

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



Zitting 2007-2008

11 december 2007

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de afstemming van de dienstverleningen van De Lijn en de NMBS	1
Vraag om uitleg van de heer Rudi Daems tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, en tot de heer Dirk Van Mechelen, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over de noord-zuidverbinding in de Kempen	3
Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het waarborgen van veiligheid in tunnels naar aanleiding van de implementatie van de Europese Tunnelrichtlijn	7
Vraag om uitleg van de heer Rudi Daems tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het contract tussen de Vlaamse overheid en de nv Argex voor het storten van baggerspecie	9
Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de zogenaamde ontvlechting van de energiemarkt	14
Vraag om uitleg van de heer Koen Van den Heuvel tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het fiscaal pact met de lokale besturen, wat de overdracht van de provinciewegen betreft	16

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de afstemming van de dienstverleningen van De Lijn en de NMBS

De voorzitter: Het antwoord wordt gegeven door minister Vandenbroucke, die minister Van Brempt tijdens haar bevallingsverlof vervangt.

Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijn vraag gaat over de afstemming tussen de dienstverleningen van VVM De Lijn en de NMBS, wat onverhoopt zeer actueel is geworden. Op 9 december 2007 ging de nieuwe winterdienstregeling van de NMBS in. Men wilde daarmee de dienstregeling verbeteren, net als met de ingebruikname van nieuwe infrastructuur en nieuwe uurregelingen. Na het afgelopen weekend blijkt het tegendeel waar te zijn. In tegenstelling tot wat was beloofd, krijgt men met late aankomsten en vertragingen te maken waardoor de verschillende passagiers te laat aankomen op het werk of op school. Misschien is dit parlement niet het gepaste forum om dat probleem aan te kaarten. De NMBS zelf zou beter zijn. Het is hier wel het forum om de verbinding met VVM De Lijn aan te kaarten. Mevrouw Van der Borgh heeft er in het begin van het jaar ook al bij de minister op aangedrongen om daar aandacht aan te besteden, dringend een beter overleg op te starten – ook met het federale niveau – en de administraties te laten samenwerken om de verschillende modi van het openbaar vervoer op elkaar af te stemmen. Tot op heden blijkt dat niet voldoende te zijn gebeurd.

Naar aanleiding van de nieuwe dienstregelingen zien we dat alles in de soep loopt, en dat ook de coördinatie tussen VVM De Lijn en de NMBS slechter dan ooit verloopt. U moet maar kijken naar wat het afgelopen weekend is gebeurd. Bussen en treinen sloten niet langer op elkaar aan, op bepaalde treinenlijnen, zoals Turnhout-Antwerpen of Antwerpen-Brussel, is het aanbod gehalveerd. Dat zijn slechts enkele gevallen.

Vandaar mijn vragen aan de minister. Collega Patrick De Klerck, die hier vandaag niet aanwezig is en ook een vraag om uitleg hierover had ingediend, heeft terecht gewezen op het Aribussysteem dat al in diverse stations wordt gebruikt. Daar wordt duidelijk gecommuniceerd hoe lang nog moet gewacht worden voor de volgende aansluiting. Dat systeem is nog niet van toepassing in alle stations.

Mijn concrete vragen zijn de volgende. Welke vooruitgang is geboekt op het vlak van de afstemming van de dienstregelingen tussen de NMBS en VVM De Lijn sinds februari 2007? De minister had immers beloofd er dringend werk van te zullen maken. Op welke lijnen zal de dienstregeling van De Lijn concreet aangepast worden naar aanleiding van de nieuwe winterdienstregeling van de NMBS vanaf 9 december 2007? Is er structureel overleg geweest tussen de bevoegde overheden en tussen de directie van de NMBS en VVM De Lijn, voorafgaand aan de invoering van de nieuwe winterdienstregeling? Op welke wijze zal er over de aangepaste dienstverlening van VVM De Lijn gecommuniceerd worden, mocht blijken dat de dienstregeling van VVM De Lijn is aangepast?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Ik heb slechts één vraag, naar aanleiding van een uitspraak van de federale staatssecretaris van Overheidsbedrijven Tuybens over de afstemming van de dienstregeling. Naar aanleiding van een vraag van senator Luc Willems heeft hij indertijd geantwoord dat er voor de invoering van de nieuwe dienstregelingen overleg heeft plaatsgevonden tussen De Lijn en de NMBS en de andere vervoersmaatschappijen zoals de MIVB. Ik veronderstel dat er overleg is geweest. Er is bijvoorbeeld de afspraak gemaakt dat De Lijn zijn dienstregelingen iets later zou invoeren. Daardoor zijn nu op sommige plaatsen inderdaad problemen van aansluiting ontstaan. Waarom voert men dat niet gelijktijdig in, namelijk tegen 9 december 2007? Dat zou vele problemen hebben voorkomen. Heeft het overleg tijdig plaatsgevonden? Welke consequenties had het overleg voor het afstemmen op elkaar van beide dienstregelingen?

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke: Het is belangrijk dat bussen, trams en treinen goed op elkaar worden aangesloten. Ik denk bijvoorbeeld aan het Pendelplan van de Vlaamse Regering waarin staat dat het aandeel van de wagen in het woon-werkverkeer moet worden teruggedrongen van 60 naar 50 percent. Het openbaar vervoer is daarvoor de belangrijkste hefboom. Er zijn drie factoren die de filerijder de overstap kunnen doen maken. Er is de prijs, vervolgens een goede aansluiting en de reissnelheid. Als de dienstregeling van de NMBS wordt aangepast, moet ook de dienstregeling van De Lijn worden aangepast.

Ik heb de verschillende websites van De Lijn en de NMBS bekeken. Bij de NMBS vind ik een mooi over-

zicht van wat er in Vlaanderen is veranderd. Bij De Lijn vind ik alleen maar een persbericht van de provincie Antwerpen: 'Overzicht Aanpassingen Dienstregelingen Antwerpen door wijziging treinen' en 'Aanpassing rijen rusttijden'. De Antwerpenaren kunnen mooi naar de website kijken welke aanpassingen zijn doorgevoerd.

Ik vermoed dat niet alleen in Antwerpen de uren zijn aangepast. Hoe zit het in de andere provincies? Zijn daar ook aanpassingen gebeurd?

De NMBS heeft aangekondigd dat ze over ongeveer één maand een evaluatie zal houden en eventueel zal bijsturen. Zal dat gebeuren in samenwerking met De Lijn of niet? Bestaan er al plannen om samen aan de tafel te gaan zitten?

De voorzitter: Minister Vandenbroucke heeft het woord.

Minister Frank Vandenbroucke: De Lijn heeft alvast haar dienstregelingen afgestemd op de gewijzigde dienstregelingen van de NMBS. Vanzelfsprekend moet er bij deze afstemming altijd een keuze gemaakt worden voor de belangrijkste verplaatsingsbehoeften. Zo wordt voorrang gegeven aan aansluitingen van en naar treinen in relatie met de grootste steden. Voor de provincie West-Vlaanderen werd in september jl. het Neptunusplan voorgesteld. Dat plan houdt een geïntegreerde visie op het openbaar vervoer in, met bijzondere aandacht voor de knooppunten tussen het spoorwagennet en het bus- en tramnet. Zo werd begin november gestart met een sneltram van Nieuwpoort naar Oostende, waarbij de aansluitingen op het spoorwagennet in Oostende vooropstonden.

Ook bij andere projecten die De Lijn heeft opgestart, en nog in 2007 zal opstarten in het kader van het netmanagement, wordt de afstemming met het spoorwagennet vooropgesteld. Zo starten in december 2007 in Limburg drie nieuwe snelbuslijnen, waarvan de ritten allemaal aansluiten op de treinen. Meer nog, de nood aan goede bustrein-aansluitingen vormden mee het uitgangspunt om deze lijnen op te starten. Deze lijnen passen in het Spartacusplan dat een geïntegreerde visie op het openbaar vervoer voorhoudt, met bijzondere aandacht voor de knooppunten tussen het spoorwagennet en het bus- en sneltramnet.

We stellen een belangrijke evolutie vast. We zien dat het aantal reizigers bij De Lijn dat met een gecombineerd abonnement reist, de eerste acht maanden van 2007 exact 19,74 percent hoger ligt dan in 2006. De groep mensen die van deze combinatie gebruikmaken, groeit wel degelijk.

Ik heb een lange lijst van lijnen waarop de dienstregeling van De Lijn concreet wordt aangepast als gevolg van de nieuwe winterdienstregeling van de NMBS vanaf 9 december 2007. Dat is wat saai om voor te lezen. Ik zal de lijst ter beschikking stellen aan deze commissie

omdat we een onderscheid tussen de verschillende entiteiten moeten maken.

Ik kan bijvoorbeeld voor de entiteit Antwerpen meegeven welke dienstregelingen van welke lijnen werden aangepast als gevolg van de aanpassingen van de dienstregelingen van de NMBS. Voor Antwerpen zijn er dat een twintigtal. Voor Oost-Vlaanderen zijn dat een tiental gedachtestrepen met verschillende lijnen. Ik zal deze lijst laten uitdelen aan de leden van deze commissie.

Bij de entiteit Vlaams-Brabant waren geen wijzigingen als gevolg van de nieuwe dienstregeling van de NMBS. Bij de entiteit Limburg werden een beperkt aantal ritten van lijn 33 Neerpelt-Genk verschoven om de aansluitingen met de treinen in het station Genk te optimaliseren. Bij de entiteit West-Vlaanderen is de dienstregeling van buslijn 42 Brugge - Breskens gewijzigd, in samenspraak met Veolia Transport Nederland waarmee De Lijn deze lijn samen uitbaat.

Wat het structurele overleg tussen de bevoegde overheden en de directie van NMBS en VVM- De Lijn betreft, kan ik het volgende antwoorden. Het overleg tussen de NMBS en De Lijn resulteerde in het overnemen van de gegevens over de wijzigingen aan de dienstregeling van de treinen aan De Lijn. De bestaande overlegorganen, de Provinciale Vervoercommissies (PVC), zijn eveneens bij elkaar gekomen. In de provincie Antwerpen heeft de NMBS haar nieuwe dienstregeling voorgesteld aan De Lijn op de PVC van 25 oktober 2007. Er vindt elke zes maanden overleg plaats.

In de provincie Oost-Vlaanderen werd een eerste ontwerp van dienstregeling overgemaakt door de NMBS aan De Lijn op 21 juni 2007. De definitieve dienstregeling werd overgemaakt in de loop van de maand september, en op 24 oktober 2007 is hierover een overleg geweest tussen de NMBS en De Lijn.

In de provincie Vlaams-Brabant heeft de NMBS haar nieuwe dienstregeling voorgesteld aan De Lijn op de PVC van 31 mei 2007. In de provincie Limburg heeft de NMBS op 3 mei 2007 aan De Lijn de geplande wijzigingen toegelicht. Daarna werden de nieuwe dienstregelingen overgemaakt en heeft de PVC op 26 oktober 2007 vergaderd. Ook in de provincie West-Vlaanderen heeft de NMBS haar nieuwe dienstregeling voorgesteld aan De Lijn op de PVC van 19 juli 2007.

