

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2000-2001

11 januari 2001

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie van mevrouw Veerle Declercq tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het geluidshindermanagement op de luchthaven van Oostende

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de tijdelijke leefbaarheid van Doel

Vraag om uitleg van de heer Dirk De Cock tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het “Windplan Vlaanderen”

Interpellatie van mevrouw Riet Van Cleuvenbergen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de toegankelijkheid van voor gehandicapten aangepaste bussen, aangekocht door De Lijn
Met redenen omklede motie

Vraag om uitleg van de heer Koen Helsen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de werken voor de verlenging van tramlijn 3 te Merksem (Antwerpen)

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media en tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het negatief advies van de Koninklijke Commissie van Monumenten en Landschappen over de heraanleg van de Leien te Antwerpen

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Donderdag 11 januari 2001

WAARNEMEND VOORZITTER : De heer Jul Van Aperen

– *De interpellatie wordt gehouden om 10.17 uur.*

Interpellatie van mevrouw Veerle Declercq tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het geluidshindermanagement op de luchthaven van Oostende

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van mevrouw Declercq tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het geluidshindermanagement op de luchthaven van Oostende.

Mevrouw Declercq heeft het woord.

Mevrouw Veerle Declercq : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, mijn interpellatie heeft alweer betrekking op de luchthaven van Oostende, meer bepaald op het geluidshindermanagement en de regelgeving met betrekking tot de nachtelijke exploitatie van oudere gecertificeerde burgerlijke subsonische vliegtuigen die niet van bij oorsprong voldoen aan bijlage 16 van de ICAO-regels. Ik verwijs in dit verband naar boekdeel I, deel II, hoofdstuk 3, tweede uitgave van 1988 van de betreffende regels. Op federaal niveau heeft minister Durant plannen om een Belgisch verbod uit te vaardigen op de nachtelijke exploitatie van bovengenoemde vliegtuigen. Het gaat hier om vliegtuigen van oudere types die worden aangepast door middel van een geluiddempende hushkit om het gecertificeerd geluidsniveau te verlagen, weliswaar met een zeer kleine en betwistbare marge en die bij gelijke geluidsmassa minder goed presteren dan vliegtuigen van moderne types die van oorsprong wel voldoen aan bijlage 16 van de ICAO-regels.

Eigenlijk betreft het een potentieel van zo'n 1600 'hoofdzakelijk' overjarige oude Amerikaanse vliegtuigen zoals DC8, Boeing 707, 727, enzovoort. De motoren zijn van een verouderd type waarrond isolatie wordt aangebracht. Aan de rokerige uitstoot en de samenstelling van de verbrandingsgassen verandert men niets. In plaats van nieuwe motoren te installeren wordt op een goedkope manier geprobeerd de levensduur van de toestellen te verlengen, ditmaal ten behoeve van een nieuwe vrachtcarrière. In Oostende zijn ze vooral berucht om de typische stank die ze veroorzaken... Over het nut van deze 'upgrades' is veel te doen geweest. Na ombouw – in de uitsluitend Amerikaanse fabrieken – scoren ze qua lawaai slechts 5 dB beter en verbruiken ze meer brandstof.

Tussen Europa en Amerika is op ICAO-niveau – International Civil Aviation Organisation – met betrekking tot de 'hushkits' een hevige strijd losgebarsten : de Europese Unie heeft namelijk geprobeerd een stop te zetten op het aantal van deze oude vliegtuigen binnen haar grondgebied. In maart 1998 heeft de Europese Commissie aan de Raad van de Europese verkeersministers en aan het Europees Parlement een wetgevend voorstel voorgelegd dat een beperking moest invoeren op het gebruik van hoofdstuk II-vliegtuigen die werden uitgerust met een 'hushkit' waardoor ze, formeel gezien, voldoen aan de hoofdstuk III-normen.

Het voorstel beoogde twee doelstellingen. Een eerste luik betreft de registratie in de lidstaten van hoofdstuk III-vliegtuigen, uitgerust met een 'hushkit'. Vanaf 1 april 99 zou er een verbod gelden om ze nog te registreren binnen de EU. Een tweede luik betreft vliegtuigen geregistreerd in derde landen. Vanaf 1 april 2002 zouden ze enkel nog Europese luchthavens mogen aandoen indien ze, ten eerste, reeds gebruikt werden voor luchtverkeer van en naar de Gemeenschap tussen 1 april 1995 en 1 april 1999 en, ten tweede, op 1 april 2002 gere-

Declercq

gistreerd zijn in hetzelfde land als waar ze voor 1 april 1999 geregistreerd waren.

Het voorstel van maart 1998 heeft het onder Amerikaanse druk – er werd bedreigd de Concorde uit de Verenigde Staten te bannen – in eerste instantie niet gehaald en werd een jaar uitgesteld. Het conflict is ondertussen nog steeds niet opgelost. De Verenigde Staten hebben in maart jongstleden formeel een geschil aanhangig gemaakt bij de ICAO tegen de 15 lidstaten omwille van de hushkits-verordening. Op 16 November jongstleden heeft de ICAO-raad de klacht van de VS ontvankelijk verklaard, de 15 verzocht hun verdediging in te dienen, en beide partijen in het geschil verzocht opnieuw te onderhandelen. De Europese Commissie is bereid verder te onderhandelen en wacht nu op het antwoord van de VS.

Ik citeer uit de tweede brief van federaal minister Vande Lanotte, gericht aan de omwonenden van de luchthaven van Oostende: 'Er moeten afdwingbare regels komen met betrekking tot het toegelaten aantal nachtvluchten per type vliegtuig. Voor sommige types moet er een totaalverbod komen op het opstijgen en vanaf 2 april 2002 mogen ze dit helemaal niet meer. Voor andere types moet er een duidelijke limiet zijn. Deze limiet wordt geleidelijk aan strenger zodat op een termijn van enkele jaren 's nachts enkel nog geluidsarme vliegtuigen mogelijk zijn.'

Het geluidsmanagement op de regionale luchthaven van Oostende behoort tot de specifieke bevoegdheid van de Vlaamse regering die daarom een negatief advies geeft aan het door federaal minister Durant vooropgestelde ontwerp van koninklijk besluit.

Ter informatie wens ik nog mee te delen dat de luchthaven van Oostende in het dienstjaar 2000, 300.000 ton vracht boekte, dit is een daling met 13 percent. Deze daling is echter geenszins te wijten aan een daling van het aantal dergelijke slecht uitgeruste vliegtuigen.

We weten allemaal dat minister Dua bevoegd is voor de normen, maar wie is eigenlijk bevoegd om de komst van dergelijke vliegtuigen te verbieden? Maakt men wel de keuze of is er wel de politieke wil om dergelijke vliegtuigen te verbieden?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

De heer Jos Bex: Op de interpellatie van mevrouw Declercq wens ik aan te sluiten met een bijkomende vraag met betrekking tot de tussen 23.00 en 07.00 uur veroorzaakte geluidshinder door toestellen, toegelaten voor humanitaire vluchten en transport van levende dieren. Het zijn immers uitgerekend die beide types van vluchten die nog worden toegelaten tijdens de nacht, en dus ook voor de grootste geluidshinder voor de omwonenden zorgen.

Mijn concrete vraag, die gebaseerd is op twee brieven die de minister in dit verband aan de omwonenden heeft geschreven met een gedetailleerde opgave van de nachtvluchten boven Oostende in de dienstjaren 1999 en 2000, luidt als volgt: hoe belangrijk zijn die beide types van vluchten in de totale exploitatie van de luchthaven van Oostende?

In uw brieven geeft u als argument dat bepaalde van die zendingen bij het ochtendgloren ter bestemming moeten zijn. Hebt u er enig zicht op of dit argument correct gehanteerd wordt? Ik kan me immers best voorstellen dat een vlucht wel bij het ochtendgloren in het land van bestemming is aangekomen, maar dat het daar nog een dag blijft staan vooraleer het werkelijk gelost wordt. Waren de bestemmingen wel bereikt bij het ochtendgloren en heeft de luchthavenautoriteit enig zicht op de verdere afwikkeling in het land van bestemming?

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Ik onderschrijf ten volle de bezorgdheid van mevrouw Declercq. De historie met die hushkits is inderdaad een heel jammerlijke zaak. Europa heeft enige tijd geleden reeds toegegeven dat die hushkits niet het verwachte soelaas brengen. Onder druk van de Amerikaanse constructeurs van die hushkits werd het Europese besluit echter ingetrokken of uitgesteld.

Ik begrijp wel dat die constructeurs hun eigen belangen willen veiligstellen, maar beleidsmakers hebben andere prioriteiten, met name het algemeen belang. Het gaat slechts om één tot drie vluchten per nacht. Uit ervaring weet ik echter dat één vlucht al voldoende is om mensen uit hun slaap te halen. Als men gezond en jong is, wordt men even wakker en slaapt dan weer in. Wie iets ouder is, blijft dikwijls nog twee, drie uur liggen piekeren. Als men om vier uur wordt gewekt en tot vijf, zes uur wakker ligt, moet men al niet meer gaan slapen want dan moet men bijna opstaan om te gaan werken.

Glorieux

Anderhalve maand geleden bij de bespreking van de beleidsbrief hadden we het over het nut van die drie nachtvluchten. Het gaat vooral om het transport van fruit en groenten. Zou het economisch belang van de luchthaven worden geschaad als die vluchten niet doorgaan? Er moeten toch andere mogelijkheden zijn? Moet dat werkelijk 's nachts gebeuren? Kan het niet per schip? De noodzaak om die vluchten in stand te houden is naar mijn mening niet zo precair. Als het onmogelijk is om het geluidsniveau met technische middelen te doen dalen, moeten we misschien eens overwegen om de nachtvluchten in deze dichtbevolkte regio door iets anders te vervangen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Het negatief advies van het Vlaamse en ook van het Waalse Gewest was louter gebaseerd op de bevoegdheidsverdeling tussen de federale overheid en de gewesten aangaande het beheer van de regionale luchthavens. Het hield geen afwijzing in van de voorgestelde maatregelen voor de luchthaven Brussel-Nationaal. Ik spreek trouwens liever over 'Zaventem'.

Gerecertificeerde vliegtuigen zijn hoofdstuk 2-vliegtuigen die zijn aangepast aan hoofdstuk 3-normen, hetzij door technische ingrepen, hetzij door operationele of gewichtsbepalingen. De houding van het Vlaams Gewest tegenover het gebruik van die gerecertificeerde vliegtuigen is gebaseerd op de Europese verordening 925/1999 van de Raad van 29 april 1999 over de inschrijving en het gebruik in de gemeenschap van bepaalde types civiele subsonische straalvliegtuigen. Deze vliegtuigen werden aangepast en gerecertificeerd als zijnde in overeenstemming met de normen van boekdeel 1, deel II, hoofdstuk 3, van bijlage 16 van het Verdrag op de internationale burgerluchtvaart, derde uitgave juli 1993. Deze verordening bepaalt dat gerecertificeerde toestellen vanaf 4 mei 2000, één jaar na de publicatie van de verordening, niet meer in het nationaal register van een lidstaat mogen worden opgenomen, en dat in de registers van de lidstaten ingeschreven gerecertificeerde civiele subsonische straalvliegtuigen met ingang van 1 april 2002 niet langer op de luchthavens binnen het grondgebied van de Europese Gemeenschap mogen worden geëxploiteerd, tenzij ze vóór de toepassingsdatum van deze verordening binnen dat grondgebied zijn geëxploiteerd. Dit verbod is analoog aan het verbod opgelegd aan niet-conforme vliegtuigen die in de registers van derde landen zijn ingeschreven. Het voorstel van 1998 van de Europese Commissie,

waarnaar u verwijst, is dus wel degelijk in een Europese verordening omgezet, die inmiddels ook werd uitgevoerd.

Ik ben van oordeel dat de correcte toepassing van deze verordening, samen met de beperkingen op het nachtverkeer die al in voege zijn op de luchthaven van Oostende, namelijk een beperking van het totaal aantal nachtvluchten zoals opgenomen in de milieuvergunning en opstijgverbod voor Hoofdstuk 2-vliegtuigen, van aard zijn om de geluidshinder tijdens de nacht niet te laten toenemen.

