het is niet de taak van een overheid om een luchthaven te exploiteren. We kunnen taken van veiligheid en brandweer op ons nemen, maar dat moet op een moderne manier gebeuren, met respect voor de ambtenaren en contractuelen van de DAB. Ik wil geen situatie zoals in Wallonië. Ik heb al heel wat tijd geïnvesteerd in het overleg met de vakbonden. Ik ben hen zeer erkentelijk dat zij met de informatie die zij krijgen begrip hebben voor de stappen die wij zetten en dat ze vertrouwen hebben in mij. Ik hoop dat te behouden. We moeten de zaken correct bespreken met het personeel.

Ik hoop dat het draagvlak nu nog gaat groeien, en dat de dynamiek van de luchthaven zich verder herpakt. We hebben toestemming gekregen van Europa om de tarieven aan te passen. Wallonië slaagt erin om scherpe prijzen aan te bieden. Ik hoop dat ons dat ook lukt voor nieuwe lijnen. Ik ben ervan overtuigd dat de luchthaven van Antwerpen – ik spreek liever over Antwerpen dan over Deurne – een toekomst heeft. Gelukkig ben ik niet de enige, ook de vorige regering was daarvan overtuigd. We moeten enkele randvoorwaarden creëren wat de privésector betreft, ik heb u voorbeelden genoemd.

Mijnheer Daems, en andere collega's, als we de luchthaven een toekomst willen geven, moeten we ook het tekort aan mobiliteit oplossen. Ik veronderstel dat iedereen dat kan bijtreden. Het heeft geen enkele zin een luchthaven te dynamiseren en ruimte te geven als errond iedereen in de file zit. Deze bezorgdheid zit terecht in het MER. Zelfs als dat niet zo was, dan konden we daar in de GRUP's maximaal rekening mee houden. We gaan niet één probleem oplossen en een ander creëren.

We moeten een duidelijk onderscheid maken tussen de mobiliteitseffecten door de dynamisering van de luchthaven en de mobiliteitseffecten van de bedrijventerreinen. Er moeten twee GRUP's worden opgemaakt volgens de gekende procedure. De bedrijventerreinen worden ingepast in de stedelijke afbakening Antwerpen. De stad zal een inbreng hebben in de terreinen. Daar gaan we rekening mee houden. Dat valt onder minister Van Mechelen. U hebt gelijk, mijnheer Penris, we zijn nu een stap verder, maar we zijn er nog niet. Er is nog veel werk aan de winkel. Wie dacht dat we zouden afhaken in de vorige etappes kan nu mee op de trein stappen en het dossier enige vaart geven.

Wat de R11 betreft, is er nu reeds een verzaaging op bepaalde plaatsen en tijdstippen die door de autonome groei van het wegverkeer en door de aanleg van bedrij-

venterreinen nog versterkt zal worden. Het zou verkeerd zijn om de bestaande knelpunten zomaar toe te schrijven aan de bedrijven. Mevrouw Van den Eynde, u hebt gelijk, de situatie moet los van de luchthaven worden aangepakt. Uiteraard zullen de milderende maatregelen om het mobiliteitsprobleem in te perken afhankelijk zijn van de reële oppervlakte en de daadwerkelijke invulling van de bedrijventerreinen.

Het plan-MER is uitgegaan van een maximaal scenario zowel inzake oppervlakte en invulling van het bedrijventerrein, als het aandeel van de autoverplaatsingen. De Vlaamse Regering heeft daarover gesproken en beslist dat de uiteindelijke oppervlakte en de invulling van het bedrijventerrein verder zal worden onderhandeld met het consortium, net zoals de financiering van het geheel waar de heer Martens naar verwijst.

Tevens zal ik gezamenlijk met minister Van Brempt de mobiliteitsmaatregelen concretiseren, waarbij zal worden voortgewerkt aan de hand van het plan-MER. Met deze stappen zal ik de milderende maatregelen waarvan ook sprake is in het plan-MER, voort concreet maken. Dat zal ik doen met mijn collega's van de Vlaamse Regering.

Een eventuele aanpassing van het kruispunt aan de de Robianostraat, in het centrum van Borsbeek, is niet opgenomen in het project, omdat de noodzaak ervan wordt beïnvloed door heel wat andere factoren dan het bedrijventerrein alleen. Het kruispunt R11-N1 was niet meer in het studiegebied opgenomen, omdat de effecten van het bedrijventerrein op deze plaats niet meer bepalend kunnen zijn voor mogelijke noodzakelijke ingrepen.

Mijnheer Daems, uiteraard zullen ook de conclusies van de lopende studie naar het sluipverkeer in het zuidoosten van Antwerpen een rol spelen. Het bedrijventerrein zal worden opgenomen in het ruimtelijk uitvoeringsplan, in het kader van de afbakening van het grootstedelijk gebied Antwerpen. De milderende maatregelen op het vlak van mobiliteit zullen tevens hierin worden opgenomen. Het mobiliteitsprobleem is er nu al. Ik denk dat iedereen het erover eens is dat dit probleem moet worden opgelost, in het kader van deze dynamisering van de luchthaven. Zelfs al zou die dynamisering er niet komen, dan nog zou dat probleem er zijn.

Ik heb al kort verwezen naar de financiële engagementen, aan de hand van de vragen van de heer Penris. Ik wil de beslissing van de Vlaamse Regering van 23 juni 2003 over die publiek-private samenwerking, met alle daaraan gekoppelde elementen, in herinnering brengen. U kent alle partners, zowel de commerciële als de regionale, die zich toen hebben geëngageerd. De heer Penris heeft ze daarnet opgesomd. Die 50/50-verhouding is belangrijk. Daar zullen voort gesprekken over worden gevoerd.

Dan waren er nog de vragen over de ontwikkeling van het bedrijventerrein op de luchthaven. Er was die maximale versie versus de gesprekken die we daarover zullen hebben met de partners. Ook het GRUP binnen dat stedelijk afbakeningsgebied Antwerpen is belangrijk. Ik hoop ter zake stappen vooruit te zetten.

Wat de luchtkwaliteit betreft: ik herinner me dat ik een tijdje geleden een onderzoek heb gekregen over de luchtkwaliteit in Mortsel voor en na de werken die daar zijn uitgevoerd. Mijnheer Daems, ik kan u verzekeren dat, jammer genoeg, de luchtkwaliteit na de werken die in Mortsel zijn uitgevoerd, slechter was dan ervoor. We moeten dus heel voorzichtig zijn ter zake. We moeten de luchtkwaliteit, niet alleen in Mortsel, maar ook elders in Vlaanderen verbeteren. We zijn daarmee bezig. We moeten daar de nodige aandacht aan besteden, maar de mobiliteitsoplossingen moeten natuurlijk ook positieve effecten hebben op de aanwezigheid van PM10 en PM2,5. Dan gaat het over zeer fijn stof. Ik hoef van bepaalde mensen ter zake geen lessen te krijgen. Integendeel, ik probeer die luchtkwaliteit te verbeteren. Er treedt al vrij snel een averechts effect op als het probleem van de files niet wordt opgelost. Net als u ben ik bezorgd over de luchtkwaliteit. Dat zal ook hier een voortdurende zorg zijn.

Dan is er de problematiek van de korteafstandvluchten. U weet dat we daar met de collega's en in het Overlegcomité over hebben gesproken. Ons standpunt was dat we geen enkel probleem hebben met een verbod of het opleggen van strikte regels als het gaat over afstanden tot 150 kilometer en vliegtuigen van meer dan 30 ton.

