

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



Zitting 2002-2003

27 februari 2003

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van de heer Marc Cordeel tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het Sigmoplan en de kosten van het verzet door de gemeente Kruibeke

Vraag om uitleg van de heer Marc Cordeel tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de bijkomende overstromingsgebieden

Vraag om uitleg van de heer Marc Cordeel tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de huidige stand van zaken in verband met het Sigmoplan en scenario 1 februari 1953

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 wateroverlast in de provincie Oost-Vlaanderen

Vraag om uitleg van mevrouw Marijke Dillen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de plannen van de federale minister van Verkeer om buiten de bebouwde kom voorrang te geven aan alle zwakke weggebruikers

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de coördinatie van het beleid inzake oversteekplaatsen

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over problemen aan de dienstuitgang aan de E313 te Ranst

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 het afsluiten van de noodoprit van de E34 in Ranst, naar aanleiding van het niet tijdig arriveren van de hulpdiensten bij een verkeersongeval

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over Q8 en het onderzoek naar alternatieve ontsluitingsmogelijkheden voor bedrijventerreinen in Wommelgem en Ranst

Vraag om uitleg van de heer André-Emiel Bogaert tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het opleggen van een maximumprijs bij de vrijmaking van de elektriciteitsmarkt

Vraag om uitleg van de heer André-Emiel Bogaert tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie en tot mevrouw Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, over de uiteindelijke gevolgen van de Kyoto-normen voor de in Vlaanderen gevestigde bedrijven

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Donderdag 27 februari 2003

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 11.27 uur.*

Vraag om uitleg van de heer Marc Cordeel tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het Sigmapijan en de kosten van het verzet door de gemeente Kruibeke

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Cordeel tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het Sigmapijan en de kosten van het verzet door de gemeente Kruibeke.

De heer Cordeel heeft het woord.

De heer Marc Cordeel : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, in 1978 werd het licht op groen gezet voor het Sigmapijan ter beveiliging van het Scheldebekken tegen overstromingen. De overheid stelde ambitieus voorop dat het plan binnen een periode van 10 jaar gerealiseerd moest zijn. Inmiddels is het een kwarteeuw later en het plan is nog verre van rond. Samengevat : de dijken zijn voor ongeveer 80 procent verhoogd en/of versterkt. Het idee een stormstuw te bouwen is misschien niet volledig opgeborgen, maar toch minstens op een laag pitje gezet. De aanleg van een overstromingsgebied in de polder van Kruibeke, het grootste gebied van de 13 gebieden qua oppervlakte, is nog altijd niet gerealiseerd.

De burgemeester van Kruibeke blijft zich heftig verzetten tegen dit project. Hierdoor lopen de kosten die de Vlaamse overheid moet maken om gerechtelijke procedures tegen de burgemeester en zijn gemeente te voeren, ongetwijfeld hoog op.

Mijnheer de minister, hoeveel gerechtelijke procedures tegen de burgemeester en/of het gemeentebestuur van Kruibeke werden tot dusver al afgerond ? Hoeveel procedures lopen er momenteel tegen de burgemeester en/of het gemeentebestuur van Kruibeke ? Wat hebben al die procedures tot dusver al gekost aan gerechtskosten ?

De voorzitter : De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen : De vragen die de vorige spreker stelde, zijn terecht. Het moet eens duidelijk worden wat dit de gemeenschap extra gaat kosten. Ik heb nog een bijkomende beschouwing. Vaak worden problemen die maatschappelijk leven, juridisch uitgevochten. Wat in Kruibeke leeft, weet iedereen. De burgemeester heeft dit verwoord. Een aantal mensen vormen daar een tegenpool. Het is goed dat die discussie wordt gevoerd. De vraag is alleen in welke mate die discussie over de noodzaak van het maken van een overstromingsgebied in Kruibeke enkel in Kruibeke en door Kruibeke-naars moet worden gevoerd. De discussie gebeurt vooral tussen de burgemeester en zijn ploeg enerzijds en de groenen, zowel de milieubeweging als mijn politieke partij, anderzijds. De vraag is of dit een goede zaak is. Ik zou het goed vinden mocht de minister die bevoegd is voor de bouw hiervan eens in Kruibeke komen zeggen hoe dat zal gebeuren en wat de stand van zaken is. Tot nu toe hebben mensen die hun verantwoordelijkheid nemen daar verklaard dat dit gebied nodig is en er zal komen, of men daar nu voor of tegen is. Die mensen steken daar hun nek voor uit.