De milieuvergunning voor de luchthaven van Oostende voorziet in een status-quo wat het aantal nachtvluchten betreft en in een vermindering van de geluidsbelasting. Hiervoor moet een actieplan worden opgesteld. Dit actieplan wordt besproken in de op te richten overlegcommissie waar de stad Oostende, de gemeente Middelkerke, de bestendige deputatie en de milieuraden van de stad Oostende en van de gemeente Middelkerke in vertegenwoordigd zijn. Ook worden de nodige stappen gezet voor de installatie van een vast geluidsmetnet. Op basis van deze gegevens zal een duidelijke strategie worden ontwikkeld om de luchthaven van Oostende open te houden binnen de beperkingen opgelegd door de milieuvergunning.

Mijnheer Bex, ik heb aan de administratie de opdracht gegeven om een overzicht op te maken. Dat moet gedeeltelijk manueel worden samengesteld, en zal dus even duren. Ik stel voor dat ik het overzicht zo snel mogelijk aan u bezorg via het commissiesecretariaat. De humanitaire vluchten vormden niet langer een uitzondering op het milieuvergunningenbeleid. Dat is trouwens een goede zaak.

Mijnheer Glorieux, ik ben me bewust van de slaapproblemen van sommige mensen. Het is de bedoeling en een na te streven doel dat mensen 's nachts kunnen slapen. Men mag echter niet stellen dat, aangezien het slechts om een paar vluchten gaat, ze dus economisch niet belangrijk zijn en kunnen worden afgeschaft of vervangen. Ik wens daar niet te snel uitspraken over te doen. De zaken hangen samen. Men moet een afweging maken. De opmerkingen van de heer Bex zijn zeer waardevol. Humanitaire vluchten moeten bijvoorbeeld niet steeds 's nachts opstijgen. Als men het verloop van de vlucht nagaat, ziet men dat er soms voor een gemakkelijksoplossing werd gekozen en dat men om extra – maar niet correcte – economische redenen voor die oplossing opteert. Ik ben daar een zeer groot tegenstander van. Men moet goed opletten vooraleer men zegt dat een luchthaven zo maar zonder nachtvluchten kan.

De voorzitter : Mevrouw Declercq heeft het woord.

Mevrouw Veerle Declercq : Mijnheer de voorzitter, het is me niet duidelijk of er een standpunt is om die hushkits 's nachts te verbieden.

Minister Steve Stevaert : Wij verbieden dat soort vliegtuigen niet. Dat gebeurt door het doen toepassen van de normen.

De voorzitter : De heer Bex heeft het woord.

De heer Jos Bex : Ik dank de minister voor zijn antwoord. Ik wacht uiteraard op de resultaten van het onderzoek. Ik heb er begrip voor dat die niet onmiddellijk klaar kunnen zijn.

De achterliggende vraag is natuurlijk die naar de toekomstvisie en de ontwikkeling van de luchthaven. Ik ben de laatste om te zeggen dat deze minister geen visie heeft. Men levert echter nog steeds – en terecht – bouwvergunningen af. Men creëert op die manier echter dagelijks bijkomende problemen. We zouden dan ook aan minister Van Mechelen moeten vragen of men niet, naar analogie met Zaventem, dringend toe is aan het aftekenen van de voetafdruk van de geluidshinder en dit in het kader van de eventuele expansie die men aan de luchthaven wil toestaan. Indien men geen expansie wenst, dan is de situatie duidelijk. Eén van de moeilijkheden is dat men continu problemen bij creëert zonder dat men zorgt voor een correcte bijsturing.

In Oostende vreest men dat BIAC de luchthaven zou gebruiken als alternatief voor de toestellen die in Zaventem worden geweerd.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de tijdelijke leefbaarheid van Doel

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer De Meyer tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de tijdelijke leefbaarheid van Doel.

De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, over Doel is vermoedelijk het laatste woord nog niet gezegd. De beslissing van de Vlaamse regering voor het zomerreces was niet van die aard om eindelijk duidelijkheid te scheppen, noch voor de bewoners van het dorp Doel, noch voor het bestuur van de haven van Antwerpen, noch voor de landbouwers in de omgeving van Doel. Integendeel, ze blijven met grote vragen zitten. De ene partij kon ongestoord verklaren dat Doel mocht blijven, terwijl anderen erop wezen dat men vanaf 2007 de haven toch verder zou kunnen uitbreiden ten koste van de woonkern Doel.

Deze dubbelzinnigheid wordt ook vertaald in beleidsmaatregelen. Enerzijds stelt men dat in 2007 het dorp zal verdwijnen, anderzijds wordt Doel tijdelijk beter beschermd tegen oprukkende havenactiviteiten. Enerzijds heeft men aan de landbouwers reeds maanden een groundbank beloofd, anderzijds is deze nog steeds niet operationeel. Enerzijds zegt men dat Doel gegarandeerd leefbaar blijft tot 2007, en volgens sommige meerderheidspartijen minstens tot 2010, anderzijds wordt vanaf 2004 iedereen onteigend. De minister stelde in juni tijdens het actualiteitsdebat : 'Wie weg wil, kan vertrekken. Wie wil blijven, kan blijven. Maar zonder illusies te creëren'.

Een eenduidige interpretatie van de regeringsbeslissing blijft uitermate moeilijk. Toch hadden we begrepen dat tot minimaal 2007 de leefbaarheid van Doel zou worden gegarandeerd, en dat de Vlaamse overheid in die leefbaarheid zou investeren. Tegelijk wordt het sociaal begeleidingsplan voortgezet en is het budget voor de onteigeningen voor 2001 zelfs opgetrokken van 100 naar 350 miljoen frank. Voor investeringen in de leefbaarheid van Doel zijn evenwel geen specifieke middelen ingeschreven.

Mijnheer de minister, kunt u een overzicht geven van de genomen en te nemen maatregelen en de middelen die worden ingezet om de leefbaarheid van Doel naast het Deurganckdok minstens tijdelijk te verhogen ? Hoe moeten de inwoners van Doel het 'tijdelijk woonrecht' interpreteren indien zij hun woning nu vrijwillig verkopen aan de overheid, indien zij hun woning wensen te behouden ? Ik heb deze vraag ingediend op 19 december 2000, voor Knack over dit onderwerp een uitgebreid artikel, met als titel 'het woonrecht is een lege doos', publiceerde. Het is zeer belangrijk dat men tegenover de bewoners van Doel duidelijkheid schept.

De Meyer

Wat is de stand van zaken in het dossier van de beloofde opbouwwerker? Werd hij reeds aange-steld? Indien ja, wanneer is dat gebeurd en met welke opdracht? Welke vergoeding krijgt hij? Of gaat het, zoals sommigen beweren, om een bijkomende opdracht voor bemiddelaar Aelbers? Ik heb ondertussen het Belgabericht gelezen waarin minister Vogels stelt dat de opdracht zal worden toegewezen aan het RISO. Ik zou daar graag enige verduidelijking over hebben. Hoever staat het met de beloofde grondbank voor de landbouwers? Wanneer wordt die operationeel?

De regeringsbeslissing dateert van 6 maanden geleden. De regering heeft ondertussen misschien de tijd gevonden om duidelijkheid te scheppen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Op 19 mei 2000 gelastte de Vlaamse regering de functioneel bevoegde Vlaamse ministers het sociaal begeleidingsplan verder uit te werken, dit tot uiterlijk 31 december 2003. Vanaf 1 januari 2004 geldt de procedure van de gedwongen onteigeningen.

Voor de woonkern Doel worden de woonkwaliteit en de woonzekerheid via een tijdelijk bewoningsrecht bestendigd tot de datum van aflevering van een bouwvergunning voor een tweede getijdendok in het kader van een gefaseerde ontwikkeling van het havengebied in het Linkeroeverschedegebied. In tegenstelling tot wat u suggereert, krijgen de bewoners van de woonkern Doel woonzekerheid.

De datum van 'ten vroegste 2007' in de regeringsbeslissing van 19 mei 2000 is indicatief. De Vlaamse minister bevoegd voor huisvesting moet de nodige initiatieven nemen om de woonkwaliteit en de woonzekerheid te bestendigen. Dit is inmiddels gebeurd in overleg met onder meer de Maatschappij voor Grond, Haven en Industrialisatiebeleid op het Linkeroeverschedegebied. De Vlaamse minister van Leefmilieu en Landbouw moet de problematiek van de grondbank finaliseren. Ikzelf heb geen principieel bezwaar tegen het instrument grondbank, integendeel. Ik denk dat het een belangrijke meerwaarde kan bieden voor de landbouwers in het kader van een gefaseerde havenontwikkeling in het gebied.

Sinds hiertoe de budgettaire en administratieve mogelijkheid bestaat, en voor zover de administratie van het ministerie van Financiën daartoe niet wordt gehinderd door juridische procedures, wordt

ingegaan op de talrijke vragen van de meeste inwoners van Doel om in te gaan op hun verzoek tot vrijwillige verwerving van de eigendommen in de woonkern Doel. Om dit aspect van het sociaal begeleidingsplan uit te voeren, moest op de begroting 2000 worden voorzien in hogere dan de door u geciteerde bedragen voor het verwerven van de eigendommen.

De Vlaamse overheid investeert in de bestendiging van de leefbaarheid van Doel. Wat mijn bevoegdheden als minister van Openbare Werken betreft, wordt conform de regels van de overheidsopdrachten de aanleg van de leefbaarheidsbuffer voorbereid om de geluidsnorm voor het woongebied in de woonkern Doel naast de containerterminal te bestendigen. De aanleg van de ringweg rond het Deurganckdok ging vooraf aan de bouw van het dok zodat de bewoners van Doel zich niet dwars doorheen de werven moeten begeven.

De nodige maatregelen worden genomen om de afwatering van de omgeving via het gemaal in Doel te bestendigen. Het is dus niet correct dat de Vlaamse Gemeenschap niet zou investeren in de woonkern. Binnen mijn bevoegdheid worden geen initiatieven genomen voor het aanstellen van wat u een opbouwwerker noemt. Er wordt ook niet aan gedacht de opdracht van de sociale bemiddelaar desbetreffend uit te breiden.

Mijn inziens hangt u een bijzonder negatief beeld op als u beweert dat er geen specifieke middelen worden ingeschreven voor de leefbaarheid van Doel en dat de Vlaamse regering onduidelijkheid scheidt.

Gezien de gefaseerde planning in havenontwikkeling voert deze Vlaamse regering een aangepast beleid voor de mensen die weg willen uit Doel, in de eerste plaats door de uitvoering van het sociaal begeleidingsplan. Vanuit dezelfde bekommernis krijgen de mensen die willen blijven, de kans om dit te doen. Voor hen worden de woonkwaliteit en woonzekerheid via het tijdelijke bewoningsrecht en diverse andere maatregelen bestendigd. Zo geeft de Vlaamse regering maximale zekerheid en duidelijkheid aan alle inwoners van Doel.

De voorzitter : De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer : Mijnheer de minister, u beschikt normaal gezien over de grote gave om ingewikkelde problemen op een zeer eenvoudige manier aan de bevolking uit te leggen. Indien hier echter inwoners van Doel aanwezig zouden zijn en

De Meyer

uw antwoord zouden hebben gehoord, dan zouden zij deze mening niet delen.

Ik weet dat een aantal vragen die ik heb gesteld, behoren tot de bevoegdheid van uw collega's. Ik heb me echter gericht tot u als coördinerend minister. Wat de zeer pertinente vragen betreft die leven bij de bevolking van Doel, blijf ik op mijn honger zitten. Kunnen mensen die vandaag een overeenkomst sluiten met het Vlaams Gewest over hun woning, blijven wonen en hoelang? Voor een jaar, voor langer? Als ze langer blijven dan een jaar, welke vergoeding krijgen ze dan? Als ze vertrekken, kunnen hun woningen dan opnieuw worden verhuurd? Als ze opnieuw worden verhuurd, kunnen ze dan wel worden onteigend? Bij onteigening is het immers de bedoeling dat de gronden worden gebruikt voor andere bestemmingen.