U weet dat ik er, net als andere personen hier aanwezig, een groot voorstander van ben dat ook de luchtvaart zo snel mogelijk in rekening zou worden gebracht bij de problematiek van de emissies en de emissiehandel. Europeanen zijn daar afspraken over gemaakt, zodat ook de luchtvaart haar steentje kan bijdragen. Daar bestaat dus weinig discussie over. Ik weet niet wat minister Landuyt daar uiteindelijk van heeft gemaakt. Ik heb het niet nagegaan met het oog op deze vergadering. Net als Wallonië hebben wij onze bijdrage geleverd. Voor Wallonië vormen de propellers vreemd genoeg een probleem, en niet de straalmotoren. Nochtans kunnen de straalmotoren een negatiever effect hebben dan de propellers. Zoals u terecht stelt, kunnen die verplaatsingen over een korte afstand met de trein gebeuren. Dat moet maximaal worden aangemoedigd. Een nuance betreft het soort vliegtuig dat kan worden gebruikt voor zeer korte afstanden.

Er is dus nog heel wat werk voor de boeg. Voor die meer dan 500 personen die rechtstreeks of onrechtstreeks hun dagelijks brood verdienen met de luchthaven van Antwerpen, is het goed nieuws dat we die stap hebben gezet. We moeten nu onderhandelen met de partners. We moeten de mobiliteitsproblematiek voort con-

cretiseren en ook daar spijkers met koppen slaan. Mijnheer Penris, wat de timing betreft, hoop ik dat we dit niet te ver van 2009 kunnen afronden. Mijn collega, minister Van Mechelen, gaat nu die twee GRUP's opstarten. De bouwvergunningen moeten worden verleend. Er is dus nog heel wat werk aan de winkel.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, laat me beginnen door te stellen dat ik eerbied heb voor uw grijze haren. Ik wist niet dat u al van in 1966 bezig was met dit dossier. In 1966 was ik een peuter. Ik woonde toen in Mortsel, in de onmiddellijke omgeving van die luchthaven. Ik heb er niets aan overgehouden, denk ik toch.

Mijnheer de minister, wat de timing betreft, hebben uw mededelingen me wat ontgoocheld. Ik hoopte dat dit dossier, dat nu toch al zeer lang aansleept, sneller had kunnen evolueren. U geeft februari 2009 op als de te halen datum, maar vraagt al meteen dat we niet boos zouden worden mocht die datum niet worden gehaald, want dan zult u de internationale instellingen wel uitsel vragen. U zegt dat we er rekening mee moeten houden dat het net zo goed 2010 kan zijn. Dat is voor mij een ontgoochelend antwoord. Ik meen me te herinneren dat dit huis in het verleden voor maatschappelijk belangrijke projecten het systeem van een nooddecreet heeft gehanteerd. Ik was daar geen voorstander van. Ik dacht over juridische bezwaren te beschikken tegen het middel van het nooddecreet. Het Arbitragehof heeft echter mij en al degenen die net als ik dachten dat dit een slecht wapen was, terechtgewezen. Het hof heeft heel duidelijk aangegeven dat het nooddecreet in een aantal gevallen uitsluitel kan geven. Ik geef u maar ter overweging mee: als uw regering dit dossier belangrijk genoeg vindt, kan ze het middel van het nooddecreet hier hanteren.

Wat de verdeling van de engagementen betreft, hebt u terecht verwezen naar de beslissing van 23 juni 2003. We hebben er toen ook over gedebatteerd. Ik heb toen een uitvoerig betoog gehouden ter zake. Er is sprake van een 50/50-verhouding. Voor de duidelijkheid van het dossier herhaal ik het nog eens: er is sprake van 50 percent voor de commerciële sector en 50 percent voor de overheid. Wie is hier de overheid en wie de commerciële sector? Er was al belangstelling vanwege een privégroep, die uiteindelijk is geselecteerd als gesprekspartner. Ik neem aan dat die groep opnieuw mee zal worden betrokken. Ik neem aan dat we niet het bod heropenen, zoals dat vóór 2003 is gebeurd. Als we het hebben over de overheid, hebben we het dan over de Vlaamse overheid, of beschouwen we de regionale partners ook als overheidspartners?

U vroeg zich af of de private sector interesse zal hebben in de uitbatingsformule. Ik kan u bevestigen dat de

private sector geïnteresseerd is. De Antwerpse Kamer van Koophandel heeft heel duidelijk gezegd dat de private sector geïnteresseerd is. Ik vind het heel nobel van u en van uw regering dat u de veiligheid en de brandweer tot uw kerntaken blijft beschouwen, maar neemt u van mij maar aan dat de private sector geïnteresseerd is. U zegt dat u de gesprekken zult aanknopen en ze wellicht zult beëindigen in het najaar van dit jaar. Neemt u van mij maar aan dat u een positief antwoord zult krijgen van de sector. Ik hoop dat we u op dat moment kunnen ondervragen en dat we de voortgang van dat deel van het dossier al mogen beoordelen.

Minister Kris Peeters: Mijnheer Penris, ik zal me inzake de timing wat nauwkeuriger uitdrukken. Ik heb het over de timing van de omleiding en de tunnel. Het is een investering die moet gebeuren. Het betreft ook de GRUP. Ik wil voorzichtig antwoorden. Ik hoop dat alles sneller gaat. Ik hoop dat ik ook voor Oostende tegen het einde van het jaar duidelijkheid krijg in de structuur van de LOM en de LEM en over concrete engagementen zodat we de luchthaven een nieuw elan kunnen geven. Als er geen uitstel nodig is, zal ik er geen vragen, maar het uitstel betreft enkel de omleiding en de kleine tunnel, en legt geen hypotheek op de exploitatie van de luchthaven zelf. Eenmaal we weten dat ze er komen, gaat het enkel over op tijd klaar zijn of wat uitstel vragen zodat we geen problemen krijgen met het Verdrag van Chicago.

Ik hoop dus tegen het einde van het jaar, niet alleen voor Antwerpen, maar ook voor Oostende en Kortrijk duidelijkheid te hebben over het engagement van de privésector: contractueel en met geld op de tafel. Wij zullen zorgen voor de omleidingsweg. De problematiek van de mobiliteit zal tegen die tijd uitgeklaard zijn. Ik ga in september terug naar de Vlaamse Regering om dit duidelijk te maken.

Uw ontgoocheling slaat dus alleen op het iets langer duren van de aanleg van een weg en een tunnel. Eenmaal het tracé vastligt en alle procedures werden gevolgd, moet er alleen nog uitvoering worden gegeven aan het werk. Dat betekent niet dat we tot eind 2009 of begin 2010 zullen wachten om de luchthaven op een zekere leest te schoeien op het vlak van engagementen, kapitaal enzovoort.

Mevrouw Annick De Ridder: Ik had nog graag geweten hoe het zit met de kantorennota. Neemt u die mee in de besprekingen?

Minister Kris Peeters: Ik ga ervan uit dat minister Van Mechelen rekening houdt met het bedrijventerrein dat, voor wat de GRUP betreft, valt onder de afbakening 'grootstedelijk gebied Antwerpen'. Ik wil niet op de zaak vooruitlopen. Op dit moment kan ik niet meer details geven, want ik ken ze niet. Het is belangrijk dat ook de nota's die door de stad Antwerpen werden besproken inzake

de stedelijke afbakening, worden opgenomen in de GRUP voor het bedrijventerrein of het kantorenterrein.

