

# VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2002-2003

3 december 2002

## HANDELINGEN

### COMMISSIEVERGADERING

#### COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

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 verklaringen over enkele Wase mobiliteitsdossiers

Vraag om uitleg van mevrouw Gisèle Gardeyn-Debever tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de globale evaluatie van het project Belbus, vijf jaar na de introductie van de eerste belbus

Vraag om uitleg van mevrouw Claudine De Schepper tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verschillende varianten van de Oosterweelverbinding in Antwerpen

Vraag om uitleg van de heer Jos Bex tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, Landbouw, over milieuvriendelijke energievormen en de vraag naar van overheidswege ondersteunende technische evaluaties

Vraag om uitleg van de heer Jos Bex tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de zogenaamde ongemakentaks voor werken uitgevoerd op en langs gemeentewegen



## Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 3 december 2002

### **VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 14.11 uur.*

### **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 verklaringen over enkele Wase mobiliteitsdossiers**

**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 verklaringen over enkele Wase mobiliteitsdossiers.

De heer De Meyer heeft het woord.

**De heer Jos De Meyer :** Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, op 13 november jongstleden had een belangrijk debat plaats in Temse over de mobiliteit in het Waasland. Op dat debat was u gast spreker. Deze avond werd georganiseerd door de Wase persclub en kon rekenen op grote publieke belangstelling. Er kwamen een aantal thema's aan bod die verschillende collega's en ikzelf hier al verschillende malen naar voren hebben gebracht via interpellaties en vragen om uitleg.

Ik kon niet op deze avond aanwezig zijn, maar ik baseer me voor deze vraag om uitleg op een aantal persberichten. Mijnheer de minister, u zou zich eindelijk hebben geëngageerd om op zeer korte termijn een streefbeeldstudie te laten uitvoeren over de noodzaak van een aanpassing aan of misschien zelfs een ontdubbeling van de Scheldebrug in Temse.

Inzake de doortrekking van de N41 zou u zinnens zijn om de provinciale weg tussen Sint-Niklaas en

Hulst door het Vlaams Gewest te laten overnemen. Het Vlaams Gewest zou deze weg dan uitrusten met een beter wegprofiel en veiligere fietspaden.

Mijnheer de minister, kunt u die berichten bevestigen ? Wat is de timing voor de streefbeeldstudie ? Wordt deze studie door de eigen administratie uitgevoerd of door externen ? We hadden u uiteraard liever horen verklaren dat er op korte termijn werk zou worden gemaakt van de ontdubbeling van deze Scheldebrug, maar ook Rome is niet op een dag gebouwd. Dit is misschien een eerste stap.

Zijn er al gesprekken gevoerd met de provincie Oost-Vlaanderen over de overname van de provinciale weg Sint-Niklaas-Hulst ? Zo ja, wanneer ? Op welke wijze wilt u de weg herinrichten ? Wat zijn de gevolgen hiervan voor de doortrekking van de N41 ? Ik verneem dat daarover reeds gesprekken zijn gevoerd met een aantal burgemeesters. In het verleden hebt u steeds verwezen naar het RSV. Blijft dit zo, of is er een evolutie in uw denken hieromtrent ? Is hierover overleg gepleegd met de burgemeesters van de gemeenten die langs de weg Sint-Niklaas-Hulst liggen ?

**De voorzitter :** De heer Cordeel heeft het woord.

**De heer Marc Cordeel :** Ik wil me aansluiten bij de vragen van de heer De Meyer.

**De voorzitter :** De heer Wymeersch heeft het woord.

**De heer Frans Wymeersch :** Mijnheer de minister, het verheugt me dat de Wase afgevaardigden in dit parlement min of meer op dezelfde golflengte zitten. Wat betreft de N41 blijft mijn fractie bij het standpunt dat een herinrichting of aanpassing van de bestaande infrastructuur onvoldoende is. We blijven opteren voor de doortrekking van de N41 tot op de expresweg Antwerpen-Gent-Zeehaven.

**Wymeersch**

Op die manier kan de E17 een beetje worden ontlast.

De aanpassing aan de brug van Temse mag niet op de lange baan worden geschoven. Dit probleem moet dringend worden aangepakt, en mag niet in de weegschaal komen te liggen door de aanpassingswerken in Antwerpen. Deze werken moeten los van elkaar worden gezien.

De heer De Meyer heeft niet gepraat over de timing van de wegenwerken aan de ring rond Sint-Niklaas. Dat verwondert me een beetje. Mijnheer de minister, wordt de timing aangehouden ?

**De heer Jos De Meyer** : Ik had de minister daar een schriftelijke vraag over gesteld waar ik ondertussen antwoord op heb gekregen.

**De heer Frans Wymeersch** : Kunt u mij dat antwoord bezorgen ?

**De voorzitter** : De heer Caluwé heeft het woord.

**De heer Ludwig Caluwé** : Mevrouw de voorzitter, als niet-Waaslander deel ik de bekommernis inzake de brug van Temse. Ik ben blij dat de minister op de informatieavond een opening heeft gecreëerd.