Wat de sociaal bemiddelaar en de opbouwwerker betreft, neemt u geen initiatief. Ik meende echter dat de regering een initiatief had genomen of dat uw collega-minister dit van plan was. Bij de bevolking komt dat merkwaardig over. Enerzijds moet een sociaal bemiddelaar ervoor zorgen dat de mensen vertrekken. Anderzijds moet iemand anders ervoor zorgen dat mensen in de woningen komen. Het Vlaams Gewest spendeert veel geld aan instanties die het tegenovergestelde doen. Het is bijzonder moeilijk voor de bevolking om dat op een juiste manier te interpreteren.

Ik heb het nog niet over minister Dua gehad. Over de beloofde Grondbank wordt al maanden gesproken, maar ook in dit dossier is er geen evolutie. Ik wil geen negatief beeld ophangen, maar probeer alleen de vragen die leven aan u over te brengen.

Minister Steve Stevaert : Ik heb op de vraag van de heer De Meyer in zijn hoedanigheid van Vlaams volksvertegenwoordiger geantwoord. Ik zal me nu proberen in te beelden dat u in Doel woont en op die manier antwoorden voor het verslag, op het gevaar af dat ik het te simpel voorstel. Er waren verschillende onderdelen in uw vraag. Het is het recht van de inwoners van Doel die weg willen, om ook daadwerkelijk weg te kunnen gaan onder goede omstandigheden. Er willen heel wat inwoners weg omdat ze de onzekerheid niet meer aankunnen. De overheid heeft de plicht om die mensen de kans te geven weg te gaan. Voor hen is de zaak duidelijk.

Er zijn aan de andere kant mensen die in Doel willen blijven. Ook voor hen is de zaak duidelijk. Ze kunnen er met zekerheid blijven tot 2007. Die pe-

riode moeten we proberen te overbruggen in de beste omstandigheden. Wat na 2007 zal gebeuren, weet momenteel niemand zeker. Dat moet ook aan de mensen worden gezegd. In tegenstelling tot andere onteigeningen in Vlaanderen, zijn er hier heel wat instrumenten ontwikkeld om mensen er toch te laten blijven na hun onteigening.

De heer Jos De Meyer : Indien ze nu een overeenkomst 'in der minne' afsluiten, kunnen ze er dan tot 2007 blijven wonen?

Minister Steve Stevaert : De minister voor Huisvesting, de heer Sauwens, is daartoe instrumenten aan het ontwikkelen. Daarover moet met hem worden overlegd.

De heer Jos De Meyer : Dat is een van de fundamentele problemen. Als er wordt van uitgegaan dat men tot 2007 in Doel kan blijven wonen, dan zou dat een juridisch precedent scheppen dat consequenties heeft voor de onteigeningsvergoeding of voor de vergoeding die momenteel wordt gegeven. Het is belangrijk dat de regering zich opnieuw over deze problematiek buigt. Er mogen geen beloftes worden gedaan die achteraf niet kunnen worden ingelost, tenzij er zware financiële consequenties voor die mensen zijn. Dat is uiteraard uw bedoeling niet.

Minister Steve Stevaert : De onteigeningen verlopen via een federaal instrument. Daardoor kunnen ze er al een jaar blijven.

De tweede doelstelling is het garanderen van het woonrecht, maar dat is niet mijn bevoegdheid. Minister Sauwens probeert daartoe een instrumentarium te ontwikkelen. De bevoegdheden zijn duidelijk opgesplitst : Huisvesting is bevoegdheid van minister Sauwens, de Grondbank van minister Dua en Opbouwwerken van minister Vogels. Ik ben de coördinerende minister. De sociaal bemiddelaar ressorteert onder mijn bevoegdheid en het is niet mijn bedoeling om zijn opdracht uit te breiden.

Ik heb begrip voor de inwoners, maar ook voor de problemen waarmee minister Sauwens wordt geconfronteerd. Hij had veel liever gezien dat de onteigeningen als Vlaamse bevoegdheid golden. Op die manier zou hij veel soepeler kunnen werken. Hij wordt in een bepaald keurslijf geduwd en hij moet proberen daarin zo optimaal mogelijk te werken.

Ik ben absolute voorstander van de Grondbank. U zegt dat het lang duurt. Ik zal er bij minister Dua

Stevaert

op aandringen om daar snel werk van te maken. Ook zij botst daarbij op een aantal moeilijkheden.

De opbouwwerken zijn niet mijn bevoegdheid, maar minister Vogels heeft daaromtrent plannen.

De heer Jos De Meyer : Ik dank u voor uw antwoord. U hebt begrepen dat ik de komende weken nog andere ministers daarover zal interpellieren.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Dirk De Cock tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het "Windplan Vlaanderen"

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer De Cock tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het "Windplan Vlaanderen"

De heer De Cock heeft het woord.

De heer Dirk De Cock : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, onze fractie juicht uw initiatief van alternatieve energiewinning via windturbines toe. We lazen dan ook met de nodige aandacht het artikel in Het Laatste Nieuws van dinsdag 12 december 2000 over uw plan. U zou begin volgend jaar willen starten met het plaatsen van windmolens. U baseert zich hiervoor op het Windplan Vlaanderen, een onderzoek dat gebeurde door de VUB en ODE, de Organisatie voor Duurzame Energie. In dit onderzoek zou Vlaanderen op basis van gewestplannen voor de inplanting van windturbines verdeeld kunnen worden in vier klassen : van uiterst geschikt – we denken hierbij aan industriegrond – tot ongeschikt – we denken daarbij aan woongebied.

Omdat Linkeroever beschouwd wordt als een belangrijk vogelgebied en vermits er in de nabijheid van windmolens te veel vogelslachtoffers vallen, zou Linkeroever wegvallen als potentiële locatie. Er wordt ook rekening gehouden met de hoeveelheid wind. Vandaar dat West-Vlaanderen, de kustprovincie, over de meest geschikte locaties voor de inplanting van windmolens beschikt.

Graag had ik de minister de volgende concrete vragen willen stellen. Wat is het resultaat van het onderzoek dat resulteerde in het Windplan Vlaanderen ? Geeft het onderzoek een totaaloverzicht waar de inplantingen van windturbines in de komende jaren zullen geschieden ? Wordt er begin 2001 gewerkt met modelprojecten ? Zo ja, waar worden de eerste projecten geïnstalleerd ?

Waarom wordt er voor windenergie wel rekening gehouden met de bestaande vogelpopulatie, maar niet bij gewestplanwijzigingen en de aanleg van het Deurganckdok waarbij heel Linkeroever industriegebied wordt ? Vormt volgens eerder gedane studies – ik denk hierbij bijvoorbeeld aan de studie van ornitholoog Jacques Van Impe – de inplanting van dit industriegebied geen bedreiging voor de verschillende soorten vogelpopulaties ? Ik vernam onlangs dat ook de ontsluiting van de ring rond Antwerpen ten koste van een heel belangrijk vogelpopulatiegebied zou gaan. Moet, rekening houdend met de Europese normen, daarvoor niet in compensatiegebieden worden voorzien ? Denk maar aan de Potpolder in Kruikeke en dergelijke meer ?

De voorzitter : De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Ook ik heb het Windplan Vlaanderen doorgenomen en ben bijzonder blij met het resultaat. Het is een uitzonderlijk goed en bruikbaar werkstuk geworden. Ik pleit dan ook voor een optimaal gebruik ervan.

Ik pleit er ook voor dat de terreinen in eigendom van de Vlaamse overheid, die op grond van dit Windplan Vlaanderen in aanmerking komen, maximaal zouden worden gevaloriseerd voor het opwekken van windenergie.

Ik sluit me ook volledig aan bij de milieubekommernissen van de heer De Cock bij de inplanting van windmolens. Het is in dit verband maar terecht dat rekening wordt gehouden met het dierenwelzijn in het algemeen en met de vogelrichtlijngebieden in het bijzonder.

Een en ander roept bij mij een gevoel van frustratie op. Op het terrein van de kerncentrale van Doel mogen – terecht – geen windturbines geplaatst worden omwille van het nabijgelegen vogelrichtlijngebied. Ik stel wel vast dat aan windturbines zichtvervuiling of horizontpollutie wordt toegeschreven, terwijl aan de overkant van de Schelde BASF wel een paar nieuwe reusachtige koeltorens mag optrekken. Wordt hier niet met verschillende maten en gewichten gewogen ? Beschouwt u dit

Glorieux

echter niet als een pleidooi voor het afzwakken van strenge voorwaarden voor het inplanten van windturbines, maar wel als een pleidooi voor het verstrengen van de voorwaarden die aan de anderen wordt opgelegd.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Ik zal mijn antwoord splitsen in twee stukken : een eerste in mensentaal, een tweede in een taal voor het verslag.

Het stemt mij bijzonder gelukkig dat heel wat mensen zo bekommerd zijn om de ecologische en landschappelijke invloed van inplantingen van windmolens. In andere sectoren blijkt die gevoeligheid in Vlaanderen niet of in veel mindere mate aanwezig te zijn en dat is toch een merkwaardige vaststelling.

Ik vond het daarom goed een Windplan Vlaanderen op te stellen. In andere sectoren die bovendien veel belangrijker zijn, wordt een dergelijk algemeen plan echter niet opgemaakt. Het nadeel van zo een plan en zo een algemene visie is wel dat deze vele vragen losweken. Wie zijn visie of algemeen plan in kleine schijfjes voorschotelt, krijgt die vragen, bedenkingen en opmerkingen niet.

Bij windmolens gaat het niet alleen om geluidsoverlast. Sommigen stellen windmolens voor als vleesmolens omdat die vele vogelslachtoffers zouden maken, terwijl anderen zich zelfs ergeren aan de schaduwoverlast. Al die bedenkingen worden aangedragen, maar bij andere klassieke vormen om energie op te wekken, hoort men die discussie bijna niet. Daarom is het goed dat een goed kader wordt gecreëerd. Het allerbelangrijkste blijft wel dat uit dit Windplan blijkt dat er in Vlaanderen wel degelijk wind is, want dat hebben velen gedurende lange tijd blijkaar ontkend. Vroeger waren er enkel windmolens aan de kust en die waren in eigendom van de provincie waar er het minste wind was, met name Limburg. Maar ook landinwaarts zijn windmolens mogelijk en de studie van de VUB heeft de mogelijke locaties ervan in kaart gebracht. Dit betekent daarom nog niet dat ze er moeten of zullen komen.

Er was ook een vraag naar de terreinen in handen van de overheid die in aanmerking komen voor inplanting van windmolens. Het is in dit verband een geluk dat de minister, bevoegd voor energie, ook bevoegd is voor openbare werken. We zijn nu een inventaris aan het opmaken van al die terreinen

om uit te maken hoe we die dan naar de markt kunnen brengen. Dit geldt niet alleen voor wind, maar bijvoorbeeld ook voor waterkracht. Vroeger bouwden we sluizen zonder turbines, turbines die nochtans geen zware meerkost hadden betekend. Dit botste toen op een mentale weerstand, en nu kost het vrij veel geld om die sluizen aan te passen en toch nog van een turbine te voorzien.

Ons probleem was vooral van ethisch aard. Als de overheid over terreinen beschikte die zij naar de markt wilde brengen met het oog op het inplanten van windturbines, dan bleek een competitie slag te ontstaan die ertoe leidde dat er hoge bedragen werden geboden om die sites te mogen gebruiken. Dat was een vrij pervers mechanisme omdat de overheid daardoor winst aan het maken was op de wind en dat kon toch niet de bedoeling zijn. Daarom proberen we nu systemen te ontwikkelen om die terreinen ter beschikking te stellen van de meestbiedende, maar dan niet de meest geld biedende, maar wel de meestbiedende in de zin van de grootste bereidheid om te investeren in alternatieve energiebronnen om die sector van de grond te krijgen. Het is niet de taak van de overheid geld te verdienen uit alternatieve energiebronnen, maar wel haar taak ervoor te zorgen dat alternatieve energiebronnen worden aangewend.