De heer Rudi Daems: Mijnheer de minister, ik dank u voor het uitgebreide antwoord, maar het zal u niet verbazen dat ik het op een aantal punten heel teleurstellend vind. Ik vind vooral dat u nogal licht over het mobiliteitsaspect heen gaat. Ik heb dat in mijn vraag ook al geïnsinueerd. Het is nogal gemakkelijk om te zeggen dat het niet helemaal is aangetoond dat de problemen die we ontwaren ter hoogte van de kruising van de R11 en de N1, te maken hebben met de luchthaven en de toekomstige ontwikkeling van het bedrijventerrein. Het is evident dat het ene met het andere verbonden is. Het maakt geen onderdeel uit van het studiedomein. Dat is iets te gemakkelijk geredeneerd, want het is het knelpunt waar een heel groot deel van de rest mee samenhangt.

Hetzelfde geldt in de buurt van de de Robianostraat. Het MER is duidelijk. Het zegt dat als het bedrijventerrein er komt, er bepaalde problemen ontstaan die op een bepaalde manier moeten worden opgelost. Is het MER dan fout? Of zegt u dat het probleem van de de Robianostraat een probleem is dat met andere factoren te maken heeft? Dat is niet zo.

De mobiliteitsproblemen die er vandaag al zijn en vooral die die we zullen creëren, zullen een uitzichtloze en onoplosbare situatie tot gevolg hebben, hoe nobel uw intenties ook mogen zijn om te werken aan een flankerend beleid op het vlak van mobiliteit.

Mijn tweede punt betreft het financiële aspect. U verwijst heel vaak – en wellicht ook terecht – naar de vorige Vlaamse Regering, maar u bent niet altijd volledig. De vorige Vlaamse Regering heeft inderdaad geopteerd voor het behoud van Deurne als zakenluchthaven – al deed niet iedereen in de regering dat met volle overtuiging –, op voorwaarde dat er voldoende rentabiliteit aan kon worden gekoppeld. Dat was een heel belangrijke randvoorwaarde. We stellen gaandeweg vast dat de ontwikkeling van bedrijfsactiviteiten meer dan nodig zal zijn om die toekomstige rentabiliteit te verzekeren. U neemt misschien één probleem weg, de rentabiliteit, maar u creëert een ander probleem dat uitzichtloos en onoplosbaar is: de mobiliteitsproblemen.

Mijnheer de minister, hoe zal alles verlopen in de toekomstige onderhandelingen over een herziening van het financieel plan en van de principeovereenkomst? Is het niet nuttig om er ofwel voor te opteren dat de overheid, bestaande uit zowel de Vlaamse overheid, de provincie als het Havenbedrijf, een aantal financiële engagementen terugschroeft, ofwel te kiezen voor de mogelijkheid waarbij u het bakje iets voller zult laden en van de privésector ook engagementen vraagt om extra inspanningen te leveren op het vlak van de mobiliteit en het flankerend mobiliteitsbeleid?

Mijn derde punt betreft de luchtkwaliteit. Ik heb de resultaten van Mortsels niet gezien. Ik vind het een beetje kortzichtig om te stellen dat er ten tijde van de werken problemen waren.

Minister Kris Peeters: Na de werken. Er zijn metingen gebeurd voor de werken en na de werken.

De heer Rudi Daems: Staat u me toe om te zeggen dat dat iets te gemakkelijk is als antwoord. Ik wil er een ander, misschien even onterecht, antwoord naast plaatsen. Laten we eens kijken naar Linkeroever, naar Zwijndrecht. In het begin was ook daar sprake van pure congestie. Ondertussen staan we 5 jaar verder en zijn er ongelooflijk veel mensen overgestapt van de wagen op de tram om naar Antwerpen te gaan. Ik heb geen metingen om dit aan te tonen, maar de verbetering is zichtbaar op het vlak van congestie en van luchtverontreiniging. Ik vind de beslissing van burgemeester Pira heel moedig. Het is een beslissing die niet alleen op de korte termijn gebaseerd is. Laten we de situatie over 5 of 10 jaar nog eens bekijken.

Mijn vraag over de luchtvervuiling is heel duidelijk. Het plan-MER zegt dat er meer luchtvervuiling zal zijn, vooral als het bedrijventerrein wordt gecreëerd en er een verdere overschrijding is van de wettelijke grenswaarde. Zult u dat dulden? Of gaat u beslissen dat een aantal beperkende maatregelen moeten worden opgelegd?

Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag of u de milieuvergunning zult aanpassen en zo ja, in welke zin. Welk type van activiteiten valt onder de definitie van luchthavengebonden bedrijven of van luchthavengebonden bedrijfsactiviteiten?

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, ik kan bepaalde vragen ook nu niet beantwoorden omdat er nog onderhandeld moet worden. We houden de engagementen die in het verleden zijn aangegaan. We hebben juridisch advies ingewonnen en we moeten geen nieuwe ronde organiseren. We kunnen met de partners die zich toen geëngageerd hebben, rond de tafel gaan zitten. We kunnen hun zeggen dat we een nieuwe situatie hebben en bekijken welke bijdrage iedereen kan en moet leveren. We moeten dus eerst opnieuw onderhandelen, pas daarna kan ik meer tekst en uitleg geven.

De vorige legislatuur heeft beslist in de verhouding 50 percent privé/50 percent gewest. Ik ga ervan uit dat dat zo blijft. Het is hier ook nog eens onderstreept door partners die toen deel uitmaakten van de Vlaamse Regering.

Mijn uitgangspunt is altijd geweest dat deze hele operatie zich situeert binnen de afgeleverde milieuvergunning. Het is bij het begin van deze legislatuur ook heel duidelijk gezegd: dit is de milieuvergunning. Aan de private

partners is ook duidelijk de boodschap meegegeven dat ik niet de intentie heb af te wijken van deze milieuvergunning.

De heer Rudi Daems: Er komt dus een beperking van het aantal activiteiten?

Minister Kris Peeters: Ik zeg dat ik niet de intentie heb om die milieuvergunning te wijzigen.

Wat de luchtkwaliteit betreft, wil ik geen steen gooien naar mensen die zich hier niet kunnen verdedigen. Maar ik wil toch aanhalen dat een wijziging in verkeer en mobiliteit – hoe goed bedoeld ook – mogelijk toch negatieve effecten heeft op de luchtkwaliteit.

U kunt wel zeggen dat mensen op een bepaald moment de wagen laten staan en op de tram stappen, maar ik stel alleen maar vast dat dat niet zo snel gebeurt als sommigen wel zouden willen, met verslechtering van de luchtkwaliteit en file tot gevolg. Ik wil maar zeggen dat wanneer we elders in Vlaanderen aanpassingen doen aan het wegennet, de luchtkwaliteit altijd een element is. Maar nog fundamenteeler is dat we de luchtkwaliteit in heel Vlaanderen moeten verbeteren en niet alleen waar u naar verwijst. De uitdaging is dus groter. In de mate dat we tot een goede oplossing van de mobiliteit komen, zal de luchtkwaliteit alleen maar kunnen verbeteren, wat ook mijn bedoeling is.

Ik heb begrepen dat wat u betreft, er geen toekomst is weggelegd voor de luchthaven van Deurne. U mag dat meegeven aan al die mensen die daar werken. Het is een verschil in visie. Ik zit in de regering en voer het regeerakkoord uit, u zit in de oppositie. Onze visie is wat dat betreft niet dezelfde.