Een en ander staat in tegenstelling tot de discussie in deze commissie met de vertegenwoordigers van de SAM n.a.v. de bespreking van het BAM-decreet. De heer Verbakel verklaarde onomwonden dat de SAM van oordeel is dat er geen ontubbeling van de brug van Temse kan komen. Dat zou volgens hem tot gevolg hebben dat er sluipverkeer zou ontstaan om de Oosterweeltunnel te vermijden waar tol moet worden betaald.

Mijn oren tuitten toen ik dat hoorde, want dat is omgekeerde sturing. Er worden bepaalde noodzakelijke werken niet uitgevoerd om het verkeer toch door een toltunnel te laten gaan. Ik ben van oordeel dat er integendeel snel werk moet worden gemaakt van de ontubbeling van de brug van Temse. In dat verband betreur ik dat men nog maar in een studiefase is getreden. Hoe dan ook, hier moet snel werk van worden gemaakt, zodat dit klaar zou zijn vooraleer de onderhoudswerken beginnen aan de ring van Antwerpen. Op die manier zou Temse dan een deel van het verkeer kunnen opvangen.

**De voorzitter** : De heer Holemans heeft het woord.

**De heer Dirk Holemans** : Ik zou toch een enigszins ander geluid willen laten horen. Iedereen weet dat nieuwe wegen en nieuwe capaciteit nieuwe mobiliteit genereren. In die zin is het misschien interessant om nog eens te kijken naar wat de planninggroep in het kader van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen destijds schreef over de N41. Die groep stelde namelijk dat er geen nieuwe noord-zuidverbinding mag worden gecreëerd en dat het niet wenselijk is om in de maas 'Vlaamse driehoek' in een bijkomende noord-zuidrelatie te voorzien. Mijnheer de minister, collega's, we moeten dus goed weten wat we willen. Een nieuwe noord-zuidverbinding ligt niet volledig in de lijn van de filosofie van het RSV en zal heel wat extra mobiliteit genereren.

Ik heb in dit verband een bijkomende vraag. Mijnheer de minister, u hebt in het verleden inzake de N41 en de situatie in Denderbelle ten zuiden van Dendermonde steeds verwezen naar het Ruimtelijk Structuurplan. De beslissingen daaromtrent moeten nog worden genomen. Bij mijn weten is dat nog niet definitief vastgesteld. Toch lees ik in het driejarig investeringsprogramma dat u in 2003 voor die brug reeds in 1.500 euro voorziet. Mijnheer de minister, dat is dus toch wel merkwaardig. In het verleden hebt u stevast gezegd dat dit eerst moet worden beslist op het niveau van de provincie. Nu blijkt echter dat u daar al op heel korte termijn in voorziet.

Ik heb ook nog de volgende opmerking. Als we kijken naar het Vlaams Mobiliteitsplan en het strategische MER, zijn er drie infrastructuurwerken geschrappt als we het duurzaam scenario vergelijken met het trendscenario. Een van die drie is net die N41 Gijzegem-Lebbeke. Als u kiest voor het duurzaam scenario in het Mobiliteitsplan Vlaanderen, kunt u dus eigenlijk die werken niet uitvoeren. Dat staat letterlijk in dat MER. De geplande bijkomende verbindingen zullen een grote negatieve invloed hebben op diverse aspecten van landschap en natuur.

Mijnheer de minister, wat is de verhouding tussen de beslissing om daarvoor reeds volgend jaar in geld te voorzien, de beslissing die de provincie nog moet nemen en de visie die wordt verwoord in het strategische MER bij het Mobiliteitsplan Vlaanderen ?

**De voorzitter** : Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert** : Mevrouw de voorzitter, geachte collega's, momenteel loopt er een streefbeeldstudie voor de N16 tussen Sint-Niklaas en

## Stevaert

Mechelen. Deze studie onderzoekt hoe de N16 het best zijn functie van primaire weg kan vervullen. In het kader van deze streefbeeldstudie zullen dan ook uitspraken gedaan worden over het al dan niet afschaffen van rechtstreekse toegangen tot de N16, de noodzaak van de ontdubbeling van de brug van Temse en dergelijke meer.

Deze streefbeeldstudie wordt uitgevoerd door het studiebureau Omgeving in samenwerking met het studiebureau Tritel. Ik heb op 13 november gesteld dat ik binnen de maand nadat de streefbeeldstudie afgerond is, een principiële beslissing zal nemen over het al dan niet ontdubbelen van de brug van Temse. Ik verwacht de afronding van de studie in de eerste helft van 2003. We moeten die streefbeeldstudie uiteraard afwachten, maar de kans is groot dat daarin wordt aangegeven dat een verdubbeling zinvol is.

Dan waren er de opmerkingen van de heer Caluwé. Die discussie met de mensen van de SAM ging over de functie van de N16 in zijn totaliteit. Het ene hoeft niet noodzakelijk haaks te staan op het andere. Ik kan nu nog niet zeggen of de brug al dan niet verdubbeld wordt. Ik moet die studie afwachten, anders heeft het geen zin.