Het is niet de bedoeling van de Vlaamse overheid om een wilde en ongeordende inplanting van windturbines te veroorzaken in Vlaanderen. Bij de introductie van windturbines wordt gestreefd naar een gecoördineerde aanpak op basis van elementen van ruimtelijke afweging en andere ecologische en economische randvoorwaarden.

Met het Windplan wordt een praktisch instrument aangereikt dat een aanvulling vormt op het wettelijk kader, zoals geschetst in de recent rondgestuurde omzendbrief van 17 juli 2000 "Afwegingskader en randvoorwaarden voor de inplanting van windturbines". Het onderzoek geeft op basis van een geografisch informatiesysteem een theoretisch idee van de mogelijkheden voor de inplanting van windturbines in Vlaanderen. Voor de definitieve plaatsingskeuze van de turbines laat de overheid uiteindelijk de vrije markt spelen, weliswaar binnen de strikt omschreven grenzen van het bovengenoemde wettelijk kader. Binnen dat kader kan het Windplan dus worden beschouwd als een marktverkenkend instrument voor potentiële investeerders.

Op basis van de momenteel beschikbare ruimtelijke informatie werd een analyse van het grondgebied uitgevoerd. De diverse bestemmingen van de gewestplannen werden onderverdeeld in vier ver-

Stevaert

schillende klassen, elk met een eigen prioriteit voor de toepassing van windenergie. Hierbij werd rekening gehouden met parameters zoals plaatsconfiguraties, landschappelijke inpassing, netinpassing, milieuvoorwaarden en vogelbeschermingsgebieden. Deze zijn in vier klassen onderverdeeld.

Klasse 0 omvat gebieden die niet in aanmerking komen voor de toepassing van windenergie en dus worden uitgesloten. Het gaat dan bijvoorbeeld om woongebieden, natuurgebieden, enzovoort. Dit aandeel kan nog groter worden door lokale beperkingen, alleenstaande huizen, enzovoort. Klasse 1-gebieden komen zeker in aanmerking voor de toepassing van windenergie, met hoogste prioriteit. Dit zijn industriegebieden, gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut. Klasse 2 zijn gebieden die in aanmerking komen voor windenergie, maar waar toch eerder een beperking kan optreden : bijvoorbeeld agrarische en recreatiegebieden die omwille van het open karakter zeer goed geschikt zijn voor windenergieprojecten. In klasse 3 vinden we gebieden terug waar de toepassing van windenergie eventueel kan, mits een goede afweging met de andere, belangrijker functies van het gebied, zoals bij landschappelijk waardevolle agrarische gebieden. Het moet in sommige gevallen mogelijk zijn om windturbines in landschappelijk waardevol agrarisch gebied te plaatsen, indien dit bijvoorbeeld grenst aan een industrieterrein of langs een autosnelweg ligt.

De oppervlakte van klasse 0, zijnde de 'harde' uitsluitingen, bedraagt 67,7% van het totale Vlaamse grondgebied ; 3,7% van de oppervlakte van Vlaanderen valt onder klasse 1. Klasse 2 heeft een aandeel van 15,9% binnen het Vlaamse grondgebied en klasse 3 beslaat 12,8% van de oppervlakte. In West-Vlaanderen neemt deze klasse 27% van de provincie in beslag. Algemeen mag aangenomen worden dat, rekening houdend met de noodzakelijke tussenafstanden tussen de turbines, er per kilometer geschikte grondoppervlakte ongeveer 8 MW aan windvermogen kan worden geïnstalleerd. Met dit cijfer werd een voorzichtig en theoretisch basis-scenario uitgewerkt.

Samenvattend kan op basis van dit scenario ongeveer 800 MW worden gegenereerd met een totale opbrengst van ruim 1.500.000 MWh per jaar of ongeveer 5% van de elektriciteitsbehoefte in Vlaanderen. Een groot aandeel van deze productie gebeurt in de provincies West-Vlaanderen – 42% – en Oost-Vlaanderen – 22%. Voor West-Vlaanderen

betekent dit ongeveer 180 turbines uit de 1500kW klasse.

Op basis van het Windplan zal worden nagegaan welke overheidsterreinen er in aanmerking kunnen komen voor het verlenen van concessies voor de uitvoering van windenergieprojecten. Dat is die befaamde inventaris. De overheid heeft hier immers een voorbeeldrol te vervullen : gronden die in aanmerking komen, moeten we ter beschikking stellen. De Vlaamse overheid beschouwt het niet als haar kerntaak om zelf windturbines op te richten of te exploiteren. In een uitzonderlijk geval kan dat misschien wel gebeuren, maar in eerste instantie stellen we de ruimte ter beschikking en leveren we vergunningen af. We steunen de privé-initiatieven die een voldoende hoge kwaliteit hebben. Zo werden er in 1999-2000 twee modelprojecten gesteund via de 'regeling demonstratieprojecten' voor een totaal geïnstalleerd vermogen van 3,5 megawatt.

De kwestie van de gewestplanwijzigingen, de vogelrichtlijnggebieden en de Habitatrichtlijnen is vrij technisch. Er bestaan heel wat misvattingen over. Dit is in eerste instantie de bevoegdheid van minister Dua, maar ik kan u wel een en ander uitleggen. Bij de gewestplanwijzigingen en bij de aanleg van het Deurganckdok werd wel degelijk rekening gehouden met de vogelpopulaties. In de eerste plaats zijn bij de recente gewestplanwijzigingen bijkomende natuur-en valleigebieden aangeduid. Iedereen vergeet dat, maar de oppervlakte van het havengebied is in de brede zin aanzienlijk afgenomen. Daardoor wordt het mogelijk om bestaande vogelpopulaties efficiënter te beschermen of zelfs nieuwe te ontwikkelen.

Ten tweede is bij de voorbereiding van het dossier van het Deurganckdok de procedure gevolgd die de Habitatrichtlijn 92/43/EEG van de Raad van 21 mei 1992 op de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna oplegt voor de speciale beschermingszones in het kader van de Habitatrichtlijn en de Vogelrichtlijn 79/409/EEG van de Raad van 2 april 1979 op het behoud van de vogelstand. Linkeroever is immers aangeduid als niet-integraal vogelrichtlijnggebied. Dit laatste betekent : een speciale beschermingszone in het kader van de Vogelrichtlijn. De term 'niet-integraal' verwijst naar het feit dat slechts bepaalde onderdelen van zo een vogelrichtlijnggebied beschermd zijn door de Vlaamse milieuwetgeving. Ondanks het feit dat slechts beperkte delen van Linkeroever zijn beschermd, is bij het dossier van het Deurganckdok rekening gehouden met de leefgebieden van alle belangrijke vogelpopulaties, ongeacht of deze leefgebieden beschermd zijn door de Vlaamse wet-

Stevaert

geving of niet. Er zijn onder meer andere, in oppervlakte veel ruimere, gebieden aangeduid waar men door specifieke maatregelen de bestaande vogelpopulaties wil vergroten en versterken. Daardoor kunnen eventuele negatieve effecten op de vogelpopulaties op Linkeroever ruimschoots worden gecompenseerd. Deze twee punten geven aan dat bij de gewestplanwijzigingen en bij de aanleg van het Deurganckdok in hoge mate rekening is gehouden met de vogelpopulaties en met mogelijke negatieve invloeden erop.

Er wordt nogal wat mist gespuid als het daarover gaat. We moeten de intellectuele eerlijkheid aan de dag leggen om een vogel- en een habitatrictlijn correct te omschrijven, de aflijning ervan, de wetgeving en het statuut. Men moet het hele verhaal kennen. In sommige kringen doet men wel eens de suggestie om een vogelrijk gebied te verhuizen en aan de vogels een bijsluitertje mee te geven. Zo werkt dat niet! Aan de andere kant, elke ingreep van de overheid bestrijden met een vogel- of habitatrictlijn is evenmin correct. Ik ben zelf de oprichter van de koepel voor Natuurstudie in Limburg en heb een tijd deelgenomen aan de vogelwerkgroep. Die benaming heb ik niet zelf bedacht. In heel wat gebieden zal deze ontwikkeling voor de vogelpopulatie positief zijn. We zien dat bijvoorbeeld in Denemarken. Alternatieve energie leidt niet tot minder vogelsoorten, integendeel. Fossiele brandstoffen zijn slecht voor de vogelpopulatie.

De voorzitter : De heer De Cock heeft het woord.

De heer Dirk De Cock : U zult dus nauwgezet, en na afweging van de ecologische, economische en ruimtelijke randvoorwaarden, te werk gaan bij de inplanting van windmolens. Ik deel uw bekommernis dat dit soort van energie-opwekking met argusogen wordt gevolgd, terwijl men veel minder alert is op de gevolgen van traditionele energiebronnen. Ik ben er ook van overtuigd dat de alternatieve energie-opwekking uiteindelijk minder nadelig zal zijn voor de vogelbestanden dan de traditionele. Het behoort inderdaad niet tot de kerntaken van de Vlaamse overheid om alternatieve energie op te wekken maar wel om de ruimte ter beschikking te stellen. Verder zult u de Habitat- en vogelrichtlijnen strikt opvolgen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Interpellatie van mevrouw Riet Van Cleuvenbergen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de toegankelijkheid van voor gehandicapten aangepaste bussen, aangekocht door De Lijn

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van mevrouw Van Cleuvenbergen tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de toegankelijkheid van voor gehandicapten aangepaste bussen, aangekocht door De Lijn.

Mevrouw Van Cleuvenbergen heeft het woord.

Mevrouw Riet Van Cleuvenbergen : Mijnheer de minister, u staat bekend voor de aandacht die u aan basismobiliteit schenkt. Uw uitgangspunt is dat iedereen, mits bepaalde afspraken, recht heeft op openbaar vervoer, ongeacht de woonplaats, ongeacht een eventuele handicap of een andere beperking. Daartoe is het ontwerp van decreet basismobiliteit ingediend in het parlement. Alhoewel het nog geen kracht van wet heeft, is het belangrijk dat alle beleidsbeslissingen kaderen in deze visie.

Een aantal jaren geleden begon men meer aandacht te besteden aan personen met een handicap en openbaar vervoer. Dit is een internationale trend. De Verenigde Naties hebben standaardregels voor het bieden van gelijke kansen aan mensen met een functiebeperking. De Europese richtlijn van 1992 roept de bevoegde overheden op om hun verantwoordelijkheid voor het gespecialiseerde vervoer van personen met een handicap op te nemen.

Het Europees actieprogramma, waarvan nu de aanbevelingen worden geconcretiseerd, handelt enkel over het spoorvervoer. Men wil ze stroomlijnen in Europees verband. Euregionaal zijn een aantal zaken aan de orde. In mei was er een studiedag 'Maas-Rijn', waarbij men zowel met gehandicaptenverenigingen van verscheidene landen als met overheden en belangstellenden om de tafel is gaan zitten. De bedoeling was te zoeken naar een aantal mogelijke gemeenschappelijke regels, controle en sancties. Men zal ook werk maken van een mentaliteitswijziging bij politici, ambtenaren, architecten, planningsdeskundigen, enzovoort.

Op het federale niveau is de antidiscriminatiewet, die bij de Raad van State werd behandeld, in voorbereiding. Hierdoor zou elke persoon die zich het slachtoffer voelt van een discriminatie, zich kunnen

Van Cleuvenbergen

wenden tot een rechtbank. Het Centrum voor Gelijkheid van Kansen en Racismebestrijding zou de coördinatie op zich nemen. In Vlaanderen is er de regeringsverklaring inzake basismobiliteit, gehandicapten, gelijke kansen. Daarnaast zijn er de vele verklaringen en antwoorden op schriftelijke vragen. De huidige minister en ook voormalig minister Baldewijns pleiten ervoor om hier oog voor te hebben.

Men heeft heel wat inspanningen geleverd. Het is dan ook spijtig dat, zoals in een artikel in het Belang van Limburg naar voren komt, een aantal nieuw aangekochte bussen niet geschikt zijn voor elektrische rolstoelen. De opstap zou te steil zijn, de ondergrond zou niet geschikt zijn zodat de wielen doordraaien, en er zouden problemen zijn met het uitschuifvlak, dat niet adequaat is aangebracht en te traag uitschuift. Als een chauffeur stopt om een persoon met een handicap te laten opstappen, verliest hij tijd en krijgt hij problemen om zijn traject tijdig af te werken.