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 beslissing van de Vlaamse Regering van 16 mei 2007 om de ecologiesteun aan te passen en de gevolgen hiervan voor de sector van de hernieuwbare energie

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de minister, geachte collega's, ik stel een vraag die ik drie weken geleden, op 15 mei, al gesteld heb. U hebt toen geantwoord dat de regering nog geen beslissing genomen had. U zei: "Minister Moerman zal dit punt pas morgen op de agenda van de ministerraad agenderen. Ik kan daar niet

op vooruitlopen. U moet uw vraag nadien nog maar eens opnieuw stellen”.

Vandaar dat ik mijn vraag opnieuw stel. Ik vroeg u toen of u als minister van Energie bereid was de projecten te subsidiëren als het kabinet en de administratie van Economie energiebedrijven en projectontwikkelaars die investeren in hernieuwbare energieprojecten, zou uitsluiten van ecologiesteun. U wilde hierop niet antwoorden, omdat het volgens u om een hypothetische vraag ging. Amper een dag later, op 16 mei 2007, besliste de Vlaamse Regering inderdaad de ecologiesteun aan te passen en dit bovendien met terugwerkende kracht vanaf 1 augustus 2006, wat heel wat van die kmo's in de problemen brengt.

Met één pennentrek werd bijna de volledige sector van de hernieuwbare energie uitgesloten van investeringssubsidie, zonder dat er ook maar enig overleg met die sector heeft plaats gevonden. Mijn zogenaamde 'hypothetische vraag' was reeds harde werkelijkheid geworden.

Ondertussen bevestigde minister Moerman in de plenaire zitting met haar antwoord op een actuele vraag dat het inderdaad haar bedoeling was en is om bedrijven die actief zijn in de sector van de hernieuwbare energie uit te sluiten van ecologiesteun. Minister Moerman zei toen letterlijk: “Maar een bedrijf dat beslist om in andere bedrijven of bij particulieren tegen vergoeding plaats in te nemen om zonnepanelen te zetten om groene stroom op te wekken, of te voldoen aan bepaalde verplichtingen en groenestroomcertificaten te krijgen, zit niet in het verhaal van de ecologiepremie”. Hiermee wordt een regelrechte aanslag gepleegd op de sector van de hernieuwbare energie en vooral op de kleinere producenten, die bijna steeds met recht van opstal werken.

Met dit alles wordt in ieder geval een belangrijke poot van het Vlaams beleid inzake hernieuwbare energie weggehaakt. De sector van de hernieuwbare energie vraagt niet om onredelijke subsidies te krijgen, wel om in overleg met de overheid een zo correct mogelijke ondersteuning te krijgen en één waarop ze kunnen rekenen en waarover rechtszekerheid bestaat.

In de beleidsnota Energie 2004-2009 gaat minister Peeters er met betrekking tot het beleid inzake hernieuwbare energie trouwens zelf van uit dat er ecologiesteun wordt gegeven. Maar minister Moerman keldert de investeringssteun voor hernieuwbare energieprojecten en schuift de bal door naar de minister van Energie. Ze zegt letterlijk: “Ik denk dat we in Vlaanderen een tandje moeten bijsteken voor de ondersteuning van hernieuwbare en groene energie. Dit nu beloven zou heel simpel zijn, maar het is niet mijn bevoegdheid en zoals u weet heeft deze regering gezegd dat we voorzichtig zijn tot na de verkiezingen.” Minister Moerman zegt dus dat de minister van Energie het zelf maar moet doen en zelf

maar een tandje moet bijsteken om die hernieuwbare energie te ondersteunen.

Vandaar dat ik u dezelfde vragen stel als drie weken geleden. Welke oplossing heeft de minister voor de dossiers die volledig conform de geldende regelgeving werden ingediend, maar die nu als gevolg van de met terugwerkende kracht ingevoerde wijziging buiten het kader van de ecologiesteun vallen? Hoe zult u, met andere woorden, de rechtszekerheid herstellen die door de beslissing van de Vlaamse Regering van 16 mei 2007 onderuitgehaald werd?

Bent u als minister van Energie, zoals minister Moerman suggereert, bereid om de afgeschafte ecologiesteun voor energie-kmo's en projectontwikkelaars in hernieuwbare energie te compenseren door steunmaatregelen vanuit het departement hernieuwbare energie? Of laat u deze bedrijven, net zoals minister Moerman, in de kou staan?

Wat is het geschatte effect van de met terugwerkende kracht ingevoerde beslissing van de regering van 16 mei 2007 op de investeringen in hernieuwbare energieprojecten in Vlaanderen? Hebt u hierover met de desbetreffende kmo's overleg gepleegd? Bent u van plan om met hen overleg te gaan plegen om te bekijken hoe deze aberratie kan worden rechtgezet? U gebruikt vaak zelf het argument van tewerkstelling. Ook in deze sector zijn er mensen tewerkgesteld. Het is een duurzame en toekomstgerichte sector en het zou jammer zijn dat als gevolg van deze ondermijning door het beleid, de net ingezette groei zou worden teruggeschoefd.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de minister, we hebben hierover inderdaad vorige week tijdens de plenaire zitting gedebatteerd. Het is duidelijk dat de beslissing tot herziening van de ecologiesteun voor veel bedrijven als een donderslag bij heldere hemel komt. De aankondiging van de ecologiesteun had heel wat bedrijven ertoe aangezet om maatregelen en ecologische initiatieven te nemen. De vraag is of hernieuwbare energie daar niet toe behoort. Werd de hernieuwbare energie als ecologiesteun opgenomen in het oorspronkelijke subsidiereglement? Op die belangrijke vraag heb ik nog steeds geen antwoord gekregen.

Ik deel de mening van minister Moerman dat er paal en perk moet worden gesteld aan misbruiken, maar de dossiers moeten afzonderlijk benaderd worden. Heel wat projecten met betrekking tot hernieuwbare energie zullen door de herziening de mist in gaan. In het project 'De Zonneschakel' uit de Rupelstreek zouden vijf gemeenten de daken van hun gemeentelijke gebouwen ter beschikking stellen voor het plaatsen van zonne-

panelen, maar dat project wordt nu afgeblazen als gevolg van de herziening. Of dergelijk initiatief in aanmerking komt, is twijfelachtig omdat er een bevoordeling zou kunnen zijn van projectontwikkelaars. Ik vind echter wel dat elk dossier apart moet worden beoordeeld.

Bestaat er geen andere maatregel voor bedrijven die uit de boot vallen? Er kan bijvoorbeeld bij de federale regering worden gepleit voor een fiscale aftrek. Dat zou een tussenoplossing zijn voor bedrijven die uit de boot vallen.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de voorzitter, het is ook onze zorg dat er een stabiel investeringsklimaat blijft bestaan voor investeringen in hernieuwbare energie. We moeten zoeken naar de optimale instrumentenmix om zo'n investeringsklimaat te creëren.

De combinatie van groenestroomcertificaten en ecologische steun heeft voor een uit de hand lopende begroting bij de Vlaamse overheid gezorgd. We geven gelukkig nu al veel meer uit aan ecologiepremies dan in het verleden, maar we moeten wel zoeken naar een vorm van kostenbeheersing bij de Vlaamse overheid.

Het is logisch dat we veel sterker inzetten op het systeem van groenestroomcertificaten omdat dit systeem de opbrengst van investeringen in groene stroom beloont zodat binnen elke vorm van hernieuwbare energie de meest efficiënte installaties worden bevorderd. Zo vermijden we dat investeringen in zonnecellen die in de schaduw van een gebouw liggen of windmolens in een compleet windluwe streek of op lage hoogte, worden ondersteund. We moeten dus meer inzetten op het systeem van groenestroomcertificaten.