**De heer Ludwig Caluwé :** Ik zal letterlijk citeren wat de heer Verbakel gezegd heeft : 'De heer Verbakel verduidelijkt dat Temse op het huidige niveau moet blijven. De aanbodzijde mag niet verhoogd worden. Er moet een ontradingseffect gecreëerd worden voor de gebruiker. Het sluipverkeer via Temse zal een dermate tijd in beslag nemen dat deze optie ontradend werkt.'

**Minister Steve Stevaert :** Als Antwerpenaar moet u dat ook zien in het kader van het sluiten van de kleine ring, de ADR-transporten en het heffen van tol. Mijns inziens staat het ene niet haaks op het andere. Ik ben ervan overtuigd dat de heer Verbakel dat heeft willen zeggen.

Momenteel worden er gesprekken met de provincies gevoerd over de overname van de provinciewegen door het Vlaams Gewest. Zodra hierover een akkoord bereikt is, wordt dus ook de provincieweg N403 een gewestweg. In dat geval is het Vlaams Gewest bereid om de N403 aan te passen. Het is echter voorbarig om inhoudelijke uitspraken te doen over de herinrichting zolang de N403 nog een provincieweg is.

Tot slot wil ik u eraan herinneren dat de N41 niet geselecteerd is als primaire weg en dat er dus in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen al beslist is dat de N41 niet doorgetrokken wordt tot aan de N49.

Dan was er nog de vraag over de stand van zaken met betrekking tot Sint-Niklaas. We zitten daar in de eerste fase. We hebben een protocol ondertekend, dat nu verder moet worden ingevuld.

De heer Holemans had een opmerking over de verbinding ten zuiden van Dendermonde ter hoogte van Oudegem. Het gaat niet om een noord-zuidverbinding, maar om een omleidingsweg op lager niveau. We voorzien dan ook in middelen op de begroting zoals het hoort.

**De heer Dirk Holemans :** Dat is wel in strijd met de MER-studie van het Mobiliteitsplan.

**De voorzitter :** De heer De Meyer heeft het woord.

**De heer Jos De Meyer :** Mijnheer de minister, ik dank u voor uw klaar en helder antwoord. Is hierover – en specifiek over de N403 en de N49 – overleg gepleegd met de burgemeesters van de betrokken gemeenten ?

**Minister Steve Stevaert :** Er is nog geen officieel overleg geweest met de burgemeesters, maar we worden voortdurend gecontacteerd door mensen uit de regio. Ik word bij wijze van spreken omringd door burgemeesters.

**De voorzitter :** Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van mevrouw Gisèle Gardeyn-Debever tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de globale evaluatie van het project Belbus, vijf jaar na de introductie van de eerste belbus**

**De voorzitter :** Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Gardeyn tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de globale evaluatie van het project Belbus, vijf jaar na de introductie van de eerste belbus.

Mevrouw Gardeyn heeft het woord.

**Mevrouw Gisèle Gardeyn-Debever** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de afgelopen weken is in de kranten en weekbladen een opvallende informatiecampagne gevoerd over het project Belbus. Een uitstekend idee, want deze vorm van openbaar vervoer, een belangrijke bijkomende dienstverlening van De Lijn in de plattelandsgeregio's, is nog niet genoeg bekend.

Het project Belbus bestaat sinds de start in het Meetjesland vijf jaar. Daarom is een algemene evaluatie van Belbus als volwaardig onderdeel van het openbaar vervoer in de landelijke gebieden aangegeven. Immers, met het decreet basismobiliteit werd aan de belbus een volwaardige plaats geboden in het aanbod van het openbaar vervoer, en de plattelandsgeregio's zijn zeker vragende partij voor een voortzetting daarvan.

Onlangs werd vrij tegenstrijdige informatie verspreid over de impact van het openbaar vervoer, waarbij ik verwijs naar het verplaatsingsonderzoek 2000-2001. Ook daarom is een evaluatie op haar plaats.

Mijnheer de minister, op welke basis wordt het project Belbus geëvalueerd? Wie wordt daarbij betrokken, en op welke wijze? Wat zijn de conclusies van de reeds uitgevoerde algemene evaluatie? Worden reeds alle plattelandsgeregio's door een belbus bediend?

**De voorzitter** : De heer Verfaillie heeft het woord.

**De heer Jan Verfaillie** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik dank mevrouw Gardeyn voor het stellen van deze vraag. We hebben twee weken geleden al eens uitvoerig gesproken over dit onderwerp, naar aanleiding van de begrotingsbesprekingen. Mijnheer de minister, u stelde op mijn verzoek de lijst van de uitvoering van het decreet basismobiliteit ter beschikking. Ik heb hem doorgenomen, evenals de andere informatie die we hebben ontvangen.

Het decreet basismobiliteit is voor de plattelandsgeregio's heel belangrijk. Het feit dat het niet kostendekkend is, staat niet ter discussie. Dat is immers niet altijd de taak van de overheid. (*Opmerkingen van de heer Johan Malcorps*)

Het decreet basismobiliteit staat maar voor een klein deel van de totale kostprijs van het openbaar vervoer. Zelfs de heer Malcorps uit de metropool Antwerpen kan dat niet ontkennen.