Men vroeg ook waarom het bij De Lijn langer duurde dan bij de NMBS. De datum van 8 december loopt midden in de examentijd waarvoor speciale busregelingen bestaan. Dat was de reden voor het schema. Men zou dan twee opeenvolgende wijzigingen moeten aankondigen, en dat is niet zeer handig.

Wat de communicatie van De Lijn over de aangepaste dienstregelingen betreft, kan ik het volgende stellen.

De aanpassingen worden gebruikelijk aangekondigd op de website van De Lijn en via affiches op de bussen. Op lijnen waar ingrijpende wijzigingen zijn doorgevoerd, wordt op de bussen in strooibiljetten voorzien.

Nieuwe Lijnfolders en netplannen worden standaard verdeeld via Lijnwinkels en stelplaatsen en via de info-displays in gemeentehuizen en treinstations. Bij grote wijzigingen wordt een gerichte communicatie- en informatiecampagne opgezet.

Zo werd het stadsnet van Gent op 8 december 2007 sterk uitgebreid. Dergelijke campagnes omvatten promotiefolders met huis-aan-huisbedeling, nieuwe Lijnfolders en netplannen, affichage aan de haltes, affichage op de bussen van de betrokken lijnen. Maar er kan ook informatie op de gemeentelijke website komen en in het gemeentelijke infoblad, of zelfs gerichte infosessies in samenwerking met de gemeenten, promotieacties met de infobus, onder meer gericht naar de trein- en busstations.

Het is dus een divers palet van communicatielijnen dat wordt gebruikt om de nieuwe dienstregelingen aan te kondigen.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Ik dank de minister ad interim voor het uitgebreide antwoord. Mijnheer de minister, kunt u ook enige duidelijkheid verschaffen over het Aribussysteem? Wordt overwogen om het uit te breiden naar andere stations? Dat systeem is een goede manier om met de gebruikers te communiceren.

Dat verandert niets aan de afstemming van de regelingen tussen De Lijn en de NMBS, maar het is een manier om te communiceren als zich wijzigingen voordoen. Misschien kan het antwoord daarop schriftelijk worden bezorgd.

De voorzitter: Minister Vandenbroucke heeft het woord.

Minister Frank Vandenbroucke: Ik kan het antwoord beter schriftelijk bezorgen. Er zijn redenen waarom het Aribussysteem op sommige plaatsen nog niet wordt gebruikt, al zou dat best kunnen. Er zijn afspraken tussen de NMBS en de regionale vervoermaatschappijen die bepalen aan welke criteria een station moet voldoen om in de Aribusapparatuur te voorzien. Men moet dan de afweging maken. Ik kan u wat gegevens meegeven, maar ik zal deze schriftelijk aan het commissiesecretariaat bezorgen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Rudi Daems tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, en tot de heer Dirk Van Mechelen, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over de noord-zuidverbinding in de Kempen

De voorzitter: Het antwoord wordt gegeven door minister Vandenbroucke, die minister Van Brempt tijdens haar bevallingsverlof vervangt.

De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb deze vraag gesteld aan zowel de minister van Ruimtelijke Ordening, de heer Van Mechelen, omdat het over structuurplanning gaat, als aan de minister van Mobiliteit, mevrouw Van Brempt.

Op 17 oktober 2007 kreeg de startnota voor de zogenaamde missing link noord-zuidverbinding in de Kempen tussen Kasterlee en Geel een negatief advies van de provinciale auditor. Dit kreeg een ruime weerklank in de Kempense pers. Het advies werd besproken op de Provinciale Audit Commissie Antwerpen (PAC). De noord-zuidverbinding Kempen is een van de missing links die deze Vlaamse Regering via publiek-private samenwerking (PPS) wil realiseren. Over bepaalde onderdelen van het tracé zijn de meningen eensgezind, zoals die over de ring rond Kasterlee, zelfs onder een belangrijk natuurgebied van de Hoge Mouw.

Maar over het aanleggen van een ongeveer 8 kilometer nieuwe weg doorheen open ruimte naast een bestaande weg zijn de meningen in de regio erg verdeeld.

De audit en de PAC, met in hoofdorde de Vlaamse ambtenaren en vertegenwoordigers van intercommunes en gemeente, toetsten het dossier aan onze Vlaamse wetgeving en konden niet anders besluiten dan dat het aanleggen van de noord-zuidverbinding op het zogenaamde basistracé, parallel aan de huidige N19 en gebaseerd op een oud gewestplantracé, niet meer overeenkomt met het in 2004 gecoördineerde Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) en met het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Ik wil hier niet ingaan op de discussie over de leefbaarheid van een lokaal woonlint of op de problematiek van het landbouwverkeer die nog onvoldoende in de startnota is uitgewerkt.

De N19 is een primaire weg type II. Ik verwijs daarvoor naar pagina 492 van de wegcategorisering RSV. Ze is geen hoofdverkeersweg, zoals vroeger op het gewestplan is aangeduid. Ook over de omvorming van deze weg is het RSV duidelijk. Op pagina 382 van

het RSV staat: “Slechts uitzonderlijk kan de aanleg van nieuwe rondwegen en parallelle tracés voor het doorgaande verkeer, en dat is enkel mogelijk als op geen enkel andere wijze de leefbaarheid kan worden verbeterd. Bovendien moet de nieuwe rondweg zo dicht mogelijk bij de bestaande kern aansluiten zodat bijkomende versnippering van de ruimte kan worden beperkt”. Het basistracé sluit niet aan op een bestaande weg of een kern, en versnipperd nodeloos belangrijke open ruimte en landbouwgrond.

Mijnheer de minister, ik ga nu over van de link met ruimtelijke ordening naar het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen. Het zogenaamde basistracé is overgedimensioneerd tot op het niveau van een primaire weg type I. De kortsluiting tussen de E34 vanuit Turnhout en de E313 tot Geel is dus een feit. Dit komt neer op een maasverkleining op Vlaams niveau. Ze kan nog moeilijk een missing link genoemd worden. Door deze kortsluiting wordt zelfs internationaal verkeer verzameld op ons hoofdwegennet. De verkeerstoename is dermate dat ze die voor dit projectgebied ver overschrijdt. Het houdt een verzwaring in van de as Turnhout-Breda en Geel-Aarschot.

Als ik paraphraseer wat de auditor heeft gezegd, is daar noch in het RSV, noch in het structuurplan van de provincie Antwerpen voor gekozen. Het is ook in strijd met het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Het sluit niet aan bij de doelstellingen, zoals die inzake de bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en toegankelijkheid geformuleerd zijn in het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Een nieuwe autoweg kan bezwaarlijk een missing link worden genoemd.

In zijn conclusie noemt de auditor dit zelfs ‘onaanvaardbaar’. Belangrijk is ook dat de auditor erop aandringt dat dit project op Vlaams niveau wordt afgewogen, en dus niet in termen van lokale bereikbaarheid of het omrijden door lokale landbouwers. “Finaal oordeel moet zijn welk van beide tracés het bestaan aan de uitgangspunten van het Structuurplan en het Mobiliteitsplan Vlaanderen voldoen. Lokale aspecten mogen worden meegenomen, maar moeten ondergeschikt zijn. Het is belangrijk ook de mitigerende maatregelen mee te nemen”, aldus nog de auditor.

Volgens hem is het bestaande tracé – wat het alternatieve tracé wordt genoemd – het enige tracé dat voldoet aan het RSV en aan het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Mijnheer de minister, kunt u de visie van de auditor ondersteunen dat kiezen voor het basistracé strijdig is met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en met het Mobiliteitsplan Vlaanderen?

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Frans Peeters: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de studie waar de heer Daems zijdelings naar heeft verwezen, is op dat vlak

nog niet afgerond. Er zal hoe dan ook een nieuwe Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) en PAC plaatsvinden in verband met de missing link noord-zuid tussen Kasterlee en Geel.

Daarnaast wil ik toch ook opmerken dat in het recente verleden aan de bevoegde minister werd gevraagd een actualisering door te voeren van het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen. Op dit moment is er geen definitief goedgekeurd plan. Men is het enkel en alleen eens met de beleidsprincipes van het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen. De afgelopen jaren is er een hele evolutie geweest op het vlak van de mobiliteit. De trend in verband met de toename van het verkeer is daar ook het bewijs van.

Zoals ook andere collega's herhaaldelijk hebben aangehaald in deze commissie, stemt de categorisering van de wegen die in het RSV worden vastgelegd, niet altijd overeen met de realiteit. Ze geeft veeleer een theoretische benadering.

Het moet me toch even van het hart dat er in de Kempen op dit ogenblik drie noord-zuidverbindingen zijn waarover wij als missing link spreken. De capaciteit bereikt vandaag 19.000 voertuigen per etmaal. De administratie Wegen en Verkeer of het Agentschap Infrastructuur heeft in het verleden altijd gesteld dat het vanaf 18.000 voertuigen wenselijk is om van een 2x1-vaksweg over te gaan naar een 2x2-vaksweg. Ik moet daar niet over oordelen. De technici zijn daar de aangewezen personen voor.

Tegelijkertijd hebben we twee parallelle noord-zuidverbindingen waar het niet wenselijk is dat daar massaal veel verkeer gebruik van maakt. Door de huidige bottleneck op de N19 wordt de verbinding tussen Turnhout en Mol en Turnhout en Herentals – de alternatieve noord-zuidverbindingen – heel druk door het sluipverkeer. Dat verkeer zou beter gebruik maken van de toekomstige oplossing voor de missing link.

Voor de verbinding tussen de E34 en de E313 is de N19 inderdaad de meest geschikte weg. Dat is duidelijk. De categorisering van deze weg als primaire weg categorie 2 is eigenlijk geen juiste keuze. Het is veeleer een categorie 1, maar daarover moeten anderen zich maar eens buigen. In het RSV staat duidelijk over primaire wegen categorie 1 dat zij “schakels vormen tussen hoofdwegen waar de omrijfactor voor drukke vervoersrelaties van gewestelijk belang te groot is.”

De omrijfactor is hier groot. Langs de ene kant moet over de N19 het verkeer rijden van de E34 Turnhout naar de E313 economisch netwerk Albertkanaal. Omrijden via de E34 Ranst verloopt nog via op- en afritten. Er moet een klaverblad komen, want het is momenteel fysiek onmogelijk om van de E34 naar de

E313 te rijden. Aan de andere kant moet men momenteel via de N71 en de N74 Hasselt-Eindhoven rijden. We spreken hier dus van een omrijfactor van 20 tot 30 kilometer. Die factor is te groot. De mensen zullen de N19 blijven gebruiken, want die vormt een natuurlijke verbinding tussen de E34 en de E313. De indeling van de N19 als primaire weg categorie 2 volgens het RSV kan in twijfel getrokken worden.