Ik heb begrepen dat het systeem wordt herzien in functie van verschillende fenomenen. Enerzijds dalen – gelukkig maar – de investeringskosten voor verschillende vormen van hernieuwbare energie omdat we te maken hebben met schaafeffecten. Naarmate de productie groter wordt, daalt de productiekost. In Duitsland is er al sprake van een afname van de productiekost met 5 procent per jaar voor stroom uit zonne-energie. Dat is aanzienlijk. De investeringskost om de minimale waarde van 450 euro per megawattuur uit zonnecellen te halen werd destijds op 7.000 euro per kilowattuur geraamd. Ondertussen is die investeringskost al teruggevallen tot 6.117 euro per kilowattuur, en die kostprijs zal blijven dalen. Anderzijds moeten we rekening houden met het wegvallen van de ecologiepremie.

Als het van onze fractie afhangt, moet bij de herberekening van de bodemprijzen van groenestroomcertificaten niet alleen rekening worden gehouden met de structureel dalende trend van de investeringskosten, maar ook met het wegvallen van de ecologiepremie. Op die manier

kunnen we een gelijk speelveld creëren voor alle bedrijven en gezinnen die willen investeren in hernieuwbare energie, zowel bedrijven die dat doen op terreinen van derden die nu worden uitgesloten – minister Moerman noemde dit een vorm van misbruik van de ecologiepremie –, als bedrijven die het zelf doen, als gezinnen die investeringen willen doen. Ik pleit er nogmaals voor om dringend werk te maken van de herberekening van de bodemprijzen van de groenestroomcertificaten, rekening houdend met de dalende investeringskost enerzijds en met het wegvallen van de ecologiepremie anderzijds.

Ik heb begrip voor de kritiek van de sector dat dit met terugwerkende kracht gebeurt. Ik weet niet in welke mate de sector effectief op de hoogte was dat sinds augustus 2006 dit systeem van ecologiepremies ging worden gewijzigd in een ander systeem. Als ze daar niet van op de hoogte waren, vind ik dat inderdaad wel een smet werpen op het stabiele investeringsklimaat. Dat heeft de Vlaamse Regering juist deze legislatuur verbeterd door de minimale waarde voor de groenestroomcertificaten contractueel vast te leggen met de netbeheerders. Wij hebben ervoor gezorgd dat via de wijziging van het Elektriciteitsdecreet investeerders in vormen van hernieuwbare energie voor een periode van 10 jaar een bepaalde basiswaarde aan groenestroomcertificaten gegarandeerd betaald kregen als ze een contract afsluiten met de netbeheerders. Voor investeerders in zonne-energie is dat zelfs 20 jaar. Ik zou het jammer vinden mochten de investeerders niet effectief op de hoogte geweest zijn van het feit dat dat met terugwerkende kracht is ingevoerd. Ik kijk met interesse uit naar uw uitleg op dat punt. Ik doe nogmaals de suggestie om bij de herberekening van de bodemprijzen van de groenestroomcertificaten rekening te houden met het wegvallen van de ecologiepremie.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, ik heb aan het Vlaams Energieagentschap de opdracht gegeven om na te gaan wat de effecten zijn van de invoering van een wedstrijdformule op de onrendabele toppen.

Ik ben zeer verheugd dat de heer Martens en anderen onderstrepen dat het belangrijk is om de productie van groene stroom te ondersteunen, wat we doen met groenestroomcertificaten, veeleer dan met het plaatsen van die installaties zoals vroeger het geval was.

Het is een goed investeringsklimaat dat niet met een 'stop and go' wordt geconfronteerd. In dat kader heb ik begrepen dat de terugwerkende kracht zich rechtvaardigt door de 'day of announcement', de aankondiging die op 16 augustus is gebeurd. Dat is de argumentatie die ook mijn collega minister Moerman heeft gebruikt om de retroactiviteit te verantwoorden.

Mijnheer Glorieux, ik zal u waarschijnlijk zwaar teleur stellen. U hebt de vraag gesteld op de dag vóór deze gelegenheid op de regering is gebracht door mijn collega. Het is mijn overtuiging dat het niet aan mij is om over voorstellen die collega-ministers formuleren op de ministerraad, vooraf tekst en uitleg te geven en nadien op bepaalde vragen te antwoorden die betrekking hebben op de materie zelf. Wat betreft de terugwerkende kracht, geef ik alleen de argumentatie ervan. Uw eerste vraag over de modaliteiten, de rechtszekerheid enzovoort, is in eerste instantie voor mijn collega bestemd. Ik had u misschien uitdrukkelijk moeten zeggen dat u de vraag opnieuw moest stellen in eerste instantie aan mijn collega. Ik zou het ook niet appreciëren mochten mijn collega's over domeinen waarover ik bevoegd ben, tekst en uitleg geven naar aanleiding van al dan niet pertinente vragen. Mochten de antwoorden op de actuele vragen van onlangs voor u onvoldoende zijn, stel ik voor uw eerste en derde vraag in eerste instantie aan mijn collega te stellen. Wel kan ik u zeggen dat de meerkost toeneemt naarmate de steun afneemt en dat ik een opdracht voor een studie heb gegeven over de effecten van de invoering van een wedstrijdformule op de onrendabele toppen.

Ik wil ook nog eens onderstrepen dat men hier de indruk geeft dat de ecologiepremie, die onder de bevoegdheid van minister Moerman valt, is afgeschaft. Dat is niet het geval. Men heeft een wedstrijdformule ingevoerd, waarvan de heer Martens terecht zegt dat die er is om de budgettaire beperking meer in de hand te hebben. Maar de ecologiepremie bestaat nog altijd. Ik ken de reacties op de wedstrijdformule. Het is echter niet aan mij om daar dingen over te zeggen. Ze is goedgekeurd door de Vlaamse Regering en geïntroduceerd door minister Moerman. Ik ga niet in op vragen daarover, u moet die stellen aan minister Moerman.

Het is heel belangrijk, mevrouw Van den Eynde, dat er een fiscale aftrek is, zowel voor bedrijven als voor particulieren. Voor het aanslagjaar 2007 zit men zelfs aan 3000 euro in totaal, als ik me niet vergis. Ook voor bedrijven zijn er fiscale incentives, zoals het afschrijven van de installatie. Er zijn fiscale elementen aanwezig. In de mate dat de fiscale elementen verder kunnen of moeten aangemoedigd worden, zal dat verder op het federale niveau besproken worden.

Mijnheer Glorieux, naar aanleiding van de vorige vraag die u aan mij hebt gesteld, begrijp ik dat u bepaalde visies hebt en bepaalde zaken betreurt. Ik wil nog eens onderstrepen dat een stabiel investeringsklimaat heel belangrijk is, waar de productie van groene stroom wordt ondersteund, en daar ben ik wel voor bevoegd. Er zijn de groenestroomcertificaten en de problematiek van de onrendabele toppen, waarvan ik naar aanleiding van de wedstrijdformule aan het Vlaams Energieagentschap heb gevraagd om deze te bekijken. Mevrouw Van den Eynde, naast de groenestroomcertificaten en de ecologiepremie, die nog altijd bestaat, bestaan er ook op

fiscaal vlak reeds aanmoedigingen, die mogelijk nog kunnen worden verbeterd, maar dat is een discussie voor de federale overheid.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de minister, ook voor mij is het antwoord onbevredigend en ontgoochelend. U doet hetzelfde als uw collega, minister Moerman. ODE Vlaanderen, u niet onbekend, heeft in een persbericht heel duidelijk gesteld dat u de sector van de hernieuwbare energie hierdoor zult kortwieken.