Deze bussen werden besteld in 1998 en geleverd in de loop van 1999. Mijnheer de minister, op vorige schriftelijke vragen hebt u me steeds geantwoord dat men de bussen zou aanpassen ten behoeve van mensen met een handicap. In het tijdschrift voor gehandicapten, Handiscoop, maakte men in december gelijkaardige opmerkingen. Men merkte op dat rolstoelen niet in de bussen raken en dat er vragen blijven over een aangepast stedelijk vervoer. We moeten ons immers geen illusies maken. Niet iedereen zal gebruik kunnen maken van gewone lijnbussen. Men zal bijzonder vervoer moeten aanbieden aan mensen met een specifieke of zware – vooral motorische – handicap. Men wees er ook op dat de groep personen die een beroep zou willen doen op een aan gehandicapte personen aangepast vervoer veel groter is dan de overheid denkt. Personen met een handicap willen zich bovendien meer en meer integreren in het gewone leven. Ze willen naar een cultureel centrum kunnen gaan en normaal onderwijs volgen. De minister van Onderwijs propageert dit trouwens. Voor het bijzonder onderwijs heeft men recht op aangepast vervoer. Dat geldt echter niet als men naar een gewone school gaat. Dit alles geeft aan dat we oog moeten hebben voor de toegankelijkheid.

Het toegankelijkheidsbureau Kermt heeft de nieuwe bussen van de firma Jonckheere en de verschillende bussystemen, zoals de belbus en de Hasseltse boulevardbus, aan een onderzoek onderworpen. Het onderzoek hield rekening zowel met de perso-

nen met een motorische handicap als met de gebruikers van elektrische en gewone rolstoelen, en met personen met een visuele handicap. De bussen van de firma Jonckheere zijn niet geschikt voor mensen met een elektrische rolstoel. De hellingsgraad van het bovenste vlak is 45 graden en van het onderste 19 graden. In de aanbevelingen staat dat dit tussen 5 en 17 graden zou moeten zijn. Er is geen afrijbeveiliging, men kan de rolstoelen niet vastmaken in de bus, enzovoort.

In het artikel van het Belang van Limburg stond ook dat er bij problemen twee oplossingen mogelijk waren. Men kan een speciale bus vragen of speciaal vervoer inschakelen. Dat is nu niet meteen de meest ideale oplossing. Als een persoon met een handicap aan een halte staat en men moet speciaal een bus laten komen, dan werkt dit het gevoel van discriminatie in de hand. Men verwees ook naar de belbussen, die wel zouden zijn aangepast. Uit de studie blijkt dat indien een persoon met een handicap in de bus wil raken via een dubbele draaideur achteraan, het hellend vlak prima in orde is. Dat geldt echter niet voor het bevestigingsvlak in de bus. De belbussen zijn niet toegankelijk voor personen met een handicap met een manuele rolstoel. Men moet rekening houden met veel systemen. De bussen zijn bovendien onveilig omdat de persoon met een handicap de rolstoel niet kan vastmaken, de bedieningsknoppen te hoog staan en er voor slechtzienden geen duidelijke visuele aanduidingen werden aangebracht. Bij de bussen van Jonckheere is dat wel het geval.

Er zijn ook nog problemen met de haltes. De afstand is soms te groot. Als de voetpaden niet zijn aangepast, scheidt de inrichting moeilijkheden. Het gaat dus om meer dan de bevoegdheid van minister Stevaert. Ook de overstaptijden kunnen een hinderpaal vormen.

De aankoop van de bussen staat in tegenspraak met wat men de vorige jaren heeft gedaan. In 1997 heeft men in Hasselt een experiment gedaan bij de inschakeling van 27 nieuwe bussen. In 1998 antwoordde de minister op mijn vragen dat toegankelijkheid van personen met een handicap de norm was en dat men vanaf 1998 in alle lastenboeken voor vernieuwing van de omgeving een aantal criteria zou moeten opnemen waarbij men rekening moet houden met motorisch, visueel en auditief gehandicapten. Ook zou men feedback geven aan gebruikersorganisaties en individuele gebruikers.

Op dit ogenblik lopen er wel vrij goede modelprojecten, vooral dan van vraagafhankelijk vervoer, gebaseerd op vrijwilligerswerk. Men moet echter

Van Cleuvenbergen

zorgen voor bijsturing. Tijdens de begrotingsbesprekingen bleek echter dat dit deel onder de bevoegdheid van de minister voor Gelijke Kansen zou vallen. Ik betreur dat. Mobiliteit hoort thuis bij de minister voor Mobiliteit. Men moet aanbevelingen doen inzake het vraagafhankelijk vervoer. Ik wil het hier echter specifiek over De Lijn te hebben.

De Lijn heeft in het verleden opmerkelijke inspanningen gedaan. In 1998 wou men een experiment opstarten in het kader van mobiliteitsconvenants. Mijnheer de minister, u hebt me geantwoord dat dit nooit is gebeurd. In die convenants vroeg men dat de gemeenten en provincies vooral een financiële inbreng zouden hebben. Men wilde ook normen opstellen waardoor bij aankoop van bussen duidelijkheid bestond.

Mijnheer de minister, wat was de kostprijs van de aankoop van de bussen en de eventuele meerprijs om de toegankelijkheid te verhogen? Er zou geen meerprijs zijn omdat alles was vastgelegd in het bestek. Is het contract volledig afgewerkt of kan men nog veranderingen aanbrengen bij de bussen die men nog moet leveren? Als de bussen uit de huidige bestelling moeten worden aangepast, wie zal dan opdraaien voor de eventuele meerkost?

Waarom worden bij dergelijke aankopen de bussen niet op voorhand getest? Er moeten toch internationale normen bestaan. Waarom worden die niet geconcretiseerd bij de planning van het contract?

De voorzitter : Mevrouw Janssens heeft het woord.

Mevrouw Simonne Janssens-Vanoppen : Mevrouw Van Cleuvenbergen heeft een zeer uitvoerige toelichting gegeven bij dit probleem. Iedereen weet ongetwijfeld dat er een probleem is met de bussen. Ikzelf ben daar vanuit de gemeenteraad in elk geval van op de hoogte. Ondanks de techniek en de moderne uitrustingen raken niet alle mensen met mobiliteitsproblemen op de nieuwe busstellen. Ik meen dat het vooral een kwestie is van mentaliteit. Volgens sommigen kan men niet tegemoetkomen aan alle vragen van deze mensen. De vragen van personen met een visuele handicap zijn bijvoorbeeld niet dezelfde als die van andere personen met een handicap. Nochtans is het mogelijk vanuit een geïntegreerd concept voldoende richtlijnen te geven aan bedrijven die deze in de praktijk kunnen omzetten.

Ik geef een aantal voorbeelden uit het buitenland. Ik ben een nogal verwoed bezoeker van de Expositieontstellingen in Europa. Zo viel me in Lissabon het grote aantal blinden op straat op. In alle metrostations van Lissabon waren er dan ook gidslijnen en aanduidingen in braille. Dit verklaart waarom deze mensen zich zo makkelijk kunnen verplaatsen met het openbaar vervoer. In Hannover hadden de bussen een speciaal uitklapsysteem zodat men aan de bushaltes als het ware gelijkvloers kon in- of uitstappen.

Door de inrichting van de opstapkade kan ook een ander worden verholpen. Als de bus zelf minder mogelijkheden biedt, kan een goed ingerichte en verhoogde opstapkade vaak een oplossing bieden voor minder mobiele mensen. Het is echter vooral een probleem van mentaliteit. We denken nog steeds niet volledig geïntegreerd over deze problematiek. Ik wil de minister dan ook vragen om daar samen met zijn medewerkers bijzondere aandacht aan te schenken. Zo kan men in de toekomst de problemen voorkomen die zich nu voordoen met de busstellen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, collega's, het verheugt me dat er zoveel aandacht is voor deze problematiek. Ik zal dan ook proberen het kader iets breder te schetsen. Ik wil het onder meer hebben over het decreet basismobiliteit. Als men iets doet voor mensen met een handicap, dan doet men iets voor heel de samenleving. Van al deze aanpassingen worden ook andere mensen beter. Dit moet ons uitgangspunt zijn. Daarom ook is basismobiliteit zo belangrijk.

Een van de grootste hinderpalen waarover nooit wordt geschreven, is dat er zo weinig bussen zijn. De frequentie is laag en de stopafstanden zijn zeer groot. Volgens experts moeten de stopafstanden zeer groot zijn om de kwaliteit van het openbaar vervoer te verhogen. Als echter de stopafstanden zeer groot zijn, raken de personen met een handicap niet of moeilijk bij de bus. We moeten dus zorgen voor veel bussen, veel haltes en een hoge frequentie. Dat zorgt natuurlijk voor een kostenplaatje dat zich vertaalt in het decreet op de basismobiliteit.

Daarnaast moet het wagenpark drastisch worden vernieuwd en verjongd. Dat heeft een aantal economische en ecologische voordelen. Bovendien heeft het ook kwaliteitsvoordelen voor personen met een handicap en voor de klanten in het algemeen. Bij de aankoop van nieuwe bussen wordt

Stevaert

vooraf een bestek opgemaakt waarin een aantal voorzieningen worden getroffen. Ik heb die opdracht zelf gegeven.

Het Toegankelijkheidsbureau, dat is gevestigd in het oud gemeentehuis van Kermt, heeft zijn werk heel goed gedaan. De nieuwe bussen zijn een revolutionaire vooruitgang ten opzichte van de oude. Natuurlijk zijn ook die nieuwe bussen niet optimaal. En zelfs als ze optimaal zijn, dan nog moeten de omgevingsfactoren worden aangepast. Het maakt bijvoorbeeld een heel groot verschil uit of die klep al dan niet op de stoep kan worden gelegd. Voor zwaar gehandicapten betekent dit dat de bus niet kan stoppen op plaatsen waar er geen stoep is. We zouden er dus voor moeten zorgen dat er overal in Vlaanderen stoepen zijn. Ik zou graag bevoegd zijn voor stoepen, maar uiteindelijk raak ik, als ik zo doorga, voor alles bevoegd.

Zelfs als er stoepen zijn, zijn de opmerkingen van mevrouw Janssens terecht. Er moeten immers ook systemen zijn waardoor die mensen aan de stoepen kunnen geraken. Personen met een handicap worden nog altijd vaak herleid tot mensen die zich verplaatsen met een rolstoel. Er zijn echter ook personen met een visuele handicap en mensen met tal van andere handicaps.

De nieuw bestelde autobussen worden steeds meer aangepast aan het vervoer van personen met een handicap en minder mobiele. De recent door Jonckheere geleverde lagevloerstrekbussen hebben de volgende uitrusting. Er is een lage vloer waarvan de hoogte slechts 35 centimeter bedraagt. Een knielsysteem kan de bus tot 7 centimeter doen zakken. Door de combinatie van de lage vloer met het knielsysteem kan de chauffeur de instaphoogte aan de deuren terugbrengen tot 28 centimeter. Daardoor ontstaat een lage instaphoogte zonder trede.

Door de voertuigen uit te rusten met een dubbele deur zonder middenpaal, die samen geopend worden, ontstaat er een brede vrije opening van 110 centimeter. Tegenover de dubbele achterdeur is een groot platform aangebracht, dat de volledige breedte van de autobus beslaat met een lengte van minimum 130 centimeter in de lengte van de bus. Op deze plaats, dichtbij de dubbele instapdeur zonder middenpaal, is er ruimte voor de rolstoelgebruiker.

De hellingen in het voertuig worden door het bestek beperkt tot maximum 3 percent in de dwars-

richting en maximum 6,5 percent voor langshellingen. De effectieve hellingen zijn veel kleiner hoewel dit met een lagevloerbus niet eenvoudig is.

De voertuigen zijn uitgerust met een uitschuifbare oprijplaat voor rolstoelgebruikers.