Als men kiest voor het alternatieve tracé, kiest men voor tweemaal een eenvaksweg. Dat wil zeggen dat de capaciteit reeds bereikt is. Geen enkel treinscenario kan ingevuld worden, en de parallelle noord-zuidverbindingen blijven overbelast. Dat kan zeker de bedoeling niet zijn, want ze gaan telkens door verschillende dorpskernen. Het zijn secundaire wegen, maar ze zullen hoe dan ook voor de verbinding gebruikt worden.

Ik wens het onderzoek verder af te wachten. In hoeverre wordt rekening gehouden met het maatschappelijk draagvlak, zoals de lokale besturen en de bevolking? Ik spreek tegen dat de meningen in de Kempen sterk verdeeld zouden zijn. RESOC Kempen, een orgaan dat alle actoren uit de Kempen verenigt, is voorstander van het basistracé. Ik veronderstel dat de regering de beslissing zal nemen. Wanneer en op welke wijze zal die rekening houden met het maatschappelijk draagvlak?

GBC en PAC zullen hun huiswerk opnieuw en misschien beter moeten maken. Wat gebeurt er als er geen consensus is? Hakt de regering of de bevoegde minister dan de knoop door?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: We hebben te maken met één van de oudste discussies, die al woedt sinds de jaren zestig. Ik ben blij dat bijna iedereen het er nu over eens is dat het in de Kempen inderdaad om een missing link gaat. De studies lopen nodig. Ik spreek me niet uit voor een bepaald traject.

Via-Invest is op zoek naar mogelijke formules om te werken via PPS. De vorige minister bevoegd voor Openbare Werken, nu minister-president, stelde een heel ambitieuze timing op: aanvang zomer 2009, tweede fase eind 2009 en al minderhindermaatregelen in 2008. Is dat nog haalbaar?

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: We hebben het al vaak over de Kempense noord-zuidverbinding gehad. Al meer dan 30 jaar ijveren de meeste actoren voor een goede, snelle en veilige noord-zuidverbinding. Onlangs heeft de Provinciale Auditcommissie het oorspronkelijke ontwerp teruggefloten, dat parallel aan de huidige weg voorzag in een nieuwe weg tussen Kasterlee en Ten

Aard, omdat het alternatief, het verbeteren van de bestaande verbinding, onvoldoende onderzocht zou zijn.

Ik twijfel er niet aan dat deze commissie naar eer en geweten gehandeld heeft, maar toch loopt het dossier hierdoor nogmaals vertraging op. Maar enkele weken vertraging op een dossier van dertig jaar is misschien niet zo erg.

Mijnheer de minister, onze fractie pleit ervoor dat er in eerste instantie met de mensen rekening gehouden wordt. Ik ga dan eigenlijk akkoord met de heer Peeters. Wij zijn voorstander van het tracé, het welke dan ook, dat garanties geeft voor een veilige woonomgeving en voor het ontlasten van de dorpskernen langs de N19. Is er al duidelijkheid over welk tracé de meeste garanties biedt voor de veiligheid van de omwonenden?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, ik wil een algemene overweging maken. In Limburg is er nog een dergelijk dossier, waarvan ik de naam bijna niet meer durf uit te spreken. Ik herinner me dat men daarmee is begonnen in de jaren zeventig, net als met de noord-zuidverbinding in de Kempen.

Men is al 30 jaar bezig met de planning van een weg. Deze parlementaire commissie was onlangs op bezoek in Nederland. Op dat gebied bewonder ik de Nederlanders, want zij hebben een tracéwet. Die wet legt een tracé vast en ongeacht wie er minister is, het werk wordt uitgevoerd. Dat is het grote verschil met Vlaanderen.

Met de noord-zuidverbinding in Limburg was zelfs de heer Guy Mathot bezig, net als de voormalige ministers Olivier, Sauwens, Kelchtermans, Peeters en Crevits. We zijn 30 jaar verder, maar het grote knelpunt is nog altijd niet is opgelost. Ook de heren Stevaert en Baldewijns waren ermee bezig. Ik denk dat er zowat 20 ministers mee bezig zijn geweest.

Binnen de administratie zou men eens moeten nadenken over een soort tracéwet, waarbij men zegt waar de weg zal komen en men de weg aanlegt. Nu heeft men het theoretisch concept van de categorisering van de wegen uitgevonden. Dan komt er weer een Gemeentelijke Begeleidingscommissie, dan is er weer een Provinciale Adviescommissie, met een auditor enzovoort.

Ofwel zegt men dat de weg er komt, ofwel komt de weg er niet. Maar nu gaat het heen en weer, wat geen goede ontwikkeling is voor de bevolking en voor het maatschappelijk draagvlak.

De voorzitter: Minister Vandenbroucke heeft het woord.

Minister Frank Vandenbroucke: Mijnheer de voorzitter, ik wil in het midden laten of de Nederlandse

bestuurscultuur op dat vlak beter is, want die leidt natuurlijk ook tot een ander soort maatschappelijke reacties. Maar dat is een breder debat, waarin ik liever niet improviseer.

Ik heb met aandacht geluisterd naar wat in dit korte debat werd gezegd. Ik ga me toch houden aan een wat procedureel antwoord, niet alleen uit voorzichtigheid en omdat ik dat inhoudelijk het beste vind, maar ook omdat het duidelijk moet zijn waar we nu zitten in de procedure.

Mevrouw De Ridder, u hebt een vraag gesteld over de timing van projecten die door middel van Via-Invest gefinancierd worden. Dat is niet mijn bevoegdheid. Ik denk dat minister Crevits daar misschien duidelijkheid over kan geven, maar ik weet niet of zij dat voor de vuist weg kan. Ik denk dat u dat aan minister Crevits moet vragen.

Met betrekking tot de vraag over wat het meest aangegeven tracé is op basis van het rapport van de auditor, stel ik voor dat men het rapport eens goed leest en erover nadenkt wat daar uitkomt, maar ik ga er inhoudelijk niet op in.

Ik denk dat ik best de procedure zo scherp mogelijk verduidelijk, waarbij ik waarschijnlijk ook niet veel nieuws vertel. Het is de taak van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie om tot een gedragen document te komen, met een zo ruim mogelijke consensus. Dat wordt vervolgens afgetoetst in de Provinciale Auditcommissie, door de verschillende partners van het convenantenbeleid en een onafhankelijke auditor, die zijn advies opmaakt. Op dit moment moet de minister daarover geen standpunt innemen. De beslissing daarover moet ook niet worden genomen.

In het auditadvies werd gevraagd om een aantal bijkomende argumenten aan te leveren, die opnieuw aan de PAC voorgelegd zullen worden. Het auditadvies wordt tot op heden door geen enkele partij aangevochten. De gevraagde bijkomende argumenten zullen dan ook het onderwerp zijn van een nieuwe behandeling in de PAC.

Ik zou willen beklemtonen dat deze commissie in deze fase haar rol moet spelen. Daarom vind ik het beter om nu niet allerlei beschouwingen te maken over de inhoud van het dossier, want dan ga ik mijn rol te buiten. Maar ik heb wel met aandacht geluisterd naar de verschillende, zij het enigszins tegenstrijdige, uiteenzettingen.

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mijnheer de minister, voor dit antwoord kan ik moeilijk dankjewel zeggen, want ik ben niet veel wijzer geworden.

U bent niet de dossierhouder, maar ik denk dat het advies van de auditor weinig onduidelijkheid overlaat.

Men kijkt naar de Vlaamse Regering met de vraag of er al dan niet een strijdigheid is met een aantal zeer waardevolle documenten, waarvan het ene acht jaar oud is en het andere meer dan tien jaar oud is. Ofwel gooit het beleid die documenten overboord en gaat men de categorisering van de wegen aanpassen, ofwel gaat men het RSV aanpassen en allerlei trucs verzinnen om deze weg mogelijk te maken, maar op basis van de gegevenheid waar we vandaag voor staan, is het toch glashelder dat dit onderdeel van de noord-zuidverbinding compleet strijdig is met alle beleidsmatige principes die deze en vorige regeringen ondersteunen.

Voor mij bewijst dit dat men het binnen de Vlaamse Regering grondig oneens is over dit dossier. Maar op een bepaald moment moeten keuzes gemaakt worden, mijnheer de minister. Ik vind het jammer dat u niet hebt getoetst wat het Structuurplan zegt en wat het Mobiliteitsplan zegt, vanuit de visie die we allemaal onderschrijven en die ook in het regeerakkoord staat, want het RSV is verankerd in het regeerakkoord.

Ik denk dat we hier gewoon te maken hebben met een verschil in visie op mobiliteit van een regio. De heer Peeters bekijkt dat door zijn bril als burgemeester van Geel, als een onderdeel dat over zijn grondgebied gaat. Hij zegt dat een deelgemeente van Geel, Ten Aard, een knelpunt heeft. Ik vind dat we dat in een ruimer perspectief moeten bekijken. Dat doen het Mobiliteitsplan Vlaanderen en het RSV trouwens ook. Mijnheer de minister, is het wenselijk dat we een noord-zuidlink extra aanleggen? Ondertussen is men op de RESOC-tafel aan het debatteren over een missing link tussen Turnhout en Nederland. Is het wenselijk een integrale noord-zuidverbinding doorheen de Kempen aan te leggen en dan binnenkort het debat te moeten voeren over een nieuwe ringweg rond Herselt en Zammel, om vervolgens allemaal lekker vast te rijden aan de A12 in Aarschot? Dat is een fundamentele vraag en ik koppel ze volledig los van het lokaal kijken naar dat individuele dossier van de parallelweg.

Ik ben het ook niet eens met de heer Peeters wanneer hij zegt dat er momenteel drie noord-zuidverbindingen door de Kempen zijn. Als we de keuze maken om een parallelweg te maken tussen Geel en Kasterlee, gaat al het verkeer daarop komen, maar gaan we bovendien extra verkeer aanzuigen, zelfs internationaal verkeer, zoals het Mobiliteitsplan Vlaanderen zegt. Men gaat naar een maasverkleining en men gaat chauffeurs, ook truckchauffeurs, aanmoedigen om niet via het klaverblad in Lummen te rijden maar rechtstreeks de doorsteek te maken doorheen de Kempen en door heel wat meer kernen te rijden dan alleen maar door Ten Aard, waarvan ik volledig erken dat er problemen zijn.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Frans Peeters: Ik wil reageren omdat u me aanspreekt als burgemeester. Dit is een Kempens

probleem op het vlak van mobiliteit. Ik heb me altijd op die manier opgesteld, en niet als burgemeester. Het is evident dat men dat bekijkt in het kader van de GBC, en daar ga ik tot op heden niet naartoe omdat ik de schepen van Mobiliteit laat gaan, want het is een lokale aangelegenheid. Het is evident dat we dat bekijken op het lokale niveau en dat we daar de pijnpunten ventileren zodat die kunnen worden meegenomen in het verslag van de GBC. Dat is niet alleen ons recht, dat is ook onze plicht.