Ik wil er absoluut geen onduidelijkheid over laten bestaan. De sector was helemaal niet op de hoogte dat er maatregelen met terugwerkende kracht zouden worden genomen. Dat is toch wel heel belangrijk. Er wordt dikwijls gesproken over rechtszekerheid, over goed bestuur. Dit is toch wel een voorbeeld van het omgekeerde.

Het gaat hier absoluut niet om projecten waarbij zonnepanelen in de schaduw of windturbines in de luwte worden geplaatst. Integendeel, de projectontwikkelaars, de KMO's, zijn gespecialiseerd in deze materie. Indien een koekjesfabriek op zijn terreinen een windturbine wil zetten, zou die wel ecologiesteun krijgen. Een energie-KMO die specifieke kennis heeft in deze materie zou die echter niet krijgen.

Er zijn KMO's die miljoenen geïnvesteerd hebben op basis van valse beloftes. Ze dachten een deel terug te krijgen via ecologiesteun. Dat blijkt echter niet het geval te zijn. Het gaat daarbij om kleinschalige installaties van, meestal, coöperaties op de meest efficiënte plaatsen in een netwerk van decentrale productie, dicht bij de afnemers. In het concrete geval van Ecopower is het een WKK op plantenolie in Eeklo, een windturbine in Gistel, en ruim 300 PV-installaties, die samen meer dan 700 kilowattpiek zouden vertegenwoordigen.

Mijnheer de minister, u laat hen aan hun lot over. Volgens u moet de vraag maar aan minister Moerman worden gesteld. Zij zegt echter dat dergelijke bedrijven uitgesloten worden van ecologiesteun. Als ze steun willen, moeten ze maar naar de minister van Energie stappen. Hij moet dan maar een tandje bijsteken, zo stelt ze letterlijk.

U stuurt me nu terug naar minister Moerman. U zegt dat die ecologiesteun niet is afgeschaft. Dit soort bedrijven wordt er echter wel van uitgesloten. Bedrijven die met recht van opstal installaties met hernieuwbare energie willen plaatsen, worden expliciet uitgesloten van deze maatregel. Daardoor staan ze wel in de kou. Als we dan aan minister Moerman vragen wat er zal gebeuren om die bedrijven verder te helpen, dan antwoordt ze dat dit niet haar winkel is. Ze verwijst ons

door naar u met de boodschap dat u maar een tandje moet bijsteken.

Daarom heb ik deze vragen aan u gesteld. Ik stel echter vast dat u, net als minister Moerman, de sector van de hernieuwbare energie kortwiekt. U legt zich gewoon neer bij het feit dat deze steun voortaan niet meer wordt gegeven aan bedrijven en KMO's die in hernieuwbare energie investeren. Dat betreurt ik ten zeerste.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de minister, ik vind het goed dat u het Vlaams Energieagentschap de opdracht hebt gegeven om na te gaan wat het effect is van het wegvallen van die ecologiepremie of op het minder kans hebben op die premie op die onrendabele toppen, van de meerkost van elke vorm van groenestroomproductie ten opzichte van de gangbare productie. Bent u van plan om ook iets te doen met de resultaten van die studie? Wat dat betreft, zijn we wel ongeduldig. Naar aanleiding van verschillende debatten in het parlement hebben we al herhaaldelijk gevraagd om ook de groenestroomdoelstellingen voor de periode na 2010 vast te leggen. Dat hangt ook samen met het herberekenen van die bodemprijs voor groenestroomcertificaten.

Als het van ons afhangt, moet bij die vastlegging wel degelijk rekening worden gehouden met die herberekenen van de onrendabele toppen, zodat alle investeerders in hernieuwbare energie over de nodige bedrijfszekerheid en rechtszekerheid beschikken om door te gaan met de investeringen in groene stroom. Ze mogen niet ontmoedigd worden door de huidige overgangsproblemen in het systeem van de ecologiesteun, de problemen bij het oude systeem, bij het open-endsysteem, naar het callsysteem met gesloten enveloppe.

Welk tijdspad stelt u voorop voor het vastleggen van nieuwe bodemprijzen voor groenestroomcertificaten? Dat kan van uitermate groot belang zijn voor die investeerders die nu tussen twee stoelen vallen, die in het nieuwe callsysteem hun kandidatuur nog niet hebben kunnen indienen, maar die wel al hadden gerekend op een investeringssteun via het oude systeem.

Als de nieuwe bodemprijzen vrij snel worden vastgelegd, waarbij effectief rekening wordt gehouden met wegvallen van de ecologiepremie, kunnen we de bedrijven die bezig zijn met het opstarten of voltooien van projecten in de overgangsfase de nodige perspectieven bieden.

Mijnheer de minister, zult u rekening houden met de studie van het VEA? Aan welke termijn denkt u?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer Martens, als we studies laten uitvoeren, is het ook de bedoeling om daar iets

mee te doen. Ik voeg eraan toe dat, als de markt al enigszins geschokt zou zijn door de beslissing in verband met de ecologiepremie, ik niet van plan ben een intentie de wereld in te sturen die achteraf niet wordt uitgevoerd. Wat mij betreft, moeten we vrij snel handelen. Ik kan echter pas een antwoord geven als we een volledig zicht hebben op de zaak en er ook uitvoering aan kunnen geven. Indien ik dat niet doe, zou dat de markt enkel bijkomend kunnen verstoren.

Ik heb u goed begrepen: u kunt erop rekenen dat we dit dossier met de nodige snelheid aanpakken.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Felix Strackx tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over een capaciteitsuitbreiding van het wegennet en de aanleg van carpoolrijstroken

Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de noodzakelijke investeringen in de weginfrastructuur

De voorzitter: De heer Strackx heeft het woord.

De heer Felix Strackx: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag dateert van 8 mei. Dat ze nu pas op de agenda staat, ligt aan het feit dat ik ze gericht had aan minister Van Brempt. Dat stond de voorzitter van deze commissie echter niet toe, waardoor de hele procedure moest worden overgedaan. Ik had mijn vraag gericht aan minister Van Brempt omdat ze over het mobiliteitsbeleid gaat, en niet zozeer over openbare werken.

Ik wil het hebben over de structurele files op de Vlaamse wegen, en in het bijzonder op de Vlaamse autowegen. In normale omstandigheden is ons autowegennet zo goed als volledig verzadigd. De geringste gebeurtenis is dan voldoende om die wegen helemaal te laten dichtslippen. Een evenement in het Koning Boudewijnstadion, een optreden van de Rolling Stones in Werchter, een ongeval, slecht weer: het volstaat allemaal om gigantische files te veroorzaken.

Een van de zwartste dagen was maandag 7 mei. Toen stond er 's ochtends 275 kilometer file op de Vlaamse autowegen. En eigenlijk was er zelfs niets speciaals gebeurd: het regende, en dat volstond om zoveel file te veroorzaken. Ik probeer mij voor te stellen wat er kan gebeuren als zich een echte noodweersituatie zou voordoen. Met welke problemen zouden we bijvoorbeeld geconfronteerd worden als het 's winters zou sneeuwen rond het spitsuur?