Mijnheer de minister, ik vraag u versneld door te gaan met de uitvoering van het decreet basismobiliteit, en alle plattelandsgeregio's binnen zo kort mogelijke tijd te laten bedienen. Kunt u door uw diensten laten onderzoeken of het lijstje dat u ons vorige week heb bezorgd, niet versneld kan worden afgewerkt? Alle inwoners van Vlaanderen hebben immers recht op openbaar vervoer, ook die van de plattelandsgeregio's. Zij betalen evenveel belastingen, en hebben dus recht op evenveel dienstverlening als de anderen.

**De voorzitter** : Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert** : Mevrouw de voorzitter, collega's, bij de aanvang van een nieuw project voor basismobiliteit wordt in een bepaalde regio vooral aandacht geschonken aan de verplaatsingsbehoeften van de plaatselijke bevolking. Tevens wordt onderzocht of er een potentieel bestaat voor het inrichten van een standaardexploitatie, dan wel of vraagafhankelijk vervoer met belbussen aangegeven is.

De resultaten van dit onderzoek worden per project uitvoerig besproken in een OVC of Openbare Vervoercommissie. In deze commissie, die onder voorzitterschap van de centrale diensten van De Lijn vergadert, zetelen tevens volgende personen en instanties : een externe auditor die het uiteindelijke positief of negatief advies uitbrengt, de Administratie voor Personenvervoer en Luchthavens PVL, de provinciale dienst Administratie Wegen en Verkeer AWV, de Arohm, de betrokken gemeenten, de provincie, de NMBS, de Mobiliteitscel en de betrokken entiteit van De Lijn.

De voornoemde studies worden door de OVC grondig geëvalueerd, waarna in samenspraak voor de meest opportune exploitatiewijze wordt gekozen om de basismobiliteit te garanderen. Mits goedkeuring van het project zorgt de Administratie voor Personenvervoer en Luchthavens voor de nodige financiële middelen, waarna het project wordt opgestart.

Na 1 jaar exploitatie wordt elk project afzonderlijk door de OVC aan een evaluatie onderworpen. Hier wordt nagegaan of minimaal 50 percent van de belbusritten werd uitgevoerd. Als dat negatief uitvalt, wordt voor een lagere exploitatievorm gekozen. Bij een positieve evaluatie kan het project eveneens worden bijgestuurd, eventueel met de inzet van bijkomende voertuigen of een verhoogde frequentie.

Een algemene evaluatie voor alle projecten samen is tot op heden niet mogelijk, daar het overgrote

**Stevaert**

deel van de huidige projecten pas tijdens het voorbije jaar in dienst werd gesteld en bijgevolg nog aan een eerste evaluatie moet worden onderworpen.

De Lijn heeft samen met de Administratie voor Personenvervoer en Luchthavens per provincie een prioriteitsrangorde opgemaakt, waarbij de gemeenten die het meeste afwijken van de vooropgestelde norm basismobiliteit bovenaan staan. Stevaert

Deze rangorde wordt strikt gevolgd bij het invoeren van nieuwe projecten. Er werd beslist dat tegen 1 januari 2007 de basismobiliteit voor heel Vlaanderen een feit moet zijn. Gezien de hoge frequentie waarmee nieuwe projecten van start gaan, en aangezien in de gemeenten die het meest afwijken van de vooropgestelde norm de basismobiliteit reeds werd gerealiseerd, is de vooropgestelde datum realistisch en haalbaar.

Mijnheer Verfaillie, ik dank u voor uw positieve houding en uw steun aan de basismobiliteit.

**Mevrouw Gisèle Gardeyn-Debever** : We hopen dat de uitbreiding zo vlug mogelijk zal plaatsvinden.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

**Vraag om uitleg van mevrouw Claudine De Schepper tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verschillende varianten van de Oosterweelverbinding in Antwerpen**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw De Schepper tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verschillende varianten van de Oosterweelverbinding in Antwerpen.

Mevrouw De Schepper heeft het woord.

**Mevrouw Claudine De Schepper** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, het tracé van de sluiting van de kleine ring blijft de bevolking van Zwijndrecht beroeren. In de pers las ik dat één van de alternatieven, de verlenging van de gewestweg

N419-Krijgsbaan tussen de N70-N49, opnieuw wordt bestudeerd door het studie bureau SAM.

Voor het actiecomité Zwijndrecht is dit onbegrijpelijk. Zwijndrecht zou op die manier langs de westkant volledig worden afgesneden van het Waasland. Verder zou het deel van de Krijgsbaan tussen de E17 en de N70 ook moeten worden verbreed, wat een groot aantal onteigeningen betekent. Tevens zou dit tracé door gebieden lopen die eerder dit jaar werden beschermd. Volgens het actiecomité Zwijndrecht zou nog voor half december op diverse vlakken worden overlegd over de verschillende alternatieven, en zou nog voor het einde van dit jaar een principebeslissing worden genomen over het aangenomen tracé.