Deze plaat werd aangepast naar aanleiding van de opmerkingen van het toegankelijkheidsbureau. Er werd antislip aangebracht op de bovenste helling van de plaat en het naar binnen schuiven van de plaat werd verhinderd.

De vier zitplaatsen achter de chauffeur zijn gekenmerkt door een symbool dat voorziet in plaatsen voor ouderen.

De drukknoppen zijn in felle kleuren. Voor de halteaanvraag is de kleur geel en voor de noodknop rood. Deze kleuren zijn het best herkenbaar door slechtzienden.

Voor de bestemmingsaanduiders werd gekozen voor grote displays om de leesbaarheid te bevorderen.

De algemene problematiek wordt nog verder onderzocht door De Lijn.

De Lijn zoekt naar verbeteringen. De recent bestelde autobussen bij Van Hool zullen geleverd worden met een verankersysteem voor rolstoelen, en bovendien wordt deze plaats gesignaleerd door een antislipmat in gele kleur. Bovendien zijn de afmetingen van de uitklapbare helling reeds groter dan voorheen voor het grootste gedeelte van de bestelling, namelijk 88 centimeter lang en 87 centimeter breed. Wij verwachten in de toekomst nog verdere wijzigingen en evoluties.

Ook worden de 14 microbussen voor belbusexploitatie, besteld bij Denolf&Depla, geleverd met een liftstelsel. Hiermee wenst De Lijn verdere ervaring op te doen. In Limburg zijn er ruime contacten met het Toegankelijkheidsbureau. Tevens neemt De Lijn in overweging om een overeenkomst met dit bureau af te sluiten om de toegankelijkheid van de gebouwen, halten en voertuigen bij De Lijn door deze instantie te laten onderzoeken. Ik wil bijna tot een permanent systeem van opdracht komen met het Toegankelijkheidsbureau. In ieder geval zoekt De Lijn verder naar verbeteringen.

U stelt dat het te betreuren is dat een deel van de aspecten mobiliteit onder de bevoegdheid van minister Vogels valt. Ik ga daar niet mee akkoord. Ik ben daar zelfs vragende partij voor. De principiële

Stevaert

stelling moet zijn dat iedereen van het openbaar vervoer gebruik moet kunnen maken. Ik heb er alle begrip voor dat er actie wordt gevoerd voor beter toegankelijk openbaar vervoer. We moeten wel realistisch zijn : nooit zal iedereen er gebruik van kunnen maken. Zeer zwaar hulpbehoevende gehandicapten zullen niet op het openbaar vervoer kunnen rekenen, zeker niet in steden. We moeten ook rekening houden met de commerciële reistijd.

Volgens mij ligt de oplossing in systemen ad hoc. Daarom had voormalig minister Grouwels van Gelijke Kansen en Gehandicapten een systeem uitgewerkt met de voormalige ministers Martens en De-meester. Ik ben daar in laatste instantie ook bij betrokken. De intentie was er, maar het systeem werkte niet omdat het via de provincies moest verlopen. Ik kwam toen van de provincies en had er al op gewezen dat ze daar niet happig op zouden zijn. Het is daarom goed dat we dat systeem hebben verlaten.

We moeten het openbaar vervoer zo toegankelijk mogelijk proberen te maken. Volgens mij liggen er mogelijkheden bij het inschakelen van de privé-sector. De provincie Limburg werkt bijvoorbeeld met een cheque-systeem. Wat baat het dat de bussen toegankelijk zijn en dat de mensen tot aan de bioscoop geraken, maar dan niet in de bioscoop kunnen ? Het is onmogelijk om dat allemaal op elkaar af te stemmen. Ik reken op de privé-sector omdat die soepel op een en ander kan inspelen.

We mogen de zaken niet omdraaien. Het is positief om derden te vragen kritiek te formuleren. Daardoor kan het beleid worden verbeterd. Als we aan de Fietsersbond een opdracht geven, weten we dat we een verslag zullen krijgen met opmerkingen. Hetzelfde geldt voor het Toegankelijkheidsbureau. Dat heeft de expertise die we niet hebben en we moeten daar rekening mee houden.

Ik was ongeveer de eerste burgemeester die een aantal infrastructures heeft laten aanpassen. Ge-loof me vrij dat er mensen – zelfs met een goede inborst – me zijn komen vragen waarom ik daar zo-veel geld aan spendeer. Ik denk bijvoorbeeld aan de ribbelstenen. Ik ijver ervoor dat iedereen ge-bruik kan maken van het openbaar vervoer, maar we moeten daarbij de nodige realiteitszin aan de dag leggen.

De voorzitter : Mevrouw Van Cleuvenbergen heeft het woord.

Mevrouw Riet Van Cleuvenbergen : Ik dank de mi-nister voor zijn antwoord. Ik heb eruit onthouden dat er naar aanleiding van het onderzoek in mei al een aantal aanpassingen zijn gebeurd aan de bus-sen. Ik vind dat positief.

Mijnheer de minister, ik zou graag nog vernemen of alle bussen al zijn geleverd. Zo niet, kan er nog rekening worden gehouden met de aanpassingen ? Ik zou ook graag vernemen wat de meerkost is voor het maken van een bus die aangepast is. U mag me dat achteraf toesturen, want ik weet niet of u daar op voorbereid bent.

Door onze bussen toegankelijk te maken voor per-sonen met een handicap, bewijzen we een dienst aan de hele gemeenschap. Ik denk aan mensen met een kinderwagen, personen die in het gips zitten of ouderen. Voor hen betekent de lage opstapvloer een meerwaarde.

U hebt terecht gesteld dat er tot op heden te veel aandacht is gegaan naar de motorische toegan-lijkheid. De overheid moet erop toezien dat het overheidsgeld goed wordt gebruikt. We moeten een voorbeeld stellen. Er zijn nog andere bussen die worden ingeschakeld, bijvoorbeeld voor schoolvervoer. Als we de aangepaste bussen als norm kunnen hebben in Vlaanderen, dan betekent dat een meerwaarde voor iedereen. Nu wordt er misschien wat meer uitgegeven, maar dat zal be-sparend werken in de toekomst. Eenmaal de fede-rale anti-discriminatiewet er is, kan de overheid im-mers worden geconfronteerd met heel wat schade-claims.

De voorzitter : Mevrouw Janssens heeft het woord.

Mevrouw Simonne Janssens-Vanoppen : Ik dank de minister voor zijn antwoord. Basismobiliteit moet inderdaad het uitgangspunt zijn. Een beleid moet ernaar streven om het openbaar vervoer zo toegankelijk mogelijk te maken. Het is duidelijk dat dit gecombineerd moet worden met de hele omgeving. In die richting kan het Toegankelijkheidsbureau heel wat interessante technische on-dersteuning bieden.

In samenspraak met gemeenten kunnen de opstap-plaatsen zeker comfortabel worden gemaakt. Het moet inderdaad onze betrachting zijn elke frank gemeenschapsgeld bij te doen dragen tot het wel-zijn en het comfort van die gemeenschap. De per-sonen met een handicap zijn daar zeker in begre-pen.

Janssens-Vanoppen

Helaas blijken een aantal personen met een specifieke handicap nog steeds geen gebruik te kunnen maken van het openbaar vervoer. Ik denk bijvoorbeeld aan de mensen met bijzonder ernstige gedragsproblemen. Daarom zal de combinatie van specifiek vervoer met privé-initiatief steeds noodzakelijk blijven. Het is wel een goede uitgangshouding permanent alert te blijven voor deze problematiek teneinde het aanbod zo volledig mogelijk te maken. Dit uitgangspunt heb ik in uw antwoord herkend, waarvoor mijn dank.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Ik kan volledig instemmen met deze twee bijkomende bedenkingen.

Ik zal u later meer details verstrekken over de meerprijs van deze infrastructuur. We mogen ons daar echter niet door laten leiden en bovendien beschikken we in Vlaanderen over een eigen busindustrie. Hoe strenger en hoe proactiever we dienangaande optreden, hoe beter dit voor die industrie zal zijn, vermits ook Europa nog regels zal aandragen. Ik bekijk onze regels altijd als minimumregels. Onze praktische ervaring zorgt voor een voortdurende verbetering waarvoor we in het lastenboek aandacht kunnen vragen.

Bij elke aankoop zijn er implementatiepunten. Het moet onze uiteindelijke, maar bijzonder moeilijk te verwezenlijken doelstelling zijn iedereen met het openbaar vervoer te kunnen transporteren. Mevrouw Janssens-Vanoppen heeft het voorbeeld gegeven van mensen met bijzonder ernstige gedragsproblemen. Voor hen is het openbaar vervoer geen geschikt instrument. Daarom zijn er systemen ad hoc nodig, maar die ressorteren mijns inziens veel beter onder de bevoegdheid van de minister van Welzijn. Ik denk in dit verband ook aan de ontwikkelingen in verband met het persoonlijk assistentiebudget. Ook dat kan ertoe bijdragen dat mensen met een handicap volwaardig deel uitmaken van de samenleving.

Wat we steeds voor ogen moeten houden, is dat alles wat we voor personen met een handicap doen, uiteindelijk ook goed kan zijn voor alle anderen. Ook zij kunnen op een bepaald ogenblik van die aangepaste infrastructuur profiteren. Denk maar aan moeders met kinderwagens, reizigers die door een ski-ongeval op krukken lopen, de mensen die een dagje ouder worden, enzovoort. De meesten denken dat het om een kleine groep gaat, maar in Hasselt hebben we uitgerekend dat maar liefst

één derde van de passagiers daarvoor in aanmerking komt. Een derde van de passagiers kan dus tot de 'zwakkeren' worden gerekend.

Met redenen omklede motie

De voorzitter : Door mevrouw Van Cleuvenbergen werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het parlement zal zich daarover tijdens een volgende vergadering moeten uitspreken.

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Koen Helsen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de werken voor de verlenging van tramlijn 3 te Merksem (Antwerpen)

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Helsen tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de werken voor de verlenging van tramlijn 3 te Merksem.

De heer Helsen heeft het woord.

De heer Koen Helsen : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, mijn vraag heeft inderdaad betrekking op de verlenging van tramlijn 3, mijns inziens een goede oplossing om het tramnet rond Antwerpen-centrum uit te bouwen. Onvermijdelijk zorgt de uitvoering van deze werken gedurende een bepaalde periode voor heel wat problemen.

De omwonenden zijn zich terdege bewust van de hinder die deze omvangrijke werken meebrengen, maar stellen zich toch ernstige vragen bij de aanpak van dit dossier. Niet alleen werden noch de districtraden, noch de handelaars, noch de buurtbewoners betrokken bij de voorbereidingen van de werken, ook de gedane beloftes werden niet nagekomen. Zo werd er pas één dag na de start van de werken een informatievergadering gehouden, waarbij men meedeelde dat men van straathoek tot straathoek zou werken om de werken te faseren en de hinder voor het verkeer tot een minimum te be-

Helsen

perken. Er zouden nu één of twee vakken afgevoerd zijn en men zou nu in de richting van Schoten aan het werken zijn.

Wat de meesten vooral stoort, is de rol van De Lijn in dit dossier. De Lijn palmt de Bredabaan letterlijk in om er een vrije tram- en busbaan aan te leggen. Ondertussen werden er ook nog werken uitgevoerd voor het verbreden van de voetpaden, wat tot een versmalling van de rijweg leidt. De handelaars en winkeliers maken zich daar zorgen om omdat een belangrijk deel van hun clientèle met de wagen komt winkelen. Ze vragen zich af of dit in de toekomst nog wel mogelijk zal blijven en of ze niet zullen vervallen in toestanden zoals we die kennen op de Turnhoutsebaan in Borgerhout, net zoals de Bredabaan ook een toegangsweg naar het centrum van Antwerpen.