De heer Tampère, een onderzoeker van de afdeling Verkeer en Infrastructuur van de KULeuven, reageerde in de pers op het gigantische verkeersinfarct van 7 mei. De opvattingen van de heer Tampère komen deels overeen met mijn standpunten: “Het verkeer op de wegen zit volledig op de limiet, maar het beleid weigert de discussie over maatregelen aan te gaan. Minister Van Brempt stimuleert het openbaar vervoer, wat zeker goed is, maar alle andere maatregelen worden meteen afgeschoten. Trein en bus alleen kunnen ons niet redden.”

De onderzoeker van de KULeuven gaat dieper in op de hoofdreken van de verzadiging van de autowegen: “In de loop der jaren is het verkeer door het gevoerde beleid steeds meer afgeschoven van de N-wegen naar de snelwegen.” Dat is gebeurd in het kader van de ontmoediging van het autoverkeer: de overheid probeert de weg zodanig smal en moeilijk berijdbaar te maken om het autoverkeer te ontmoedigen. Dat is volgens mij een van de grootste denkfouten die de overheid de afgelopen twintig jaar in het mobiliteitsbeleid gemaakt heeft. Ze heeft geprobeerd de automobilisten te pesten in de hoop dat ze zo ontmoedigd zouden raken dat ze uiteindelijk thuisblijven. Al die mensen die in de file staan, kunnen uiteraard niet thuisblijven, zij moeten om de een of andere reden de baan op.

Gewestwegen werden versmald, het aantal rijstroken werd gereduceerd tot twee en waar er toch nog een rijstrook overbleef, werd die opgeofferd voor een vrije busbaan. Als gevolg hiervan werden de files op de gewestwegen tijdens de spitsuren niet alleen langer, maar ook op plaatsen waar er vroeger geen problemen waren, ontstonden ook buiten de spitsuren opstoppen. De overheid heeft hier dus bewust problemen gecreëerd en zo de automobilisten naar de autowegen gedreven. Op vele plaatsen is de capaciteit van de autowegen ook duidelijk te klein. Ik geef als voorbeeld de E314 in de buurt van Leuven, waar er slechts twee rijstroken zijn, waardoor een flessenhals gecreëerd werd die iedere dag voor problemen zorgt.

De heer Tampère schuift ook een aantal oplossingen naar voren. Ik benadruk dat dat niet allemaal ook onze oplossingen zijn. Ik vermeld ze wel, omdat ze toch van een eminente onderzoeker komen. Eerst en vooral pleit hij ervoor te onderzoeken op welke manier we de capaciteit van de Vlaamse autowegen kunnen uitbreiden, bijvoorbeeld door het aanleggen van dubbeldekswegen op de drukste plaatsen, zoals de ring rond Brussel en Antwerpen. Hij verwijst daarbij naar voorbeelden uit de Verenigde Staten en Japan.

Verder wil hij dat rekeningrijden wordt bestudeerd. Dat is zeker niet onze oplossing. “Het grote probleem”, zegt hij, “is dat wij een samenhangende toekomstvisie missen. Alles op het openbaar vervoer zetten, is veel te beperkt om structurele problemen op te lossen. De economische kost van een ochtend zoals die van 7 mei is gigantisch.”

Hij heeft het ook nog over de missing links: “Wat er nu gebeurt, is een druppel op een hete plaat. Wij moeten kijken naar de missing links van binnen twintig jaar en niet naar de missing links uit het verleden.”

Uw collega Van Brempt heeft onmiddellijk de dag erna gereageerd in een persmededeling. Dat maakt duidelijk dat zij zich wel degelijk aangesproken voelde door het artikel van de heer Tampère. Grosso modo verdedigt ze natuurlijk haar beleid van bus en trein en tram. Maar op het einde van haar betoog pleit zij voor carpoolen, en niet alleen dat, ook voor het aanleggen van carpoolstroken. Dat is voor mij een heel nieuw gegeven. Ik heb nog nooit iemand van de Vlaamse Regering daarvoor horen pleiten. Ik neem aan dat men een specifieke rijstrook bedoelt, die alleen mag worden bereden door auto's met een minimum aantal inzittenden, drie of vier of weet ik veel. Maar, mijnheer de minister, waar moeten die carpoolstroken dan komen? Aangezien de Vlaamse minister van Mobiliteit zich in het verleden resoluut gekant heeft tegen het gebruik van de vrije busbaan door personenwagens met meerdere inzittenden – ik verwijs naar het voorstel van onze goede collega de heer Van Gaevel –, kan ik niet anders dan die carpoolstroken zien als een bijkomende rijstrook, naast de vrije busbaan. U zult als minister van Openbare Werken een carpoolstrook moeten aanleggen.

Bent u bereid een capaciteitsuitbreiding voor onze autowegen te onderzoeken? De feiten tonen aan dat de stijging van het aantal gebruikers van het openbaar vervoer de files niet heeft doen afnemen, wel integendeel. Meent u, mijnheer de minister, dat dit in de toekomst wel het geval zal zijn? Zo ja, waarop is uw veronderstelling gebaseerd? Laat u misschien andere maatregelen onderzoeken ten einde de almaar toenemende congestie op onze Vlaamse autowegen te bestrijden? Bestaan er concrete plannen om carpoolrijstroken aan te leggen? Zo ja, waar en wanneer plaatst u de eerste spadesteek? Ik zal komen kijken, want er moet zeer dringend iets gebeuren. De huidige situatie kan echt niet blijven duren.

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Dank u, voorzitter. Mijnheer de minister, de heer Van den Abeelen heeft de vragen van de heer Strackx en van mezelf al gekoppeld, hoewel ik het verband ertussen niet zie. Maar goed, aangezien er niemand van de collega's nog aanwezig is, zal niemand dat de heer van den Abeelen kwalijk nemen.

Mijnheer de minister, 2006 was een recordjaar wat betreft het aantal toegekende stedenbouwkundige vergunningen. Maar zowel de recente enquête van de Vlaamse Confederatie Bouw als de conjunctuurenquêtes van de Nationale Bank geven vanaf het derde kwar-

taal van 2006 een negatieve trend aan. Het is niet drastisch, niet dramatisch, maar toch.

Een eerste signaal is de daling met 3 percent van het aantal vergunningen in Vlaanderen voor nieuwe huizen. Dat is wellicht te wijten aan de stijging van de hypotheekrente en uiteraard aan de stijging van de prijzen van de materialen met 20 percent en meer. Ook bij de infrastructuur- en de wegenbouw is men heel wat minder optimistisch. Men verwacht voor 2007 een daling met 9 percent van het aantal overheidsprojecten.

De bouwsector, die uiteraard zijn belangen verdedigt, is vragende partij. Hij wil dat de overheid vooral in de wegeninfrastructuur meer zou investeren. Ik weet het, mijnheer de minister, wij hebben het daar al meermaals over gehad. Dit komt de mobiliteit en de veiligheid van de weggebruikers ten goede. Het zal u, mijnheer de minister, van de ombudsman heel wat minder klachten opleveren.

Mijnheer de minister, zeker voor de motorrijders is een goed onderhouden wegennet van levensbelang. De jongste vijf jaren is de verkoop van motoren met zomaar eventjes 25 percent gestegen. Spijtig genoeg is ook het aantal ongevallen gestegen. Gemiddeld telt ons land jaarlijks 130 dodelijke ongevallen met motorrijders en vallen er ongeveer 800 zwaargewonden. Het is bewezen, mijnheer de minister, dat de motorrijder in het overgrote deel van die ongevallen niet verantwoordelijk is. De weginfrastructuur is de grote boosdoener. Onder meer slecht liggende riooldeksels, scheuren in het wegdek en wegverzakkingen zijn in grote mate verantwoordelijk voor de ongevallen met motorrijders. Dit alleen is al een meer dan voldoende reden om te zorgen voor een veilige, aangepaste en goed onderhouden weginfrastructuur. Liefst niet morgen, maar wel vandaag.