Mijnheer de minister, wanneer en op welk niveau of binnen welke werkgroep vindt overleg plaats? Welke alternatieven worden er momenteel bestudeerd? Blijft het voorstel van de Staten-Generaal een van de mogelijkheden? Worden alle alternatieve mogelijkheden, ook die van de Staten-Generaal, evenwaardig en objectief op min- en pluspunten onderzocht?

**De voorzitter** : De heer Malcorps heeft het woord.

**De heer Johan Malcorps** : Naar aanleiding van de vraag om uitleg van de heer Caluwé en van de BAM-discussie, hebben we het hier al over gehad. Hopelijk wordt het BAM-decreet morgen goedgekeurd, en komen we dan in de BAM-fase terecht. Op dit moment zijn de mensen van het studie bureau SAM ijverig plannen aan het bestuderen en tracés aan het uitwerken, en jagen ze voortdurend nieuwe golven van ongerustheid door Zwijndrecht en Burcht. Dat is niet zo verstandig. Het is toch belangrijk dat we een maatschappelijk draagvlak krijgen voor het masterplan over de Antwerpse mobiliteit, waartoe ook de sluiting van de ring behoort.

De provinciegouverneur heeft de opdracht gekregen om zo'n maatschappelijk draagvlak voor het masterplan te bewerkstelligen. In Zwijndrecht is dat aan het ontsporen. We moeten daarom zo vlug mogelijk uitsluitel krijgen over wat wordt bestudeerd. Voor Europa moeten we een aantal zaken bestuderen, maar toch niet alles.

Binnen de Staten-Generaal was er een consensus over het tracé aan de Blokkersdijk. Voor Europa moet ook het nul-scenario worden onderzocht, dat wil zeggen zonder sluiting van de ring. We moeten eveneens nagaan welke andere scenario's moeten worden onderzocht. Ergens moeten we een lijn trekken en durven zeggen welke tracés worden

## Malcorps

voorgelegd. Dat er een uitsluitel moet zijn voor het einde van dit jaar, is volgens mij niet bepaald in de procedure, tenzij ik niet werd ingelicht. Het moet duidelijk zijn wat er wordt bestudeerd en wanneer er uitsluitel komt.

**De voorzitter** : De heer Caluwé heeft het woord.

**De heer Ludwig Caluwé** : Het wordt hoe langer, hoe gekker. De wildste voorstellen beginnen te circuleren. Morgen stelt de SAM misschien een tracé dwars door de kerk van Zwijndrecht voor. Het kiezen van een tracé is inderdaad niet gemakkelijk. Het is juist daarom dat een hele procedure van bemiddeling onder leiding van de gouverneur werd opgestart. Er werd dan een tracé voorgesteld waarin iedereen zich kon vinden. Het is bijzonder moeilijk te begrijpen, en zeker om uit te leggen, dat er dan anderen worden aangesproken.

De provincieraad van Antwerpen heeft vorige week nogmaals een motie goedgekeurd, waarin het tracé dat de staten-generaal heeft voorgesteld, als enige valabel tracé werd onderschreven. Het wekt enige verbazing dat de Agalev-fractie die motie niet mee heeft goedgekeurd. Ik hoop dat dit geen veeg teken is.

We moeten ook nagaan wanneer de procedures inzake het MER en dergelijke moeten opstarten, om de werken op tijd te kunnen laten beginnen ?

**De voorzitter** : Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

**Mevrouw Marleen Van den Eynde** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het is duidelijk dat de onrust in Zwijndrecht en omstreken nog niet ten einde is, integendeel : de gemoeederen zijn er wel zeer verhit. Mijnheer de minister, u bracht op 18 november 2002 samen met minister Van Grembergen nog een bezoek aan de gemeente Zwijndrecht. Blijkbaar hebben uw plannen toch niet iedereen kunnen geruststellen. (*Opmerkingen van de heer Ludwig Caluwé*)

Ik heb vernomen dat er verschillende varianten op tafel liggen. Ik stel me de vraag van welke variëte men nu uitgaat : is dat van variëte 7 of variëte 8 ? Welke variëte wordt nu verder bestudeerd ?

Hoe zal er overigens verder worden overlegd. We hebben tijdens de vorige commissievergadering vernomen dat er eigenlijk een zekere geheimhouding bestond over het dossier. Men had liever niet

dat er meer duidelijkheid kwam over de voorstellen die werden uitgewerkt en over de details van het dossier. Op welke manier en op welke termijn zal er nu verder worden overlegd over uw plannen met het gemeentebestuur en met alle burgers van Zwijndrecht ?

Ik hoor dikwijls dat men het heeft over het maatschappelijk draagvlak. Op welke manier zal dat maatschappelijk draagvlak echter worden gecreëerd als dat dossier zo lang blijft aanslepen en als er zoveel onzekerheid wordt gecreëerd ? Ik denk dat het toch belangrijk is dat u zo snel mogelijk duidelijk maakt wat u van plan bent.