U zegt dat wij het lokaal bekijken, maar het RESOC bekijkt het veel ruimer, namelijk van de Nederlandse grens tot aan de A12. U hebt het over het aantrekken van internationaal verkeer. We moeten dat debat hier niet voeren want de studie is lopende. Dit moet toch even gezegd zijn. Ik verwijs naar het RSV en wat daarin staat bij primaire wegen categorie I, waar ik van vind dat het op dit ogenblik die functie reeds heeft. Ik heb ook gezegd dat de categorisering van de wegen te theoretisch is en op vele vlakken dode letter en niet ingevuld volgens de behoeften van de regio's. U zegt dat de verbinding internationaal verkeer zal aanzuigen. Ik lees letterlijk uit het RSV bij primaire wegen categorie I: "De primaire wegen I mogen het doorgaand internationaal verkeer van het hoofdwegenet niet aantrekken en mogen aldus de functie van de hoofdwegen niet overnemen." U zegt net het omgekeerde. Een primaire weg II is niet op zijn plaats, maar wel I, maar niet met de bedoeling internationaal verkeer aan te trekken. Hij is geen vervanging van de hoofdwegen E34 of E313, maar heeft een verbindingfunctie en aanvullend een verzamel functie. Op die manier kunnen we de grote 'omrijfactor' ook uitschakelen. Dat komt ten goede aan de mobiliteit. Dat is in het belang van de Antwerpse Kempen.

De heer Rudi Daems: Wij steunen uw visie in dezen niet, noch uw analyse wat betreft het draagvlak in de regio. Op RESOC-niveau pleiten heel wat partners voor een noord-zuidverbinding. Wij pleiten ook voor een noord-zuidverbinding, maar voor een verstandige, en niet één die extra verkeer aanzuigt. We zijn ook vragende partij voor een ring rond Kasterlee en voor een brug over de E313, maar niet voor een extra mobiliteitsaanzuigende weg die bovendien de problemen verplaatst naar elders in de Kempen of zelfs naar andere provincies.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het waarborgen van veiligheid in tunnels naar aanleiding van de implementatie van de Europese Tunnelrichtlijn

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, geachte collega's, enkele rampen in tunnels, waaronder die van 1999 in de Mont-Blanc tunnel, hebben ertoe geleid dat het Europees Parlement een Tunnelrichtlijn heeft uitgevaardigd. Hiermee tracht het Europees Parlement een verhoogde veiligheid te garanderen, in hoofdzaak in tunnels die tot het Trans Europees Route Netwerk (TERN) behoren. Onlangs heeft de Vlaamse Regering een uitvoeringsbesluit goedgekeurd, zodat drie tunnels in Vlaanderen zullen worden aangepast conform de Europese richtlijn. Het betreft twee Antwerpse tunnels, de Kennedy- en de Craeybeckxtunnel, en daarnaast de Vierarmmentunnel in Tervuren. Deze tunnels zullen onderworpen worden aan een uitgebreid onderzoek met betrekking tot de veiligheidseisen. Ook de geometrie van de tunnel, de drainage, de vuurbestendigheid, de verlichting, de ventilatie en het communicatiesysteem in deze tunnels zullen worden onderzocht. Het is de bedoeling om tegen begin 2009 de tunnels te onderwerpen aan de risicoanalyse.

In een distributieland zoals Vlaanderen mag het niet de bedoeling zijn om enkel de tunnels in het Trans Europees Route Netwerk aan te pakken. Naar mijn mening is het niet zo goed gesteld met de veiligheid in de tunnels in Vlaanderen. Enkel welbekende tunnels in de Antwerpse regio hebben eveneens een zeer belangrijke functie in de verkeersafwikkeling. Minister-president Peeters heeft in het voorjaar nog te kennen gegeven dat zijn diensten ook de veiligheid van de andere tunnels in Vlaanderen zouden onderzoeken. Zo stellen we vast dat onder meer de Rupeltunnel met heel wat problemen te kampen heeft inzake drainage. Maar ook de muurbekleding is er op vele plaatsen zeer zwaar beschadigd. Er zijn echter niet alleen problemen in de Rupeltunnel.

Mevrouw de minister, welke initiatieven werden genomen om alle tunnels in Vlaanderen te toetsen aan de veiligheidsvoorwaarden? Hoe evalueert u de veiligheid in de Vlaamse tunnels? Wordt het onderzoek al uitgevoerd? Indien ja, wat zijn dan de bevindingen? Worden ook andere elementen onderzocht, zoals de verlichting, ventilatie, maar ook de drainage? Heel wat tunnels lopen onder de Schelde, de Rupel enzovoort. Het is dan ook belangrijk om daar de nodige aandacht aan te besteden. Wat zijn de bevindingen aangaande de kwaliteit van de tunnels in Vlaanderen?

Werden er al maatregelen getroffen en werken gepland of uitgevoerd? Kunt u mij meedelen of er naast de drie tunnels die opgenomen zijn in de Europese Tunnelrichtlijn, ook de andere tunnels verder zullen worden aangepakt om de veiligheid en de kwaliteit ervan te verhogen?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer de voorzitter, collega's, alle tunnels in Vlaanderen die onder het beheer van

het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) vallen, worden net zoals alle andere kunstwerken, sinds 1978 driejaarlijks grondig geïnspecteerd voor wat betreft de eigenlijke constructie. Vastgestelde gebreken worden hersteld in de volgende driejaarlijkse periode. Onlangs is er trouwens een verslag verschenen over de kunstwerken. Ook de tunnels zijn daar in opgenomen.

Voor wat de elektromechanische uitrusting betreft, worden strikte onderhoudsschema's opgevolgd. Bovendien worden bij renovatie of vervanging steeds de laatste evoluties op veiligheidsvlak gevolgd.

In 2004 heeft Europa de Tunnelrichtlijn inzake minimale veiligheidseisen voor tunnels in het TERN-netwerk uitgevaardigd. Deze richtlijn legt het accent nog meer dan vroeger op de veiligheid van de weggebruiker. De richtlijn legt de organisatorische structuur op voor het beheer, geeft in de bijlagen de eisen ten overstaan van de constructie en de uitrusting, evenals de operationele maatregelen en de vereisten qua signalisatie. Bovendien legt de richtlijn een tijdsplan op waarbinnen de lidstaten, inclusief de gewesten, zich dienen te conformeren.

Het Vlaamse Gewest heeft de nodige acties ondernomen om zich te conformeren geheel volgens het tijdsplan van de richtlijn. Dat tijdsplan voorziet er in dat in 2014 alle TERN-tunnels conform moeten zijn.

Zoals u weet, werd het Vlaamse decreet ter omzetting van deze richtlijn goedgekeurd op 1 juni 2007 en op 6 juli 2007 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad. Op 23 november 2007 werd het besluit van de Vlaamse Regering in uitvoering van dit decreet goedgekeurd.

In Vlaanderen zijn er momenteel drie tunnels die onder de bepalingen van de richtlijn vallen, namelijk de Kennedy- en de Craeybeckxtunnel in Antwerpen, en de Vierarmentunnel in Tervuren. In uitvoering hiervan wordt voor al deze tunnels een uitgebreid onderzoek gevoerd naar de conformiteit van de tunnel met de veiligheidseisen. Waar nodig, worden nu al maatregelen genomen. Het kan hier bijvoorbeeld gaan om de geometrie van de tunnel, de drainage, de vuurbestendigheid, de verlichting, de ventilatie, de communicatiesystemen. Maar ook operationele gegevens zoals noodprocedures, het transport van gevaarlijke goederen en de verkeersbewegingen worden onderzocht in functie van de te nemen veiligheidsmaatregelen. Bovendien moet tegen 2009 bepaald zijn aan welke risicoanalyse de tunnels van de Vlaamse overheid onderworpen zullen worden om een objectieve beoordeling over de veiligheid in de tunnels te verkrijgen.

De verlichting, ventilatie en afwatering zijn aspecten die moeten worden onderzocht volgens de richtlijn. In het kader van de richtlijn werd het Agentschap Wegen en Verkeer aangesteld als bestuursorgaan. De Technische

Ondersteunende Diensten (TOD) van mijn departement zijn aangesteld als onafhankelijke inspectie-instantie. Deze inspectie-instantie heeft eind 2006 de minimale veiligheidseisen van de drie betrokken tunnels onderzocht. Dat resulteerde in een uitgebreid rapport over die drie tunnels. Het werd via de lidstaat België op 3 april 2007 overgemaakt aan Europa.

Het Agentschap Wegen en Verkeer en de Technische Ondersteunende Diensten zijn gestart met de volgende maatregelen: intern organisatorische stappen om te voldoen aan de richtlijn; onderzoek naar de wijze waarop de nodige risicoanalyses uitgevoerd moeten worden door de afdeling Betonstructuren in overleg met de andere gewesten; aanbrengen van de door de richtlijn vereiste tunnelborden, ook aan de niet-TERN-tunnels.

De richtlijn is van toepassing op bestaande tunnels en op tunnels in ontwerp. Alle tunnels die zich nu in de ontwerpfasen bevinden, moeten voldoen aan de richtlijn. Hierbij wordt binnen mijn beleidsdomein geen onderscheid gemaakt tussen het TERN-netwerk of belangrijke tunnels buiten dit netwerk. We zijn er namelijk van overtuigd dat de bevolking recht heeft op volwaardige veiligheid, ongeacht het soort weg waarop men zich bevindt. Wij zijn van plan, naarmate de gelegenheid zich voordoet, om de bestaande tunnels buiten het TERN-netwerk aan te passen en te conformeren aan de richtlijn.

Dat de inspanningen niet beperkt worden tot de strikte omzetting van de richtlijn, bewijst ook het initiatief van het Agentschap Wegen en Verkeer om, samen met de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM), bijkomende maatregelen te nemen om de verkeersveiligheid in de Antwerpse regio te verhogen. Een stuurgroep, ondersteund door thematische werkgroepen, zal werk maken van de veiligheid in de tunnels volgens de Europese richtlijn. Ik heb dat ook al meegedeeld bij de bespreking van de beleidsbrief. Dit initiatief heeft in de eerste plaats betrekking op de Oosterweelverbinding, maar zal uiteindelijk leiden tot een optimalisering van de veiligheid in alle tunnels die onder het beheer vallen van de Vlaamse Overheid.

De stuurgroep bestaat uit afgevaardigden van de BAM, het Agentschap Wegen en Verkeer, dat als bestuursorgaan tunnelveiligheid ook zal instaan voor de coördinatie binnen het Vlaamse Gewest en de afstemming met de federale en Europese organen, de stad Antwerpen, de provincie Antwerpen, de federale wegpolitie en de brandweer. In de workshops krijgen zij versterking van andere hulpdiensten, veiligheidsdeskundigen en deskundigen die ervaring hebben met de implementatie van de Tunnelrichtlijn in andere landen.

Gelet op de heterogene samenstelling van de stuurgroep is aan de gouverneur, als verantwoordelijke voor de veiligheid, gevraagd de stuurgroep voor te zitten.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mevrouw de minister, u stelt dat er een driejaarlijkse grondige controle is van de tunnels en kunstwerken. Kan dat inspectierapport geraadpleegd worden?