Is de minister op de hoogte van het dossier? Is de minister op de hoogte van de aanpak van De Lijn die haar wil doordrukt en niet wil praten met de lokale politici, de middenstandsbond en de bewoners? Is dit gebruikelijk of overweegt de minister stappen te ondernemen om dit soort situaties in de toekomst te vermijden? Vindt de minister het normaal dat er geen vergadering werd georganiseerd voor de start van de werken, maar dat een informatievergadering slechts plaatsvond na de start van de werken? Vindt de minister het aanvaardbaar dat op deze vergadering beloften werden gedaan met betrekking tot het beperken van de overlast, maar dat deze naderhand niet werden nageleefd?

De voorzitter : Mevrouw Dillen heeft het woord.

Mevrouw Marijke Dillen : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik sluit me volledig aan bij de vraag van de heer Helsen en wens hiervan gebruik te maken om enkele bijkomende bedenkingen te formuleren.

Het is een goede zaak dat u ijverig werkt aan de verbetering van ons wegennet en dat u daarbij de nodige aandacht schenkt aan het openbaar vervoer en aan de veiligheid van voetgangers en fietsers. Toch zou ik in dit verband een tweevoudige oproep willen lanceren.

Een eerste oproep houdt verband met de vaststelling dat een inspraak van buurtbewoners en winkeliers vaak ontbreekt. De heer Helsen heeft in zijn vraag reeds verwezen naar de situatie op de Turnhoutsebaan, een belangrijke invalsweg naar Ant-

werpen die na – ik zeg niet ingevolge – de aldaar uitgevoerde werken commercieel volledig doodgebloed is. Alle middenstanders zijn er failliet gegaan of weggetrokken met een enorme leegstand van panden tot gevolg. Dit voorbeeld voor ogen moet er in de Bredabaan worden op toegezien dat de automobilist niet helemaal verbannen wordt, want – misschien helaas – de Bredabaan is nu eenmaal een winkelstraat waar de mensen met de auto naartoe komen.

Mijn tweede oproep is er een tot overleg over en coördinatie van de werken, dit in een ruimere regio en met de plaatselijke overheden die eventueel tegelijkertijd in dezelfde omgeving werken plannen. Ik betreur dat er zo weinig overleg gebeurt.

Dit is hier een mooi voorbeeld. Tot enkele weken geleden werden tegelijk werken uitgevoerd aan de Bredabaan, de Turnhoutsebaan, de Plantin en Moretuslei, de Ruggenveldlaan en de baan door het Rivierenhof. Een aantal zijn gewestwegen, een aantal stadswegen. Dat zijn de enige vijf invalswegen vanuit een grote regio. Antwerpen was zeer moeilijk bereikbaar vanuit de Voorkempen, Noord-Antwerpen, Merksem, Deurne-Noord, Schilde en Wommelgem. Als gevolg waren er ellenlange files en een enorme verkeerschaos. Kunt u zo een situatie in de toekomst niet voorkomen zodat het voor veel mensen makkelijker wordt om een stad of streek te bereiken?

De voorzitter : Mevrouw Van Cleuvenbergen heeft het woord.

Mevrouw Riet Van Cleuvenbergen : Ik wil het probleem veralgemenen en verwijzen naar een motie die we op het einde van de vorige zittingsperiode indienden. We vroegen daarin om inspraak en samspraak. Soms zijn naast het Gewest ook Aquafin en De Lijn betrokkenen. Ondanks alle goedbedoelde pogingen blijft dit permanent voor frustraties zorgen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : U schept terecht het beeld dat de Vlaamse overheid veel investeert in Antwerpen. Ik heb me voorgenomen om dat te doen. Als minister moet ik natuurlijk alle Vlamingen op dezelfde manier behandelen, maar in Antwerpen zijn de problemen nu eenmaal groter. We moeten uitzoeken hoe we de investeringen op de beste manier spreiden, in Antwerpen en in de rest van Vlaanderen. Merkwaardig genoeg krijg ik nu de kritiek dat ik te veel investeer in Antwerpen.

Stevaert

Ik zou de bevolking zogenaamd niet goed informeren. Ik zou dat zeer graag doen, maar dat is niet echt mijn taak. Dat moet ik overlaten aan de gemeente- en stadsbesturen. In Antwerpen heeft men trouwens nog een extra beleidsniveau opgericht dat daarvoor in aanmerking komt : de districtsraden. Als de minister zelf informatie doorspeelt, kan dat alleen maar voor verwarring zorgen. Een werkbezoek van een minister vindt het best plaats wanneer de werken voltooid zijn, ofwel tijdens de werken maar dan zonder de pers en incognito. Een bezoek waarbij de minister aankondigt wat hij allemaal wil uitvoeren, lijkt me niet verstandig, zeker niet in Antwerpen. We moeten hier afspreken dat niet de minister tot informatieverstrekking zal overgaan, tenzij men een motie daartoe indient, maar de burgemeesters. Zij vragen me trouwens zelf om hen die taak te laten uitvoeren.

Het dossier voor de verlenging van de tramlijn op de Bredabaan is een gemeenschappelijk project van de administratie Wegen en Verkeer, de stad Antwerpen en de Vlaamse Vervoermaatschappij. De herinrichting van de wegen en de voetpaden is daarin opgenomen. Om te kunnen voldoen aan de steeds toenemende mobiliteitsbehoefte kan voor de grote centra enkel een oplossing worden geboden door de uitbouw van een degelijke openbaarvervoerstructuur. Dit veronderstelt enerzijds het inzetten van meer en modern aangepast rollend materieel met grote capaciteit, en anderzijds het aanleggen van eigen beddingen, zowel voor trams als voor bussen, waardoor kan worden vermeden dat bussen en trams zich in het verkeer vastrijden. Als er nu één plek ter wereld is waar we eigen beddingen moeten aanleggen, dan is het toch wel Antwerpen ! Ik kan dat wetenschappelijk laten onderzoeken, en dan zal blijken dat we het best eigen stroken aanleggen in Antwerpen.

Gelet op het belang van deze verkeersas werd reeds in de planningfase en in de uitvoeringsstudie van het dossier regelmatig overleg gepleegd tussen de betrokken partners, ook met medewerking van de verkeerspolitie, om de verkeershinder te beperken, en om de bereikbaarheid van de handelszaken langs het traject zoveel mogelijk te bewaren. Het is correct dat bij de uitvoering een aantal bijsturingen noodzakelijk zijn gebleken. In dit verband vond op 13 oktober 2000 overleg plaats met afgevaardigden van de Middenstandsbond, en werden een aantal concrete afspraken gemaakt. Om informatie beter te laten doorstromen naar handelaars en bewoners werd een maandelijks overleg afgesproken. Op 17 november 2000 vond een tweede overlegvergade-

ring plaats, in aanwezigheid van onder andere mevrouw Wittockx, bestuurscoördinatrice van het district Merksem.

Op deze vergaderingen wordt door de aannemer en door De Lijn concrete informatie gegeven over de planning en fasering van de werken in de daaropvolgende weken. Er wordt in de mate van het mogelijke tegemoetgekomen aan de wensen van de handelsgroeperingen om de hinder tot een minimum te beperken. Hiertoe werden aanvullende maatregelen getroffen. Ik wil niet pretentius overkomen, maar het zou misschien interessant zijn dat de lokale overheden een derde inhuren voor de communicatie. Kleine steden en gemeenten nemen soms een bureau onder de arm voor de begeleiding van de communicatie met de buurt. Dat bureau is neutraal en objectief. De bestaande voorbeelden werken goed.

Als aanvullende maatregel werd het doorgaand verkeer richting Brasschaat en Ekeren naar Antwerpen weer mogelijk gemaakt vanaf 1 december 2000. Verder werd een tijdelijke verharding aangebracht op het kruispunt du Chastellei in functie van een verbreding van de doorsteek. De asfalteringswerken werden opgesplitst met het oog op de eindejaarskoopperiode. De spoorwerken op het kruispunt Ringlaan, kant Keizershoek, werden vóór de eindejaarsvakantie versneld voltooid. Er werd bijkomende bewegwijzering met grote borden geplaatst voor de bereikbaarheid van de handelaars. De omleiding richting Antwerpen wordt hersteld vanaf einde mei 2001 in plaats van november 2001. Het nodige werd dus gedaan om in overleg met de plaatselijke organisaties de hinder in de mate van het mogelijke te beperken. Bij de uitvoering van dergelijke werken dient evenwel steeds een afweging te worden gemaakt tussen de mogelijkheid om zeer gefaseerd te werken, met als gevolg een spreiding van de werken over zeer lange periodes, of een meer resultaatgerichte aanpak, met een veel kortere uitvoeringstermijn, doch met onvermijdelijk meer hinder. De bereikbaarheid van de Bredabaan blijft gegarandeerd. De auto zal evenwel na de herinrichting gedeeltelijk plaats moeten ruimen. De bereikbaarheid van het handelscentrum aan de Bredabaan zal gevoelig verbeteren voor het openbaar vervoer, en ook voor de fietsers, voor wie een betere en veiligere situatie wordt gecreëerd.

Om de doelstelling van de Vlaamse regering – in de komende jaren tientallen miljarden ter beschikking stellen – vlot te halen, moeten goede afspraken worden gemaakt. Ze moeten professioneel worden vertaald in instrumenten om dat te com-

Stevaert

municeren. Het heeft geen zin om nog eens afspraken te gaan maken in Antwerpen. Er moet gevolg worden gegeven aan de afspraken die er al zijn. Men moet systemen voor een vlotte communicatie ontwikkelen. In een grote stad is dat veel moeilijker dan in een kleine stad of gemeente.

Dat is de manier van werken. Ik steek niet onder stoelen of banken dat Antwerpen in de komende periode ontzettend veel hinder zal ondervinden van de uit te voeren werken. Men heeft bepaalde onderhoudswerken omwille van de complexiteit en de kostprijs uitgesteld. Die moeten nu dus gebeuren. Er zijn ook nieuwe investeringen nodig en de werken zullen zeer veel overlast teweegbrengen. De communicatie met de inwoners is dan ook zeer belangrijk. We moeten niet bang zijn om die zaak aan te pakken. Dat is onze taak.

De voorzitter : De heer Helsen heeft het woord.

De heer Koen Helsen : Mijnheer de minister, ik dank u voor dit antwoord. Het feit dat het om een gemeenschappelijk project gaat, zal ertoe hebben geleid dat er een communicatieprobleem is ontstaan. De overlegvergaderingen van 13 oktober en 17 november, die nadien met de verscheidene partners werden gehouden, zijn positief. We moeten samen met de districtsraden proberen die vergaderingen vroeger te organiseren.

U zegt dat de problemen in Antwerpen inzake mobiliteit groter zijn. Dat heeft ook zo zijn voordelen. Ik denk daarbij aan de oproep van de minister-president om de zaak op een iets grotere schaal aan te pakken. Antwerpen kan daarbij als voorbeeld dienen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media en tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het negatief advies van de Koninklijke Commissie van Monumenten en Landschappen over de heraanleg van de Leien te Antwerpen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Malcorps tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media en tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het negatief advies van de Koninklijke Commissie van Monumenten en Landschappen over de heraanleg van de Leien te Antwerpen.

Minister Stevaert zal antwoorden op de vraag.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik heb deze vraag om uitleg medio december 2000 ingediend. Ondertussen gaat het niet om één negatief advies maar wel om een hele waslijst. Ik wil wel duidelijk stellen dat de heraanleg van de Leien nodig is en dat er vooruitgang moet worden geboekt met het dossier. Dit neemt niet weg dat het om een kwalitatieve ingreep moet gaan. In het hart van de stad moet de woonkwaliteit en de verkeersleefbaarheid centraal staan. Mijnheer de minister, als er zoveel kritiek blijft komen op de plannen, dan heeft dit niet enkel te maken met de zuurtegraad van de Antwerpse bevolking. Het heeft allicht ook te maken met de kwaliteit van de plannen zelf. De plannenmakers hebben dus zelf voor een deel de vertraging veroorzaakt.

'De heraanleg van de Leien volgens de huidige plannen hoort thuis in een blunderboek. Dit ontwerp is ruim onvoldoende. Vooral het gemis aan stedenbouwkundige kwaliteit valt op. Antwerpen verdient beter'. Dat zijn de opmerkingen van Vlaamse stedenbouwkundigen en architecten – en niet van de minsten – die zich hebben verenigd in de groepering 'De nieuwe boulevard'.