**De voorzitter** : De heer Voorhamme heeft het woord.

**De heer Robert Voorhamme** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik denk dat we ons een meer algemene vraag moeten stellen. Momenteel kennen we de BAM-structuur, waarover morgen wordt gestemd, en de SAM-structuur, die al het studiewerk verricht. Er zijn nogal wat grootscheepse infrastructuurwerken op komst, en daarbij rijst de meer algemene vraag naar aandacht voor de communicatie daarover. Het is bij zulke grootscheepse infrastructuurwerken namelijk niet vreemd dat ontelbare mogelijke tracés en uitvoeringsmodaliteiten worden onderzocht. Dat is volgens mij de logica zelve. Men moet rekening houden met de Europese wetgeving, die in deze heel strikt is. Men moet rekening houden met de veiligheidswetgeving, die in deze eveneens zeer strikt is. Men moet ook rekening houden met de technische uitvoeringsmodaliteiten en met de maatschappelijk aanvaardbare uitvoeringsmodaliteiten. Het is dus logisch dat er een waaier van mogelijke tracés is en dat zich daarin een voortdurende verschuiving voordoet.

Ook ben ik ervan overtuigd dat het zeer moeilijk is om hierover op een correcte manier te communiceren. We hebben precies hetzelfde gezien naar aanleiding van de tweede havenontsluiting : bijvoorbeeld, de spoorweginfrastructuur. Correct communiceren betekent enerzijds dat men communiceert over iets waarover men zinvol kan communiceren en niet over hersenschimmen. Anderzijds vind ik ook wel dat de gemeenschappen, die in de eerste plaats te maken hebben met de uitvoering van infrastructuurwerken en dikwijls met blijvende gevolgen opgezadeld zitten, moeten worden betrokken bij het tot stand komen van zo'n tracé. Het is dus een bijzonder moeilijke oefening.



## Voorhamme

Ik weet niet of er al mogelijkheden voor een nieuw tracé werden ontwikkeld, maar aangezien het masterplan van Antwerpen nog tal van ingrijpende werken tot gevolg zal hebben, moet het beleid toch veel aandacht schenken aan de manier waarop daarover wordt gecommuniceerd. In deze samenleving is het immers zo dat, als we de communicatie niet zelf organiseren, er altijd wel lekken zullen zijn. Die lekken worden dan gebruikt door personen die op dat ogenblik denken daarmee op korte termijn aan politiek opportunisme te kunnen doen. Het is inherent aan het systeem dat er altijd wel lekken zullen zijn om te misbruiken en om de bevolking ongerust te maken enzovoort. Ik heb de toveroplossing niet in mijn zak steken, maar ik zou er een pleidooi voor willen houden om beleidsmatig zeer goed na te denken over het communicatiebeleid dat in de toekomst over al deze projecten zal worden gevoerd.

**De voorzitter** : Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert** : Geachte collega's, ik kan jullie meedelen dat er op dit ogenblik een opdracht is toegewezen aan de Tijdelijke Vereniging Studie Antwerpen Mobiel (SAM) om een aantal mogelijke tracés voor de sluiting van de kleine ring uit te werken en verder te optimaliseren. Het voorstel dat op de staten-generaal werd geformuleerd, blijft uiteraard ook behouden als een mogelijk tracé bij de start van de strategische MER-procedure. Momenteel worden de voor- en nadelen van een aantal oplossingen zorgvuldig geanalyseerd, niet alleen op het vlak van een betere mobiliteit maar ook op andere vlakken, zoals hun impact op mens en natuur.

Deze tracés zullen begin december door de SAM worden voorgesteld aan de beleidsverantwoordelijken van de stad Antwerpen en de gemeente Zwijndrecht. Eventueel aangevuld met een verbeterd tracé van de lokale overheden, zullen ze ook volwaardig worden behandeld bij de start van de strategische MER-procedure. Dat is volgens mij ook de meest verstandige manier van werken.

Het zou bijzonder slecht zijn om als minister rechtstreeks in contact te treden met de lokale bevolking. Ik heb het volste vertrouwen in de verkozenen des volks en neem dus contact via de burgemeesters. Ze krijgen de mogelijkheid om de nodige inspraak te organiseren. Ik heb begrepen dat er in Zwijndrecht eenparigheid is in de gemeenteraad. Ik ga er dan zeker van uit dat de burgemeester er

de vertegenwoordiger is van de hele bevolking. Ik richt me dan ook tot hem.

Een aantal commissieleden heeft in de regio het doemscenario naar voren geschoven waarbij alle onheil over de burgers zou neerdalen. Ik mag niet vooruitlopen op het strategische MER omdat dat tot opmerkingen zou kunnen leiden, maar ik ga er wel van uit dat een MER een vernuftig instrument is en dat op basis daarvan zal worden gekozen voor de beste haalbare oplossing. Ik ben jullie er in elk geval dankbaar voor dat ik in de toekomst zal kunnen zeggen dat ik op basis van het strategische MER een redelijke oplossing heb gevonden en dat het onheil niet over de bevolking zal neerdalen.

**De voorzitter** : Mevrouw De Schepper heeft het woord.

**Mevrouw Claudine De Schepper** : Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik hoop dat u zich kunt scharen achter het voorstel van de staten-generaal, namelijk het optimaal gebruiken van de bestaande verbinding tussen de E17 en E49 en het nemen van een aantal voorzorgsmaatregelen – zoals het plaatsen van geluidsschermen – om de bestaande hinder in de mate van het mogelijke te beperken.