Minister Hilde Crevits: Ik zal dat nagaan.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Ik zou graag wat meer informatie hebben omdat ik vastgesteld heb dat de situatie in de Rupeltunnel vrij ernstig is. De muurbekleding hangt er los, er zijn gaten, er staat al heel lang drainage aan de ingang van de tunnel.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Rudi Daems tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het contract tussen de Vlaamse overheid en de nv Argex voor het storten van baggerspecie

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mevrouw de minister, mijnheer de voorzitter, geachte collega's, ik vind dit een heel belangrijk dossier, waar een en ander niet goed zit. Dit was eigenlijk een schriftelijke vraag, die ik heb laten omzetten in een mondelinge vraag. Ik heb intussen meer informatie, die ik in mijn vraagstelling zal verwerken. Als u niet onmiddellijk kan antwoorden, gaan we gewoon via een schriftelijke vraag voort. Zo blijven we bezig. *(Opmerkingen van minister Hilde Crevits)*

We hebben het in deze commissie al over dit dossier gehad naar aanleiding van het verslag van het Rekenhof over de baggerwerken en naar aanleiding van een vraag om uitleg van de heer Huybrechts. Ik heb toen ook verwezen naar een brief van 16 april 2007 van de toenmalige minister van Openbare Werken Kris Peeters, waarin de minister melding maakt van een overheidsopdracht voor nv Argex voor bovengrondse en ondergrondse locaties. Intussen is die piste van bovengrondse locaties verlaten en werd de zoektocht volgens de minister verlengd tot vijf ondergrondse locaties. De minister maakt in diezelfde brief melding van contact met meerdere gegadigden, waarvan slechts één gegadigde positief reageerde, waarmee de onderhandelingen werden aangevat. Dat resulteerde in een huurcontract voor 15 jaar voor een stortruimte van 4 miljoen kubieke meter baggerspecie. De naakte prijs daarvoor is 68 miljoen euro gespreid over 15 jaar, dus ongeveer 4,7 miljoen euro per jaar.

Daarbij komen nog een aantal kosten van nazorg die ook ten laste zijn van de Vlaamse overheid.

Ik heb intussen meer informatie verzameld, meer bepaald wat de ruimtelijke ordening en wat de milieuvergunning betreft. Ik constateer dat er inzake ruimtelijke ordening een verschillende ruimtelijke invulling is van die kleiput naargelang het gaat over de gemeente Krui-beke of de gemeente Zwijndrecht. Krui-beke zou dit ingetekend hebben als een kmo-zone. Zwijndrecht heeft een BPA waar gekozen wordt voor de nabestemming natuur na ontginning. De gemeente Zwijndrecht heeft me in een brief laten verstaan dat ze niet zinnens is om van die bestemming af te stappen. Ze heeft aan Argex gevraagd om een soort natuurontwikkelingsplan te maken. Dat is ingediend maar niet goedgekeurd omdat het niet voldeed aan de verwachtingen van de gemeente Zwijndrecht zelf. De gemeente zegt dat als het Vlaamse Gewest hier iets anders wil realiseren, het maar een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan moet opmaken. Bovendien heeft Zwijndrecht ook een andere visie op de nabestemming natuur. De put mag voor de gemeente opgevuld worden tot een niveau waarop het voor de natuur goed is.

U weet dat heel diepe putten slecht zijn voor het ecosysteem, maar als men een bepaald niveau bereikt is dat wel verdedigbaar. In het contract tussen de Vlaamse overheid en Argex lees ik dat er een engagement aangegaan wordt om effectief de hele put tot boven te vullen en nadien de nabestemming industriezone te creëren. Er is dus een zeer grote spanning tussen de zienswijze op het terrein en de zienswijze vertaald door minister Peeters in het contract. Dat is ruimtelijke ordening in een notendop.

In 2005 is er door minister Peeters een milieuvergunning afgeleverd waardoor de put gevuld mag worden met niet-verontreinigde baggerspecie en met niet-verontreinigde uitgegraven grond. Minister Peeters heeft de bestendige deputatie in dezen overruled en de vergunning toch verleend. En zeggen dat het slib van de Schelde of de Durme niet verontreinigd zou zijn, is te veel van het goede. Ik begrijp dat er intussen een MER-procedure opgestart is die de vergunning moet herzien en ook in de richting van verontreinigde specie moet gaan. Er moet dus nog een hele weg afgelegd worden vooraleer er gestort kan worden.

Intussen loopt het contract sinds begin 2006. De Vlaamse overheid betaalt reeds twee jaar 4,7 miljoen euro per jaar, wat nog 15 jaar lang moet worden gedaan, ongeacht wat er gebeurt. Het contract is hierover zeer sluitend. Ik citeer artikel 3: "De verhuurder geeft aan de huurder de garantie, rekening houdend met de vigerende wetgeving, dat de verhuurde percelen door de huurder gebruikt kunnen worden voor de verwezenlijking van het door hem beoogde doel." In artikel 5

staat: “Ingeval de huur voortijdig beëindigd wordt door de huurder, blijft de totale huur – 68 miljoen euro plus kosten – verschuldigd.”

Ik zou als eigenaar van die kleiput achterover leunen want zijn koekje is gebakken ondanks het feit dat er nog grote vraagtekens en verschillende visies zijn. Ik denk dat je als goede bestuurder niet zo'n contract afsluit. Ik weet wel dat het uw voorganger is die daarvoor de politieke verantwoordelijkheid draagt, maar ik wil toch even peilen naar uw standpunt.

Kunt u mijn verhaal over de bouw- en milieuvergunning bevestigen en desnoods aanvullen? Zijn er procedures lopende? Wanneer verwacht u het licht te zien aan het eind van de tunnel? Hoe zit het met de MER?

Klopt het dat er een bestemmingswijziging van de kleiput moet gebeuren van het gedeelte gelegen op het grondgebied van de gemeente Zwijndrecht? Hoeveel tijd schat u dat daarvoor nodig is? Moet het een gewestelijk initiatief zijn, gezien het standpunt van het lokaal bestuur ter zake?

Klopt het dat het Vlaamse Gewest de huurprijs van 68 miljoen euro moet betalen voor deze put, ook al wordt er gedurende de hele huurperiode geen specie gestort, bijvoorbeeld omdat er geen consensus gevonden wordt over de toekomstige invulling van het terrein of omdat de nodige bouw- en milieuvergunningen niet verkregen worden?

Wat is de huurprijs voor deze Argex-put uitgedrukt in prijs per kubieke meter? Hoeveel kost een surplus op basis van het huurcontract er nog bovenop, in de vorm van het verzekeren van de inrichting van de stortplaats, de heffingen, de lagunering en de eventuele nabestemming als industriezone? Want in het contract wordt al gedacht aan een toekomstige invulling als industriezone, waar dan ook de overheid de financiële verantwoordelijkheid voor draagt. Wat is de gemiddelde kostprijs in Vlaanderen voor het storten van verontreinigde baggerspecie in een milieuvergunde kleiput?

Welke procedure is er gevolgd in het kader van de wetgeving overheidsopdrachten vanaf het moment dat besloten werd te kiezen voor een ondergrondse berging? De minister-president verwijst naar een onderhandelingsprocedure met bekendmaking nog ten tijde van zowel de bovengrondse locaties als de ondergrondse locaties. Hij spreekt nadien van een onderhandelingsprocedure, zonder verdere verduidelijking, voor de vijf resterende gegadigden. Ik had toch graag geweten welke procedure er concreet gevolgd is, op welke basis. Was er op voorhand een financiële raming? Welke vijf locaties en welke vijf bedrijven werden gecontacteerd? Hebben ze formeel te kennen gegeven geen belangstelling te

hebben om met de Vlaamse overheid te praten over het bergen van specie? Zo ja, graag wat duidelijkheid.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Ik heb een vraag naar aanleiding van de bespreking van het rapport van het Rekenhof over de baggerwerken, waarin wordt verwezen naar de reactie van de nv Waterwegen en Zeekanaal op de opmerking van het Rekenhof in dit dossier. Douglas De Coninck publiceerde hierover ook een artikel in De Morgen, dat naar mijn weten nooit gevolgd is door een rechtzetting. Als het niet juist is, zou men eigenlijk moeten reageren.

Mevrouw de minister, er is al een hele ‘waslijst van slecht beheer van gemeenschapsgeld’ en dit is het zoveelste voorbeeld. We hebben ambtenaren horen zeggen dat, als er geld te kort is, er gemakkelijk geld zomaar bijkomt. Ik druk me heel zwart-wit uit.

Welke vergunningen had Argex, de eigenaar van de beroemde kleiput, op het ogenblik dat de zaak verhuurd werd? In artikel 7 van de overeenkomst staat dat de huurder wenst onmiddellijk over een capaciteit van 1 miljoen kubieke meter te beschikken. Dat staat in de overeenkomst die in 2006 getekend werd. Waarom werd achteraf aan deze overeenkomst een addendum toegevoegd?

Mevrouw de minister, zou het niet verstandig zijn om de hele totstandkoming van deze overeenkomst aan een grondig onderzoek te onderwerpen? Het kan zijn dat Douglas De Coninck het bij het verkeerde eind heeft, maar dan zijn alle misverstanden de wereld uit. Met alle respect, als dit soort artikels in de krant verschijnt, is dat nodig. De teneur is: er is een put, iemand anders neemt die over en betaalt er ontzettend veel geld voor, zonder zeker te zijn met welke vergunningen. De burgemeesters van Kruibeke en die van Zwijndrecht spreken elkaar tegen. Het lijkt alsof de overheid niet weet hoe ze het aanpakt. Ik pleit ervoor om de interne audit van de Vlaamse overheid dit grondig te laten nakijken. Wat is er misgelopen en hoe? En wie is verantwoordelijk?

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mevrouw de minister, op 10 oktober van dit jaar hebt u mij gezegd dat het opstellen van een MER grondig moet gebeuren en dat dit in dit dossier meer tijd kost dan verwacht, maar dat de voorbereidingen worden afgerond en voor een eindbeoordeling zouden worden doorgestuurd. U verwachtte toen een conformiteitsverklaring tegen het einde van dit jaar. Kunt u mij zeggen hoe ver het daarmee staat?

Wat gebeurt er in geval van een doemscenario? Wat indien men geen vergunning krijgt voor het storten van

de vervuilde specie? Kan dan het contract tussen de nv Waterwegen en Zeekanaal en Argex verbroken worden? Wat is dan de schadevergoeding? Wat staat ons, en meer bepaald de belastingbetaler, dan te wachten?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik geef een kort overzicht van de ontwikkelingen in dit dossier. Op 19 juni 2003 verleende de provincie Oost-Vlaanderen een milieuvergunning voor opvulling van de put met 300.000 kubieke meter, conform de VLAREM-rubriek 60. Dat hebt u ook gezegd, mijnheer Daems. Volgens dezelfde voorwaarden in de VLAREM-rubriek 60, verleende de provincie Oost-Vlaanderen op 23 december 2004 een milieuvergunning voor opvulling met 500.000 kubieke meter. Deze vergunning werd in beroep op 19 juli 2005 opnieuw bevestigd. Hierbij werden de voorwaarden betreffende het Natuurinrichtingsplan bijgesteld op 29 maart 2007.