Vandaag lees ik in De Morgen het standpunt van Vlaams bouwmeester Bob Van Reeth. Hij zegt dat hij veel te laat om advies werd gevraagd ; hij wil er dan ook geen geven. Hij laat wel duidelijk verstaan dat hij er niet tevreden over is. Ik ga daar niet verder op in. Ik stel enkel vast dat hij zich ook kritisch opstelt.

Er werden 1400 bezwaarschriften ingediend op het ontwerp voor de heraanleg van de Leien. Er waren negatieve adviezen van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen, verscheidene stadsdiensten zoals brandweer, verkeerspolitie, groenvoorziening, archeologie, wegen, welstandscommissie, jeugdraad en openbaar domein, kort sa-

Malcorps

mengevat van 'le tout Anvers'. De bevoegde ministers kunnen dit alles moeilijk negeren.

De vorige coalitie van de stad Antwerpen gaf op 21 december 2000 een gunstig advies op voorwaarde dat het Vlaams Gewest terdege rekening zou houden met de bezwaren en de adviezen. Het kruispunt voor de Nationale Bank, waarop de kritiek zich concentreert, wordt door de stad uit de plannen gelicht. Het struikelblok blijkt het transferium te zijn voor de Nationale Bank. Hoewel zo een idee op zich te verdedigen is, blijken de neveneffecten nefast te zijn. Er is ook discussie over waar het transferium moet liggen. De vraag is bijvoorbeeld of men het niet verder van de stad moet inplanten. Los daarvan gaat het vooral om de negatieve neveneffecten door de ruimtelijke indeling ter plaatse. Voornamelijk de drie geplande dwarse afslag-tunnels aan de Nationale Bank zorgen voor kritiek. De tunnels zouden niet veilig zijn, een autoaantrekkend effect uitoefenen, terwijl men het centrum net autoluw wil maken, de leefbaarheid van de buurt ondermijnen en bovendien massa's extra geld kosten.

In mijn vraag van 12 december ben ik vooral ingegaan op de argumentatie van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen. Na de nieuwe reeks van bezwaren en adviezen is die al ten dele achterhaald. Het blijft echter belangrijk om de Leien als een deel van ons cultuurhistorisch erfgoed te beschouwen. De commissie verdedigt een wat ze noemt 'monumentale opvatting van stadsboulevards die dateren van 1865, gekenmerkt door klaarheid en eenvormigheid over het hele tracé en' – niet onbelangrijk – 'door multifunctionaliteit'. Vooral de dubbele bomerij acht men daarbij bijzonder beeldbepalend en het verlies daarvan aanstootgevend.

Niet alle vragen die de commissie stelt, zijn vanuit een visie op een groene en leefbare invulling van een stadsboulevard voor de 21ste eeuw even relevant. Men moet met een aantal historische en architecturale gegevens rekening houden. Men moet ook zien waaraan men in deze nieuwe eeuw behoefte heeft.

Een aantal opmerkingen van de commissie zijn echter pertinent. Ze sluiten nauw aan bij al lang geformuleerde opmerkingen van bewonersgroepen en de stad zelf. Door de gewestinstanties werd daarmee slechts ten dele rekening gehouden. Men vreest voor een verregaande visuele en ruimtelijke impact van de geplande tunnels en tunnelsleuven,

vooral ter hoogte van de Nationale Bank en de Sint-Jorispoort. Een deel van de historische ruïnen en van de Spaanse vesten zou sneuvelen. Men verzet zich ook fervent tegen het verdwijnen van het Leopoldbeeld op de gelijknamige plaats omdat die daardoor haar specifiek karakter zou verliezen.

Mijnheer de minister, de Vlaamse regering heeft een eerste budget voor de heraanleg goedgekeurd. Andere middelen voor het eerste en tweede plan worden ingeschreven in het masterplan. Daarin is, bijvoorbeeld, sprake van een kostprijsraming van 8,5 miljard frank voor de heraanleg van de Leien en de Carnotstraat samen en van nog eens 550 miljoen frank voor de investeringen van De Lijn tijdens de eerste en tweede fase op de Leien.

In een reactie op het advies van de commissie liet de minister van Ruimtelijke Ordening reeds weten dat de stedenbouwkundige vergunning prioritair zal worden afgeleverd.

Mijnheer de minister, in welke mate zal en kan nog rekening worden gehouden met de 1400 bezwaarschriften en de verscheidene adviezen? Heeft men een aantal van die adviezen niet wat laat gevraagd? Zal de stedenbouwkundige vergunning op tijd worden afgeleverd, zodat de heraanleg van de Leien in het voorjaar van 2001 kan starten? Iedereen is het er immers over eens dat men uiteindelijk komaf moet maken met de situatie. Is de kwestie van de kostenverdeling tussen gewest en stad al uitgeklaard? Wie zal wat betalen? Wat is het totale bedrag voor de eerste fase en wat is het juiste aandeel van stad en gewest?

In welke mate kan er voor het hele project, inclusief de investeringen van De Lijn, een beroep worden gedaan op de reguliere begrotingsmiddelen? Blijft men voor de uitvoering van de tweede fase grotendeels aangewezen op de middelen waarop men rekent in het masterplan? Men is dan met name afhankelijk van PPS-scenario's.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, een tijdje geleden heb ik aan de regering een masterplan voor Antwerpen voorgelegd en dat is goedgekeurd. Ik wijs er nogmaals op dat de Vlaamse regering één en ondeelbaar is.

Eén van de belangrijke onderdelen is dit project. De bouwmeester heeft hierover aan ons geen advies gegeven. Er is blijkbaar wel een advies bij de media. Vier jaar geleden was er geen bouwmeester in de stad Antwerpen of in Vlaanderen die zich

Stevaert

over dergelijke projecten kon uitspreken. Vier jaar geleden was dit dossier een bevoegdheid van de toenmalige schepen van Openbare Werken, mevrouw Vogels. Daarna werd ze opgevolgd door de heer Pairon. In samenspraak met het stadsbestuur zijn we tot bepaalde conclusies gekomen.

Dat proces heeft 4 jaar geduurd. De plannen zijn 7 tot 8 maanden geleden goedgekeurd, de eerste keer door de regering, in aanwezigheid van alle ministers. Omwille van het hoge bedrag zijn ze een tweede keer goedgekeurd door de regering. Alle collega's konden zich daarover uitspreken. Nu hebben we dus de middelen en de tweemaal goedgekeurde plannen waarover 4 jaar is vergaderd. Om ze te kunnen uitvoeren, is echter een bouwvergunning nodig. Vroeger leverde de minister van Openbare Werken zijn eigen bouwvergunning af. Ik heb dit een tijdje kunnen doen omdat ik beide bevoegdheden had.

Wie zich zorgen maakt over Leopold, kan ik garanderen dat Leopold mag blijven staan. De andere zorgen die men zich maakt, zijn een bevoegdheid van minister Van Mechelen en minister Sauwens. Ook daar zijn er de nodige contacten. Al deze verschillende zaken moeten in elkaar worden gepast en leiden tot een aantal wijzigingen. Men moet echter realistisch blijven. Als de wijzigingen van iets dat door iedereen is goedgekeurd, te groot worden, dan ontstaat er een probleem met de procedure. Dan is men verplicht om opnieuw een aanbesteding te doen. Dan is men echter ook de middelen kwijt, met alle gevolgen van dien.

Ik wil even citeren uit een ingediend bezwaarschrift dat een pleidooi bevat voor het behoud van de flexibiliteit van de Leien: 'Nu is er nog ruimte, alles is nog altijd mogelijk: circus, Sinksenfoor, koersen, schaatsen, groenten kweken, poppenkast, enzovoort. De nieuwe aanleg laat niets, maar dan ook volstrekt niets meer toe, alleen rijden.' U begrijpt dat ik het moeilijk vind om commentaar te leveren op dergelijke bezwaarschriften.

Wat de verdeling van de middelen betreft, bedraagt het aandeel van de AWV 1.575 miljoen frank. Het aandeel van De Lijn belooft 465 miljoen frank. Het totaal komt op 2.328 miljoen frank waarvan de stad Antwerpen voor 288 miljoen frank instaat. De Vlaamse overheid draagt nog de kosten voor een parking. Antwerpen moet nu maar eens nagaan hoe de verhoudingen liggen in de rest van Vlaanderen, ook in de steden en gemeenten die het financieel moeilijk hebben.

De procedure wordt verder gevolgd. Ik zal in geen geval met de werken beginnen vooraleer er een bouwvergunning is afgeleverd. Elke fase van de procedure moet worden gerespecteerd. De parkinggelden zullen worden gebruikt voor investeringen in het kader van het masterplan. Dit lijkt me financieel een heel goede zaak.

Een aantal opmerkingen zijn terecht. Men moet dan ook oplossingen zoeken waarin met deze opmerkingen rekening wordt gehouden.

Ik ben zo voorzichtig geweest de aanbesteding nog niet te betekenen. In Antwerpen weet men maar nooit. De Vlaamse overheid zou immers in de problemen kunnen raken. Dit is geen uitzonderlijke techniek, we hebben deze al toegepast. Na 4 jaar discussie lijkt het me echter niet verstandig alles opnieuw in vraag te stellen. Suggesties over verbeteringen en aanpassingen blijven natuurlijk welkom.

De communicatie zal hier ook van groot belang zijn. Men moet middelen uittrekken voor communicatie en men moet afspraken honoreren. Het is evident dat iedereen opmerkingen heeft. Iedereen heeft water bij de wijn moeten doen. Iedereen heeft compromissen moeten sluiten. Als men echter na de beslissing de compromissen meedeelt, dan raakt iedereen in de war. Het lijkt me niet aangewezen dat iedereen nu terugkomt op zijn oorspronkelijke stellingen. Als de discussie nog na de beslissing wordt voortgezet, dan kan men niet op een correcte manier informeren.

Er zijn ook terechte opmerkingen gemaakt over aspecten zoals de veiligheid en het groen. Ik heb echter het volste vertrouwen in minister Sauwens en minister Van Mechelen dat zij dit sereen zullen afhandelen. Zodra we over de bouwvergunning beschikken, zal ik de door de Vlaamse regering goedgekeurde aanbesteding betekenen.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Het is zeker niet mijn bedoeling om het project na een jarenlange discussie opnieuw in vraag te stellen. Er is voor een groot deel rekening gehouden met de opmerkingen die tijdens de discussies en de hoorzittingen zijn geformuleerd. Het is natuurlijk onmogelijk om met elke individuele opmerking rekening te houden.

Nu concentreert de discussie zich vooral rond het kruispunt aan de Nationale Bank. Het transferium zelf lijkt me nog verdedigbaar maar het zijn nu vooral de drie afslagtunnels die negatief worden

Malcorps

geadviseerd. De stad Antwerpen blijft dit standpunt consequent innemen. Er zijn ook heel wat bezwaarschriften ingediend. Het is echter geen kleine ingreep om het transferium en de drie afslagtunnels eruit te lichten. Dit hoeft natuurlijk niet te betekenen dat heel het project, met name de eerste fase van heraanleg van de Leien, moet sneuvelen. De bal ligt nu in het kamp van minister Van Mechelen. Het is absoluut niet mijn bedoeling het hele project opnieuw in vraag te stellen maar dit specifieke probleem raakt maar niet opgelost.

Hoe gebeurt de financiering van de tweede fase ? Wordt deze geïntegreerd in het masterplan of voorziet de begroting geleidelijk in middelen, of bestaat daarover nog geen duidelijkheid ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Dat is nog niet duidelijk. In Antwerpen kan trouwens nooit iets duidelijk zijn. De bal ligt niet in het kamp van minister Van Mechelen, maar wel in die van de juridische regelgeving. Als we grote aanpassingen doen, kan de aanbesteding niet betekend worden en moet er van voor af aan worden begonnen. Elk juridisch advies daarover is duidelijk. Het heeft soms met visie te maken, maar ook dikwijls met kleine dingen zoals wie waar woont en waar de tunnel begint.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 12.23 uur.*