**Minister Steve Stevaert** : Alles moet blijken uit het MER. Als ik als minister nu formeel zeg waar mijn voorkeur naar uitgaat, dan kan daar later gebruik van worden gemaakt. Dat is ooit al gebeurd. Alle bekommernissen die hier naar voren zijn geschoven, moeten in overweging worden genomen. In het MER moet de afweging worden gemaakt. Laat ons daar dan met zijn allen achter gaan staan. Ik heb echter de indruk dat de bevolking in de toekomst bijzonder gelukkig zal zijn, vermits ze nu bijzonder ongelukkig is. Dat zal mogelijk zijn dankzij jullie communicatie en die van de burgemeester van Zwijndrecht.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van de heer Jos Bex tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, Landbouw, over milieuvriendelijke energievormen en de vraag naar van overheidswege ondersteunende technische evaluaties**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Bex tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, Landbouw, over milieuvriendelijke energievormen en de vraag naar van overheidswege ondersteunende technische evaluaties.

De heer Bex heeft het woord.

**De heer Jos Bex** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, onze primaire energiebronnen zijn in twee grote groepen op te delen : de voorraadtypen en de stromingstypen. De voorraadtypen zijn eindig en zullen plaats moeten maken voor de stromingstypen.

Voor sommige stromingstypes heeft de overheid subsidiemaatregelen uitgevaardigd. Bij particulier gebruik is er echter niet alleen de zware financiële initiële investeringskost, maar ook nog steeds een vrij grote drempelvrees. Veel heeft te maken met de publiciteit die wordt gemaakt voor de voorraadtypen. Bij het zien van de recente campagne voor mazout vragen mensen die op het punt staan te kiezen voor een alternatieve energiebron, zich af of ze wel de goede keuze maken. De folders voor alternatieve energie zijn bovendien schaars en vaak niet eens volledig.

Mijnheer de minister, is het niet mogelijk om voor de verschillende bestaande technieken permanent geëvalueerde fiches uit te werken opdat architecten en kandidaat-bouwers gebruik kunnen maken van de reeds opgedane kennis ? Er moet ook niet alleen een analyse worden gemaakt van de kostprijs, maar ook van de besparingen die kunnen worden gerealiseerd via een alternatieve energiebron. Op die manier wordt duidelijk op welke termijn een iets duurder initiële investering in een stromingstype wordt teruggewonnen via een lagere verbruiksfactuur.

**De voorzitter** : Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert** : De Organisatie Duurzame Energie Vlaanderen brengt in opdracht van de Vlaamse overheid jaarlijks een Wegwijzer Duurzame Energie uit. Deze brochure beschrijft in het kort de verschillende hernieuwbare energiebronnen en geeft telkens een geactualiseerd overzicht van de informatiekanaalen en leveranciers voor de betreffende technologieën.

Daarnaast heeft de ODE specifieke brochures per hernieuwbare energiebron ter beschikking. Deze brochures beschrijven in detail de mogelijke tech-

nieken, de technische aandachtspunten voor een goede toepassing, voorbeeldprojecten, de kostprijs, de economische haalbaarheid, de milieuvoordelen en de beschikbare steunmogelijkheden. De brochures zijn bedoeld als handleiding voor particulieren die deze technieken willen toepassen. Voor hen zijn vooral de brochures inzake zonnepanelen en zonneboilers van belang. De brochures over windenergie, waterkracht en biomassa zijn minder toepasbaar door gewone particulieren.

Voor de samenstelling van deze brochures wordt samengewerkt met beroepsverenigingen en experts uit de betrokken sectoren. Al deze brochures worden in grote oplage verspreid via bibliotheken, gemeentebesturen, bouwbeurzen en zijn gratis beschikbaar op aanvraag of via de website van de ODE of de Vlaamse overheid.

Inzake de meer technisch gecompliceerde toepassingen zoals biomassa en geothermie zijn verschillende studies beschikbaar die werden uitgevoerd door de VITO.

**De voorzitter** : De heer Bex heeft het woord.

**De heer Jos Bex** : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. U hebt verwezen naar de publicaties van de ODE, die ik reeds ken.

Met mijn vraag had ik echter de volgende bedoeling. De brochures waar u het over hebt, zijn vrij algemeen beschrijvend. Men vraagt eigenlijk meer zaken zoals concrete toepassingen en realisaties, de kostprijs die ermee verbonden is en wat nu precies de besparingen zijn ten opzichte van de bestaande klassieke systemen. Dat is gedeeltelijk in die brochures terug te vinden, maar vooral vanuit architectenkringen meldt men mij dat dit eigenlijk onvoldoende ondersteunend en onderbouwend is voor de mensen die met overtuigingskracht naar de klanten moeten gaan.

**De voorzitter** : Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert** : Dat is een goede suggestie. De huidige folders zijn sensibiliserend. Ze gaan inderdaad niet diep genoeg voor wat u voorstelt. Als men dieper gaat, dan verliest men natuurlijk de sensibilisatiekracht. Dat neemt echter niet weg dat ik inderdaad vind dat er een tweede niveau moet zijn.