Op 23 december 2004 weigerde de provincie Antwerpen een milieuvergunning voor opvulling conform rubriek 60 van VLAREM. Op 1 juli 2005 werd in beroep de milieuvergunning wel verleend voor opvulling met 3.000.000 kubieke meter, volgens VLAREM-rubriek 60. Dat is de overrulende beslissing waarnaar u verwijst.

De huurovereenkomst tussen Argex nv en het agentschap Waterwegen en Zeekanaal nv werd op 30 november 2005 ondertekend. Op 5 februari 2007 startte de gemeente Kruibeke met de aanpassing van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Op 26 juni 2007 weigerde de gemeente Zwijndrecht de bouwvergunning voor de opvulling. Ondertussen loopt hiertegen nog altijd een beroepsprocedure. Bij de gemeente Kruibeke werd op 29 mei 2007 een bouwvergunning voor opvulling goedgekeurd, doch vernietigd op 17 juli 2007. Op 5 mei 2007 werd een nieuwe aanvraag tot bouwvergunning ingediend. Deze zal worden behandeld na de voltallige vergadering over het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. We zitten dus met een lopende aanvraag voor een bouwvergunning bij Kruibeke en een beroepsprocedure bij Zwijndrecht.

Mijnheer Huybrechts, uw geheugen is goed. Op 10 oktober 2007 diende de nv Waterwegen en Zeekanaal het ontwerp van het milieueffectenrapport in bij de bevoegde administratie. Op het moment van mijn vorige antwoord was dat nog niet gebeurd. Ik wacht nu op de conformverklaring. Ik verwacht die eind dit jaar. Dat is nog altijd mogelijk, want het jaar is nog niet voorbij.

Mijnheer Daems, ik kan nog niet definitief antwoorden op uw vraag of een wijziging van bestemming noodzakelijk zal zijn. De interpretaties daarover lopen uiteen. Daarom wil ik wachten op de beroepsprocedure van de bouwvergunning. De duur van de procedure van een eventuele bestemmingswijziging wordt geschat op negen maanden. Zo belanden we al een eind in 2008.

Mijnheer Peumans, op het ogenblik dat de overeenkomst werd afgesloten, was er een milieuvergunning beschikbaar voor het opvullen van de put met niet-verontreinigde grond en baggerspecie onder rubriek 60. Voor de cijfers van de prijs verwijs ik ook naar mijn vorige antwoord. De huurprijs bedraagt 17 euro per kubieke meter. Voor een totaal volume van 4 miljoen kubieke meter geeft dat 68 miljoen euro. Het betalen van de huurprijs staat los van de procedure tot het bekomen van een vergunning. Ik heb nu het totaal van de huurprijs vermeld. Dat vervalt natuurlijk telkens. Het is niet elke maand dat bedrag.

Uit het advies van de OVAM tijdens de vergunningsprocedure, en op basis van de resultaten van het locatieonderzoek, is gebleken dat de ligging van de put dermate is dat het gebruik van de put als stortplaats meer raadzaam is dan de opvulling met niet-verontreinigde grond en baggerspecie.

De eenheidsprijs voor de huur bedraagt 17 euro per kubieke meter. De kosten voor de inrichting van de stortplaats worden geraamd op 1 euro per kubieke meter. De heffing is een wettelijk tarief en is niet projectspecifiek. Lagunering of elke andere vorm van behandeling valt buiten deze overeenkomst. Die kosten moeten ook door de huurder gedragen worden.

In het ontwerp sectoraal uitvoeringsplan bagger- en ruimingsspecie werd een gemiddelde eenheidsprijs berekend. De keten ontwateren-zandafscheiding komt op 30 euro per ton droge stof. De keten ontwateren-zandafscheiding-storten komt op 60 euro per ton droge stof. Het verschil komt dus neer op 30 euro per ton droge stof of 45 euro per ontwaterde kubieke meter om te storten. Aanbestedingsprijzen hiervoor varieerden in 2004 nog tussen 25 en 80 euro per ton. Na de overeenkomst met Argex noteren we in 2007 aanbestedingsprijzen tussen 15 en 75 euro per ton. Ik heb nu de vergelijking gemaakt tussen de gemiddelde kostprijs en de prijs die betaald moet worden volgens de huurovereenkomst, namelijk 17 euro per kubieke meter. Ik heb ook vorige keer al gezegd dat er wel wat argumenten waren, onder andere het prijsargument, om deze overeenkomst te sluiten.

Het betreft hier een huurovereenkomst, en die valt in principe dus niet onder de wet op de overheidsopdrachten.

Mijnheer Daems, u hebt ook eens gevraagd naar de locaties op papier. Er is een locatiestudie gebeurd. Na die studie kwamen acht ondergrondse bergingsplaatsen in beeld. Er werden gesprekken aangeknoopt met de verantwoordelijken van vier locaties, namelijk de gemeentes Zemst, Rumst en Waasmunster en de eigenaar van Argex.

Daarna werd overleg opgestart met betrekking tot de geselecteerde ontginningen. Uit het overleg om

hiervoor een maatschappelijk draagvlak te bekomen bleek dat alleen de Argexput in Kruibeke en Zwijnrecht in aanmerking kon worden genomen, waardoor dan de onderhandelingen met Argex zijn vervolledigd en tot resultaat hebben geleid.

Na deze twee afwegingen werden de alternatieven voor andere ondergrondse locaties stopgezet, vooral omdat deze ene site meteen invulling gaf aan de noodzakelijke behoefte aan bergingscapaciteit voor specie die niet voldoet aan de normen van vrij gebruik. In combinatie met andere ondergrondse locaties voor propere specie, onder andere het Bos van Aa, ter realisatie van de natuurinrichting. De selectie werd aldus beëindigd.

Ik wil wel nog eens wijzen op het sectoraal uitvoeringsplan bagger- en ruimingsspecie, dat vrij duidelijk is over bergingsruimte. Er is een substantieel tekort voor de komende decennia. Elke beheerder moet zijn verantwoordelijkheid opnemen. Het zekerstellen van bergingsruimte komt tegemoet aan die maatschappelijke nood. Het contract is dan ook gesloten vanuit de bezorgdheid om de toekomst van de multifunctionaliteit van de waterwegen veilig te stellen.

De overeenkomst werd gesloten tussen Argex en de Waterwegen en Zeekanaal NV. Er is een voorafgaand plaatsonderzoek gebeurd. De MER ligt klaar voor conformverklaring, maar het is uiteraard nog niet zover. Er zijn nog wat heikele punten. We wachten op het resultaat van de lopende vergunningsprocedure, maar ik ben er absoluut van overtuigd dat het dossier de komende maanden zijn beslag krijgt.

Ik zal de nota over de berging van baggerspecie en de tijdshorizon aan het commissiesecretariaat bezorgen.

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mevrouw de minister, ik wil u bedanken voor uw antwoorden of deelantwoorden.

U wacht op de uitspraak in beroep. Ik vind het oké dat u dat doet, maar ik denk dat de kaarten die nu op tafel liggen niet voor een gunstige uitslag zullen zorgen. Ook voormalig minister Peeters werd voor zijn milieuvergunningbeslissing, waarin hij de bestendige deputatie van Antwerpen overruledde, geconfronteerd met een zeer duidelijk negatief advies van Ruimtelijke Ordening. Dit project kan niet, zolang de gemeente Zwijndrecht de visie aanhoudt dat de nabestemming natuurgebied moet worden. De uitslag in beroep ligt voor de hand, ik zou daar niet op wachten. Mevrouw de minister, ik denk dat u afstevent op een negatief standpunt.

De gemeente Zwijndrecht heeft een brief gestuurd waarin staat dat het BPA door de gemeente niet wordt gewijzigd in een gemeentelijk RUP. De wijziging van be-

stemming zal moeten gebeuren op Vlaams niveau via een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, en er moet tevens een natuurbeheersplan worden voorgelegd. Het kan niet duidelijker. Om niet nog meer tijd te verliezen – want een gewestelijk RUP zal een paar jaar duren – kunnen we beter vooruit gaan.

Mevrouw de minister, u maakt melding van 17 euro voor het storten en 1 euro voor de inrichting. Voor de lagunering is het mij niet duidelijk. Wat komt er ten laste van de Vlaamse overheid voor de lagunering?

Toenmalig minister Peeters heeft destijds geantwoord dat een vrij goede prijs werd afgedwongen. 17 euro op zich is een goede prijs. Maar als we de lagunering erbij tellen, vraag ik mij af of het nog altijd een goede prijs is.

In een rapport van VITO (Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek) van augustus 2007, opge maakt in opdracht van uw administratie, de afdeling Land en Bodembescherming, Ondergrond, Natuurlijke Rijkdommen, staat dat de ondergrens in de bandbreedte van de kostprijs van verwerken van baggerspecie in de aanbiedingen van grootschalige verwerking baggerspecie, afgekort GVB – en bij Argex gaat het over grote volumes –, ligt tussen 18 en 39 euro per ton en samenvalt met de bovengrens in de bandbreedte van de kostprijs voor het storten van baggerspecie in middelgrote depots, tussen 14 en 19 euro per ton.

Als ik die cijfers vergelijk met de cijfers in het huurcontract, vraag ik me af of dit contract wel een goed contract is. Mevrouw de minister, ik zou willen vragen om daar toch dieper op in te zoomen, want volgens mij is er een en ander niet pluis.

U hebt gezegd dat het contract volgens u niet onderhevig is aan de wetgeving op de overheidsopdrachten. Ik betwist dat. Zelfs toenmalig minister Peeters heeft dat in het verleden in een schrijven gezegd. In de periode 1999-2006, in de ruime enquête over ook de bovengrondse locaties, heeft de minister gebruik gemaakt van de onderhandelingsprocedure met bekendmaking. Over het concrete huurcontract zegt minister Peeters, in dezelfde brief van 16 april 2007, dat op basis van deze onderhandelingsprocedure een overeenkomst tot stand kwam, in overeenstemming met de wetgeving op de overheidsopdrachten.

Is dit huurcontract onderhevig aan de wetgeving op de overheidsopdrachten of niet? Als dat wel het geval is, moeten er in het dossier ook nog andere gegadigden zijn die een prijs hebben ingestuurd of formeel op papier te kennen hebben gegeven dat ze niet geïnteresseerd zijn. Anders is volgens mij hier de wetgeving inzake de overheidsopdrachten niet gerespecteerd.

Mevrouw de minister, ik vraag me af of dit wel een contract is van goed bestuur. Er staat ten eerste in dat

de Vlaamse overheid moet betalen, ongeacht wat er gebeurt, voor de hele periode van 15 jaar. Ik vind dat u hier een zeer zwaar risico neemt, ook al is het een erfenis van uw voorganger. Dat is wat mij betreft, alles behalve goed bestuur.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, een van uw voorgangers heeft de opdracht gegeven, namelijk de minister van Openbare Werken bevoegd in 2002.