Berekeningen hebben uitgewezen dat vijftien jaar na de aanleg van een weg de schade met relatief lichte ingrepen kan worden verholpen. Maar wanneer men nog eens vijf jaar met herstellingswerken wacht, is de weg zo versleten dat alleen een nieuw wegdek nog redding kan brengen. Dat is dus een zeer dure ingreep.

Mijnheer de minister, u weet ongetwijfeld dat Vlaanderen in weginfrastructuur beduidend minder investeert dan andere Europese landen zoals Nederland en Frankrijk. Wij spreken over ongeveer 1 percent van het bbp. Nederland en Frankrijk investeren ongeveer 3,2 percent van hun bbp in wegenonderhoud.

Mijnheer de minister, het niet of onvoldoende investeren in wegenonderhoud komt neer op het veroorzaken van een verdoken overheidsschuld. Wat kunt u doen? Ik weet dat het al vaak is gevraagd, maar er moet iets gebeuren om onze weginfrastructuur te verbeteren. Er moet meer geïnvesteerd worden.

Hebt u een idee van de grootte van de verdoken schuld die het gevolg is van achterstallig onderhoud van de gewestwegen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer Strackx, u weet dat ik opensta voor elk onderzoek dat oplossingen kan bieden voor de doorstroming van het verkeer op het hoofdwegennet. Maar mijn eerste prioriteit, en dat is al een hele opdracht, is om de missing links, waar u ook naar verwijst, op te lossen. Wanneer die zijn opgelost kan onderzocht worden of er eventueel andere capaciteitsuitbreidingen wenselijk zijn. Maar ik los eerst de missing links op, zoals het in het regeerakkoord staat. Nadien kan capaciteitsuitbreiding aan bod komen.

Extra rijstroken vragen natuurlijk heel wat studies, als er al plaats voor is. Maar ik wil het zeker meenemen. Ik weet niet waar ik bijkomende carpoolstroken zou moeten leggen, als ik er al het geld voor zou hebben. Dat is zeker niet voor morgen. Ik heb geen plannen om bijkomende carpoolrijstroken aan te leggen. Dat vereist nog veel studiewerk en er moeten bijkomende budgettaire middelen gezocht worden.

Het onderzoek naar het verplaatsingsgedrag van Vlaanderen toont aan dat het gestegen aantal gebruikers van het openbare vervoer deels het gevolg is van nieuwe verplaatsingen en deels het gevolg is van overschakeling vanuit andere vervoerswijzen. Ik denk dat er ook positieve stappen naar het openbaar vervoer zijn gezet. Daarnaast werd ook al in het verleden vastgesteld dat mensen regelmatig hun verplaatsingsgedrag wijzigen in functie van werkomstandigheden en gezinssituatie. Het openbaar vervoer wordt gebruikt in een periode van het leven, dan stapt men terug over naar de auto en omgekeerd.

Er zijn nog andere elementen die het fileprobleem en de verkeerscongestie kunnen aanpakken. Het heeft te maken met FAST, het snel oplossen van files door snelle interventie wanneer er een ongeval is, met dynamisch verkeersbeheer enzovoort. We doen daar investeringen. Er loopt een onderzoek bij de universiteit naar het langer openhouden van terminals in de haven. Tal van andere elementen kunnen de capaciteit die we nu hebben, beter doen benutten.

Mijnheer Huybrechts, ik zeg altijd dat wij een investeringsregering zijn. Dat betekent dat wij moeten investeren. Dat kan ik ook met cijfers aantonen. Ik heb een tabel bij met een overzicht van het VIF, het Vlaams Investeringsfonds. In 2005 zaten we in totaal op 235 miljoen. We zitten voor dit jaar aan 329 miljoen euro. Dat is een stijging met bijna 100 miljoen euro of 40 percent van het investeringsbudget. We hebben belang-

rijke stappen gezet, maar we zijn er nog niet, door de jarenlang opgebouwde achterstand.

Volgens het laatste rapport van de afdeling Wegenbouwkunde bedraagt deze achterstand 255 miljoen euro, opgelopen door een jarenlange onderinvestering in onderhoud. Dat zijn we nu aan het wegwerken. Voor structureel onderhoud maken we ongeveer 85 miljoen euro vrij. Ik probeer dat bedrag stelselmatig op te trekken en dat lukt me ook. Maar ik kan natuurlijk niet in vijf jaar, laat staan in drie jaar, een achterstand, die we zoveel tientallen jaren hebben opgelopen, in een keer weggommen.

U verwijst naar motorfietsen en andere, die door gebrekkig onderhoud of onvoldoende middelen voor onderhoud getroffen worden, en daar moet natuurlijk ook rekening mee worden gehouden. Maar u hebt zelf al gezegd dat ik alles doe om die achterstand in te lopen. Ik doe ook alles om daar de nodige budgetten voor vrij te maken, maar binnen de Vlaamse Regering vragen natuurlijk ook nog andere collega's bijkomende budgetten.

Ik kan met cijfers hard maken dat we sinds de start van deze regering al een serieuze toename van de budgetten hebben gerealiseerd en uitgevoerd, maar dat volstaat niet om op korte termijn de achterstand volledig in te halen.

De voorzitter: De heer Strackx heeft het woord.

De heer Felix Strackx: Mijnheer de minister, ik wil u danken voor uw antwoord. Met alle begrip voor uw prioriteitenlijstje, uw budget is misschien wel toegenomen, maar ook de files zijn toegenomen.

Het is wat dat betreft geen vijf voor twaalf, maar vijf over twaalf. Elke dag die verloren gaat, kost onze economie miljoenen en miljoenen euro's. Er moet echt dringend iets aan gebeuren. U refereert aan het FAST-project, maar ik zie dat niet. De plaatsen waar de ongevallen gebeuren, zijn bekend. Er gaat geen dag voorbij of er is een ongeval in Bertem. Waar de E40 en de E314 samenkomen, is er een doorlopende witte lijn, men rijdt over de witte lijn en er is een ongeval. Elke dag is daar een ongeval. Ik snap niet waarom daar geen takelwagen klaar staat. Daar zou permanent een takelwagen moeten staan. Zo zijn er nog een aantal plaatsen waar elke dag een ongeval gebeurt. Ik begrijp niet waarom het jaren en jaren moet duren voor er daar iets gebeurt.

Het is niet moeilijk, wat dat betreft, om de toekomst te voorspellen. De plaatsen waar de ongevallen gebeuren, zijn bekend en ook de plaatsen waar ze in de toekomst zullen gebeuren, zijn bekend.

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mijnheer de minister, als ik mag, zou ik u het volgende willen suggereren in ver-

band met het wegwerken van de achterstand: de Vlaamse Regering zou in elk geval de inkomsten van het gebruik van het wegennet uitsluitend moeten voorbehouden voor het onderhoud en de uitbreiding ervan. Ik denk dat men met de gelden die dan vrijkomen, de achterstand vlugger zou kunnen wegwerken.

Minister Kris Peeters: Hoe meer budget ik heb als minister van Openbare Werken, hoe sneller ik kan werken.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