Het zou goed zijn als dit in overleg met de Orde van Architecten wordt bekeken en met de energie-sector. De eerste stap moet natuurlijk de instap zijn. We moeten de mensen er warm voor maken.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van de heer Jos Bex tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de zogenaamde ongemakentaks voor werken uitgevoerd op en langs gemeentewegen**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Bex tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de zogenaamde ongemakentaks voor werken uitgevoerd op en langs gemeentewegen.

De heer Bex heeft het woord.

**De heer Jos Bex** : Mijnheer de minister, deze vraag om uitleg is er gekomen naar aanleiding van het lezen van de verslagen in deze commissie inzake de ongemakentaks en het nalezen van het Belgisch Staatsblad. Daarbij heb ik namelijk gezien dat de Brusselse minister-voorzitter een document heeft gepubliceerd waarover hier in de commissie gevraagd werd dat dit ook vanuit de Vlaamse regering zou kunnen gebeuren.

Met deze vraag brei ik dus eigenlijk een vervolg aan de vragen die vroeger al zijn gesteld door de heren Schuermans, Loones, Glorieux en De Roo. Is het inderdaad aangewezen om een vergelijkbare omzendbrief te publiceren waarbij een gemeentebelasting kan worden geheven op de infrastructuurelementen inzake bekabeling en leidingen ?

**De voorzitter** : Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert** : Mevrouw de voorzitter, collega's, de Brusselse minister-voorzitter heeft inderdaad onlangs een omzendbrief gepubliceerd. Hij bevestigt daarin de mogelijkheid van gemeenten om een belasting in te voeren op het gebruik van de wegen en de ondergrond voor de plaatsing van infrastructuurelementen. In de omzendbrief wordt gezegd dat het bedrag van de retributie berekend kan worden per meter voor kabels en leidingen of per vierkante meter voor andere types van uitrusting. Concrete bedragen of andere modaliteiten voor de invoering van de retributie worden niet vermeld.

In Vlaanderen hebben we vroeger reeds de mogelijkheid van een omzendbrief overwogen. We zijn evenwel tot de vaststelling gekomen dat er een aantal juridische, administratieve en technische problemen zijn voor de invoering van een retributie voor de aanleg van leidingen langs gemeentewegen.

Zo zijn er een aantal wettelijke bepalingen die de retributiebevoegdheid van de gemeenten beperken. Twee KB's van 1933 en 1966 bepalen namelijk maximumbedragen voor retributies in de elektriciteits- en gasector, en een wet van 1991 stelt de telecomsector vrij van het betalen van retributies. Gelet op de autonomie van de gemeenten is het ook niet duidelijk of en in welke mate het Vlaams Gewest het kader voor de invoering van een dergelijke retributie kan vastleggen.

Daarnaast is het, omwille van hygiëne, volksgezondheid en brandveiligheid, niet aangewezen om een retributie op waterleidingen te heffen. Bovendien willen sommigen ook de telecomsector vrijstellen. Bij een vrijstelling van de water- en de telecomsector zouden de inkomsten van de retributie nog slechts 40 miljoen euro bedragen. De vraag rijst of het dan nog wel de moeite loont om binnen elke gemeente een administratie op te zetten om de retributies te innen. Ook de VVSG heeft deze bedenking gemaakt. Daarom blij ik bij mijn voorstel om in het Vlaams Parlement een discussie te voeren over het al dan niet invoeren van een gemeentelijke retributie voor het privé-gebruik van gemeentewegen.

Ondertussen heeft federaal premier Verhofstadt verklaard dat netbeheerder Elia aan alle gemeenten een vergoeding zal betalen voor het gebruik van het territorium en dat die vergoeding in overleg met de gewesten zal worden vastgesteld. De noodzakelijke bepalingen hiervoor werden opgenomen in de programmawet. De Vlaamse regering is verheugd met dit initiatief van de federale regering omdat op die manier een gedeelte van de daling van de inkomsten van de gemeenten gecompenseerd zal worden. Het overleg tussen de federale regering en de gewesten is ondertussen gestart. De Vlaamse regering zal hieraan haar volle medewerking verlenen.

De brief die minister-voorzitter de Donnée heeft geschreven, kan minister Van Grembergen morgen ook schrijven. Dan zijn we echter nog geen stap verder. De stelling die de VVSG ontwikkelt, is mijns inziens een juiste en correcte stelling. Als men dit instrumentarium opzet, zal dat op een gecoördineerde manier moeten doen. Dan zou het

**Stevaert**

ook over heel andere bedragen moeten gaan. De telecomsector zou daar ook in moeten worden begrepen, met alle verfijningen die nodig zijn. Het gaat onder andere over begrippen als universele dienstverlening.

Het lijkt me logisch dat we in de toekomst tot een kader komen dat ervoor zorgt dat de gemeenten vergoed worden voor het ter beschikking stellen van hun patrimonium en de kosten die dat met zich meebrengt.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 14.59 uur.*

---