Mevrouw de minister, ik was niet aanwezig bij de bespreking van het dossier van het Rekenhof over de baggercontracten, want ik zat in een andere commissievergadering, maar zou ik aanvullende informatie kunnen krijgen over al die andere mogelijkheden? Ik veronderstel dat de administratie daar een uitgebreide nota over heeft.

In de opmerkingen in het verslag van het Rekenhof over dit dossier zegt men: “Daarna werd met alle eigenaars van de geselecteerde ontginning overlegd. Uit dit overleg kon alleen de kleiput in Kruibeke en Zwijndrecht in aanmerking worden genomen. Alle andere onderhandelingen liepen om diverse redenen op niets uit.” Ik zou graag weten wat die diverse redenen zijn die ertoe aanleiding hebben gegeven dat het op niets uitliep.

Minister Hilde Crevits: We kunnen u dat verslag bezorgen, maar het is hier in bespreking geweest. De heer Clinckers, gedelegeerd bestuurder van Waterwegen en Zeekanaal is hier ook geweest. Er is een overzicht gegeven. Ik heb die lijsten ook overgemaakt aan de vraagstellers. Ofwel waren de locaties niet geschikt, ofwel was er een andere reden waarom het niet ging.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, ik heb het verslag van het Rekenhof en het commissieverslag van de heren Decaluwe en Huybrechts. Daar zat geen lijst bij. Ik heb die niet.

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft daar ook een vraag om uitleg over gesteld als ik me niet vergis. Hebt u dan geen lijst gekregen?

Minister Hilde Crevits: De heer Daems zegt dat hij de lijst heeft. De lijst bestaat.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, in het licht van alles wat erover wordt gezegd: wat doet u met mijn suggestie over de interne audit van de Vlaamse Gemeenschap? Ik heb ook de reactie gelezen van Waterwegen en Zeekanaal. Men heeft altijd wel een stok om de hond te slaan. Maar er zijn verdachtmakingen in dit dossier. Ik kan ook een heleboel schriftelijke vragen beginnen te stellen, maar als hier geknoeid is met gemeenschapsgeld, dan mag dat eens naar boven komen en mogen we weten wie daar politiek verantwoordelijk voor is.

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mevrouw de minister, wat gebeurt er indien de vergunning niet wordt uitgereikt? Hangt de Vlaamse overheid dan tot 31 december 2020 vast aan dat contract? Dan zal het natuurlijk een lieve cent kosten.

Minister Hilde Crevits: Ik neem de verschillende suggesties mee. Mijnheer Daems, dat we wachten op die vergunning, is een keuze die wordt gemaakt. Ik neem uw suggestie mee.

Ik heb geen prijsberekening bij van wat de bijkomende kosten zijn inzake de lagunering. We kunnen dat wel eens laten berekenen. Het volgende is van belang. Is er nood aan bergingsruimte? Ja. Is er een zoektocht gebeurd naar verschillende locaties? Ja. Is er maar één mogelijke contractant overgebleven? Evenzeer: ja. Volgens u niet, maar volgens mijn dossier wel. Met die contractant is onderhandeld en is een huurovereenkomst afgesloten die niet onder de wet op de overheidsopdrachten valt.

Ik begrijp wat u bedoelt: u verwijst naar het schrijven. Er is in elk geval een openbaar locatieonderzoek geweest dat aan alle voorwaarden voldoet, maar ik zal nog eens laten nakijken hoe het precies in elkaar zit. Volgens de administratie vallen die huurcontracten daar niet onder, waardoor meteen de wetgeving is nageleefd. Ik vermoed dat de heer Clinckers in deze commissie hetzelfde heeft verteld tijdens de bespreking die een tijd geleden is gevoerd.

Mijnheer Peumans, wat betreft de interne audit: men kan natuurlijk op alle artikels reageren. U hebt wel een punt dat het beter is om klare wijn te schenken in dergelijke zaken. Sta me toe om even over uw vraag na te denken. Het verlichte pad zal mij uitaard ook tot inzichten brengen.

Er wordt hier heel wat gesuggereerd. We kunnen er op dit ogenblik nog geen gebruik van maken volgens de modaliteiten waarmee we er gebruik van zouden willen maken. Ik hoop nog altijd op een goede afloop, hoewel het een niet zo gemakkelijk dossier is.

De heer Pieter Huybrechts: Kunnen we onder het contract uit indien er geen vergunning wordt gegeven?

Minister Hilde Crevits: We kijken nu met volle belangstelling uit naar wat het contract ons biedt. Hoe dan ook zijn er mogelijkheden binnen het contract. Het contract is glashelder. Het kan gebruikt worden, maar het zal voor andere dingen zijn.

De heer Jan Peumans: Over de interne audit heb ik een tweede bedenking. Als er ergens een fietspad

wordt aangelegd, wordt men onteigend ten algemene nutte. In dit soort zware dossiers heeft de overheid toch een aantal instrumenten om bij de keuze van de locatie over te gaan tot onteigening ten algemene nutte, in het belang van 's lands economie en dergelijke meer. Ik begrijp niet dat men dergelijke overwegingen niet heeft meegenomen.

Nogmaals, ik ken de nota niet. Ik ben benieuwd naar de inhoud ervan, en zeker naar uw antwoord op het verhaal van de interne audit.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de zogenaamde ontvlechting van de energiemarkt

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, een van de basisvoorwaarden om echt te kunnen spreken van een volledig vrijgemaakte energiemarkt, is dat er een duidelijke en controleerbare scheiding is tussen de energieproducenten, de transportnetbeheerders, de distributienetbeheerders en de leveranciers van stroom en aardgas. Al deze entiteiten moeten volledig los en onafhankelijk van elkaar opereren.

In de praktijk is een dergelijke ontvlechting in Vlaanderen nog lang geen realiteit, integendeel zelfs. Met name Electrabel, dochter van het Franse SUEZ, is nog steeds aanwezig in het kapitaal en de beheersstructuren van de transportnetten van Elia voor elektriciteit en Fluxys voor aardgas, en dus ook van de gemengde distributienetbeheerders. Daarnaast is Electrabel tevens nog steeds de quasi monopolist inzake elektriciteitsproductie. Dit kan misschien wel op zeer korte termijn veranderen, want toen ik hier naartoe kwam, las ik op een Belgabericht dat er in reactor 4 van de kerncentrale van Doel een brand woedde in de hete zone. Maar goed, beter nu dan binnen twee maanden, want dan zijn de jodiumpillen vervallen.

Op de Europese ministerraad van 3 december 2007, werd eens te meer het belang van de ontvlechting benadrukt. Tijdens de bespreking verdedigde ons land echter het standpunt dat de mogelijkheid moet blijven bestaan dat de producenten, Electrabel met andere woorden, minderheidsparticipaties zouden blijven behouden in de distributie.

Mevrouw de minister, werd over dit Belgische standpunt op de Europese ministerraad overleg gepleegd met de Vlaamse Regering? Is de Vlaamse Regering het ermee

eens dat er geen volledige ontvlechting van de energiemarkt in Vlaanderen komt en dat Electrabel dus een minderheidsparticipatie in de distributienetten kan blijven behouden? Welke garantie heeft de regering dat door de blijvende aanwezigheid van Electrabel in de distributienetten, er geen concurrentievervalsing op de markt optreedt?

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Ik weet natuurlijk niet wat de minister zal antwoorden, maar ik was even verontrust door het zogenaamde nieuwe Belgische standpunt dat we vorige week uit de pers konden vernemen.

Ik heb vorige week donderdag minister Verwilghen in de Senaat dan ook gevraagd of het klopt dat België voorstander zou zijn van een minderheidsparticipatie van Electrabel in Elia, Fluxys en de distributienetten. De minister heeft bij monde van staatssecretaris Van Quickenborne geantwoord dat het standpunt dat is weergegeven in de pers, niet strookt met het officiële Belgische standpunt. Volgens hem blijft België voorstander van een volledige eigendomsontvlechting, met alle voordelen die door de heer Glorieux zijn vermeld, zoals een onafhankelijk netbeheer en een gegarandeerde eerlijke toegang tot het net. We moeten echter vaststellen, aldus de minister, dat het wellicht zeer moeilijk zal zijn om daarvoor een meerderheid te behalen in de ministerraad. België zou dus kunnen leven met een compromis waarbij een klein minderheidsbelang zou worden behouden, op voorwaarde dat dit de onafhankelijkheid van het netbeheer niet zou aantasten. Dat is natuurlijk iets anders dan pleitbezorger zijn van een dergelijk minderheidsbelang. Ik was dus enigszins gerustgesteld door dat antwoord van minister Verwilghen. Naar verluidt zou dit op de volgende Europese ministerraad worden rechtgezet. Mevrouw de minister, ik hoop dat ook u, als bevoegd Vlaams minister, dat officiële Belgische standpunt, dat blijkbaar verkeerd is weergegeven in de pers, kunt ondersteunen. Ik hoop dat u op Europees vlak mee zult pleiten voor een volledige eigendomsontvlechting.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer de voorzitter, geachte leden, ik stel vast dat deze vragen met de regelmaat van een klok op de agenda van deze commissie verschijnen. Er is hier al tweemaal vrij uitgebreid gediscussieerd over het aandeelhouderschap bij de elektriciteits- en aardgasdistributienetbeheerders. Even heb ik overwogen heel mijn antwoord van de vorige maal opnieuw mee te brengen, maar ik doe dat uiteraard niet. Op 3 juli 2007 was er een vraag van de heer Glorieux. Op 2 oktober was er een interpellatie van de heer Martens. Op 20 november, bij de bespreking van de beleidsbrief Energie, zijn zowel de heer Martens als

de heer Glorieux hier ook nog eens uitgebreid op ingegaan. Nu is er een nieuwe aanleiding, namelijk het vermeende standpunt van de Belgische regering op de energieraad van 3 december 2007. Het gaat inderdaad over een vermeend standpunt, mijnheer Martens. Ik wil er trouwens op wijzen dat dit standpunt wel handelt over de richtlijnvoorstellen voor de elektriciteits- en de aardgasmarkt, maar niet over het ontvlechten op het niveau van het distributienetbeheer.

Wat het Belgische standpunt betreft, weet ik dat er voorbereidende vergaderingen hebben plaatsgevonden met de Directie-generaal Europese Zaken en Coördinatie, in overleg met de gewesten. Noch mijn adjunct-kabinetschef noch ikzelf hebben echter kunnen deelnemen aan de vergadering in kwestie, omdat op hetzelfde ogenblik, namelijk op 27 november om 14 uur, de beleidsbrief Energie in deze commissie werd behandeld. Zowel ik als mijn kabinetschef zaten hier dus vast. Het vermeende Belgische standpunt waarnaar de heer Glorieux verwijst, heeft alleszins geen betrekking op het niveau van de distributie. Het kabinet van de federale energieminister heeft overigens bevestigd dat, in tegenstelling tot wat de kranten stellen, België op de raad in kwestie geen standpunt heeft ingenomen.

Ik heb het hier al meermaals gezegd: op dit ogenblik houdt de Vlaamse Regering zich aan het Elektriciteits- en Aardgasdecreet, die voorzien in een volledige ontvlechting tegen 2018. Uiteraard kan het Vlaams Parlement, indien het dat wil, gebruik maken van de mogelijkheid om de decreten te wijzigen, maar het is alleszins mijn bedoeling om die dwingende bepalingen na te leven.

De garanties dat in een niet volledig geliberaliseerde markt de concurrentie niet zal worden verstoord, laat staan vervalst, door het aandeelhouderschap van een speler in het netbeheer, zitten vervat in de reglementering enerzijds en de regulering anderzijds. Als ik me niet vergis, zijn het de voorgaande regeringen die de spelregels ter zake hebben vastgelegd. Enerzijds voorzien de decreten en uitvoeringsbesluiten in een reeks onafhankelijkheidsvoorwaarden om als elektriciteits- of aardgasdistributienetbeheerder op te treden. Anderzijds voorziet de regulator in het toezicht en de handhaving op het naleven van de ter zake geldende bepalingen.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik leer eruit dat de Vlaamse Regering blijft bij het standpunt dat er tegen 2018 een volledige ontvlechting moet worden doorgevoerd bij de distributienetten. Dat is een uiterste datum. Het zou niet slecht zijn, mocht er een initiatief worden genomen om dat zelfs te vervroegen. Zoals ook in de beleidsbrief staat, worden met het Vlaamse energiebeleid immers twee hoofddoelen nagestreefd, namelijk Kyoto realise-

ren en de goede werking van de energiemarkt verzekeren. Voor de beide doelstellingen is het van enorm groot belang dat de distributienetten volledig onafhankelijk van de producenten kunnen functioneren.

Mevrouw de minister, mijn diepste verontschuldiging omdat ik u een aantal vragen opnieuw heb gesteld. Als dergelijke berichten in de media verschijnen, geeft dat echter meer dan voldoende aanleiding om u die vragen nogmaals te stellen.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Er was inderdaad duidelijk een nieuwe aanleiding, namelijk het vermeende standpunt van België op de Europese ministerraad van begin volgende week. Ik hoop dat dit hiermee is rechtgezet. Ik vind het ook niet erg om hierop verscheidene malen terug te komen. Herhaling is de moeder van de wijsheid.

Ik stel echter vast dat het kwaad al voor een deel is geschied. Ik heb begrepen dat onder meer bij Synergrid het vermeende nieuwe Belgische standpunt op basis van de krantenartikels duchtig is verspreid. Een dergelijke foutieve berichtgeving bemoeilijkt nieuwe stappen die ook op het vlak van het distributienetbeheer noodzakelijk zijn om te komen tot een ontvlechting. Merk ook op dat burggraaf Etienne Davignon, de man die onlangs, niet ver hier vandaan, werd gevierd voor zijn 75^e verjaardag en omdat hij de grote uitverkoop van België mee op zijn geweten heeft, het in zijn commentaren op dat nieuwe, vermeende Belgische standpunt ook had over de distributie van elektriciteit en gas. Hij stelde dat het belangrijk was dat een groep als Electrabel daar toch deel van zou blijven uitmaken, om ook uit gereguleerde activiteiten een deel van zijn inkomsten te halen. De verwarring is er dus niet alleen in deze commissie. Ook de heer Davignon gooit distributie en hoogspanningsnetbeheer op één hoopje. Het is alleszins goed dat het vermeende Belgische standpunt wordt rechtgezet, en dat de stelling dat wij geen voorstanders zouden zijn van een volledige ontvlechting, uit de wereld wordt geholpen.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Er moet me iets van het hart. Tot nu toe heeft men nog maar op één plaats de moed gehad om Electrabel buiten te gooien bij de distributienetbeheerders. Het spijt me dat ik dat moet zeggen, maar ik heb een aantal zogenaamd socialistische besturen elders in Vlaanderen dat niet zien doen. Dat is namelijk in Limburg gebeurd. Indertijd had Electrabel de helft van Pligas in handen. We hebben Electrabel daar buitengegoid. Ik draag daar nog steeds de gevolgen van. Ik ben er zelfs trots op. Op een aantal andere plaatsen had men dat al veel eerder kunnen doen, maar

in de gemengde intercommunales waren ze te sterk gebonden aan Electrabel. Dat is de realiteit. Ze moesten veel te veel op tafel leggen. Ere wie ere toekomt: de heer Stevaert heeft in Limburg de moed gehad om hen buiten te gooien. Ik krijg geen elektriciteit meer. *(Gelach)*

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Koen Van den Heuvel tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het fiscaal pact met de lokale besturen, wat de overdracht van de provinciewegen betreft

De voorzitter: De heer Van den Heuvel heeft het woord.

De heer Koen Van den Heuvel: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik weet dat deze vraag hier enkele maanden geleden al aan bod kwam. Er is een nieuw feit. Op vrijdag 30 november 2007 kondigde de Vlaamse Regering in een persbericht een groots fiscaal pact tussen gemeenten en provincies en de regering aan. Hieronder valt “de volledige overdracht van provinciewegen naar het gewest en de gemeenten”. De Vlaamse Regering heeft daar blijkbaar over nagedacht en heeft een traject uitgestippeld voor de overdracht.

Wat houdt deze overdracht juist in? Houdt het enkel het onderhoud van de wegen op korte en lange termijn in? Zullen de projecten die door de provincies gepland waren, maar door de overdracht ‘on hold’ werden gezet, door het Vlaamse Gewest worden uitgevoerd? Bij een vorige vraagstelling hebt u daar negatief op geantwoord. Sommige van die projecten zijn hoognodig. Ik hoop dat dit de reden is waarom dit opgenomen wordt in het fiscaal pact.

Hoe zal de overdracht verlopen? Zal het Vlaamse Gewest eerst alle wegen overnemen en daarna een deel ervan overdragen aan de gemeenten? Of gaat de overdracht selectief verlopen? Gaat het gewest eerst enkel de provinciewegen van gewestelijk niveau overnemen en de eerder lokale wegen onmiddellijk naar de gemeenten laten afvloeien?

Als de gemeenten willen deelnemen aan het fiscaal pact moeten ze voorwaarden vervullen. Ze moeten de forfaitaire huisvuilbelasting afschaffen. Ze mogen de belastingen in 2009 niet verhogen. Het zijn geen schokkende zaken, maar ik vraag me af of ook met de provincies dergelijke overeenkomsten worden gesloten in ruil voor de overname van die wegen. Moeten de provincies ook aan een aantal criteria beantwoorden?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Dat is een interessante vraag, mijnheer Van den Heuvel, met pertinente aandachtspunten. Met uw vragen naar de details van de overdracht komt u echter wat te vroeg. Dit kwam in september aan bod naar aanleiding van een vraag van de heer Lachaert.

Ik verwijs opnieuw naar het regeerakkoord en het kerntakendebat. Het is inderdaad de bedoeling dat de provincies niet langer wegen beheren. Dat wordt niet langer als een van hun kerntaken beschouwd. De overdracht houdt met andere woorden in dat het Vlaamse Gewest het volledige beheer van de provinciewegen zal overnemen en dat een aantal lokale wegen aan de gemeenten zullen worden overgedragen, afhankelijk van de categorisering. Het is zinloos dat het gewest typisch lokale wegen overneemt.

Met wegen van gewestelijk belang doel ik op de hoofd-, de primaire en de secundaire wegen. De wegen van lokale categorie en dus met een – bij uitstek – lokale functie zullen aan de lokale overheden worden overgedragen.

Het akkoord binnen de Vlaamse Regering stelt dat de volledige overdracht van de provinciewegen in functie van de categorisering naar gewest of gemeenten in twee fasen wordt gerealiseerd. In de eerste fase zou er per provincie een hoeveelheid kilometers worden overgenomen tegen eind 2008. De provincies Antwerpen en Vlaams-Brabant zullen dan geen provinciewegen meer hebben omdat ze minder kilometers bezitten. In de tweede fase tegen eind 2009 zouden ook Oost- en West-Vlaanderen hun wegen kwijt zijn. Men heeft mij gemandateerd om dit desgevallend sneller te organiseren en alles in één beweging te realiseren. De eerste fase gaat in eind november 2008. Er is voldoende tijd. De modaliteiten moeten nog verder worden onderhandeld. Het kan voor mij sneller gaan, maar dan moeten de knelpunten sneller worden opgelost.

Zo worden er tegemoetkomingen en subsidies gegeven bij werken langs provinciewegen. Dat moet worden geregeld. Vanaf de overname zullen de investeringen en het onderhoud volledig door het Vlaamse Gewest moeten gebeuren en ingepast moeten worden in de meerjarenplannen.

Zal het Vlaamse Gewest eerst alle wegen overnemen en daarna een deel ervan terug overdragen naar de gemeenten of gebeurt de overdracht rechtstreeks van de provincies naar de gemeenten? Daarover wordt nu gepraat. Het is duidelijk welke wegen naar de lokale overheden moeten gaan en welke naar het gewest. U hebt een pertinent punt aangehaald. Als de lokale overheden wegen krijgen in slechte staat, dan moet de gebeurlijke vergoeding worden onderzocht. Er kan bijvoorbeeld worden gedacht aan een gelijkaardige

compensatie als bij de overdracht van gewestwegen naar gemeenten. Er kan worden gedacht aan een investeringssubsidie om de weg in goede staat te brengen. Ik kan u daar nog geen uitsluitsel over geven. De concrete modaliteiten moeten nog verder worden uitgewerkt.

Voor wat de provinciewegen betreft, dienen de gemeenteraden inderdaad akkoord te gaan in geval van de overdracht van een weg naar het lokale niveau. Ook van de provincies kunnen in dit verband engagementen worden gevraagd, al maken deze deel uit van de verdere specifieke discussie in het kader van de overdracht van de provinciewegen. Bij deze discussie zijn, naast de provincies, ook de lokale overheden betrokken via de VVSG.

Ik neem uw bezorgdheid mee. Ik hoop dat ik u in de komende maanden meer kan vertellen.

De voorzitter: De heer Van den Heuvel heeft het woord.

De heer Koen Van den Heuvel: Ik dank u voor uw antwoord, mevrouw de minister. U stemt mij optimistisch. Twee maanden terug was uw antwoord vager en minder vrijgevig. We gaan er dus op vooruit. Ik hoop dat de overdracht een positieve afloop kent. Aangezien hij wordt opgenomen in het fiscaal pact, vraagt hij een budgettaire inspanning van de gemeenten. Er was in 15 miljoen euro voorzien. We mogen optimistisch zijn, want tussen de regels lees ik dat dat bedrag nog wordt aangevuld.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Van den Heuvel, het verhaal wordt vervolgd.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