Ik kan u allerlei advertenties tonen waarin we voor terrorist, collaborateur en andere schunnigheden worden uitgescholden. Plezant is anders. Het zou goed zijn dat de verantwoordelijke van de Vlaamse regering eens ter plaatste duidelijk stelling inneemt. Dat zou de mensen die zich vragen stellen, meer duidelijkheid brengen. De ambtenaren van de administratie hebben al duidelijke standpunten

Stassen

ingenomen. Ik bewonder hen dat ze dat zijn komen doen. Het is niet evident om versleten te worden voor rotte vis. Het is belangrijk dat ook de politieke verantwoordelijken dat doen. De minister van Leefmilieu heeft dat al gedaan. Het zou goed zijn als de minister van Openbare Werken dat ook eens deed.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Stassen, ik dank u voor de suggestie. De burgemeester van Kruibeke zal u daar ook dankbaar voor zijn. Waar we zeker van zijn, is dat we dan beiden op televisie zullen komen. Of dit het dossier vooruithelpt, betwijfel ik. Ik denk dat het beter is, dat we het proces gewoon laten verdergaan. Mijn optreden zou er polariserend werken en dat kunnen we missen. Als het parlement me echter verzoekt om naar Kruibeke te gaan, dan zal ik dat doen. Ik vrees alleen dat ik daarna wel op een interpellatie zal mogen antwoorden, als ik al terug geraak tenminste. Ik vind dat dus geen goed idee. Mijn visie duidelijk maken is een goede zaak, maar een plaatsbezoek lijkt me niet verstandig.

Er zijn tien administratieve beroepen bij de Raad van State afgerond die uitgaan van de gemeente Kruibeke en van het OCMW Kruibeke. Een kortgeding voor de rechtbank van Dendermonde is eveneens beëindigd. Het vonnis en de arresten waren steeds gunstig voor het Vlaams Gewest. Momenteel zijn er nog drie administratieve beroepen bij de Raad van State aanhangig. Het totaal van alle reeds betaalde provisionele ereloonstaten voor de verdediging in bovenvermelde zaken bedraagt 3.937,50 euro. Dat bedrag zal nog drastisch verhogen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Marc Cordeel tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de bijkomende overstromingsgebieden

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Cordeel tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams

minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de bijkomende overstromingsgebieden.

De heer Cordeel heeft het woord.

De heer Marc Cordeel : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ambtenaren van de afdeling Zeeschelde van de AWZ bevestigen dat de veiligheid die het Sigmaplan biedt bij een eventuele voltooiing, veel kleiner zal zijn dan in 1977 was vooropgesteld. Berekeningen van het Waterbouwkundig Laboratorium van Borgerhout hebben immers uitgewezen dat de tijd golf sterker het land indringt. Een tijd golf kan zich ook met minder weerstand landinwaarts voortplanten op de Wester- en Zeeschelde. Bovendien is de kans op het voorkomen van stormvloed toegenomen. Daarbij komt nog dat het overstromingsgebied in de polder van Kruibeke – even groot als de twaalf operationele samen – nog altijd niet is gerealiseerd.

Na realisatie van de dijkverhogingen en de werking van alle reeds gerealiseerde overstromingsgebieden zou een stormtij als die van 1953 niet kunnen worden gekeerd, en dat een kwarteeuw nadat het licht op groen werd gezet voor het Sigmaplan. Uit contacten met de afdeling Zeeschelde weet ik dat er inmiddels volop wordt onderzocht waar bijkomende overstromingsgebieden kunnen worden aangelegd. Mijnheer de minister, welke plaatsen komen daarvoor in aanmerking ? Over welke oppervlakte gaat het ? Wat zal het effect zijn op de veiligheidsgraad van het Scheldebekken ? Wat is de huidige stand van zaken met het oog op de realisatie ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, uit berekeningen blijkt dat het inschakelen van nog meer GOG's een significante bijdrage levert aan de bescherming van het hele Zeescheldebekken. Of deze ruimte inderdaad op een maatschappelijk onderbouwde manier voor dit doel kan worden gereserveerd en ingericht, zal moeten blijken uit reeds lopende studies. Eén van die studies behelst het afbakenen van potentiële overstromingsgebieden of POG's. Ik benadruk dat het hier nog maar over een tussenstap gaat in een proces dat moet leiden tot het geactualiseerde Sigmaplan. Het is niet de bedoeling om al deze POG's volledig in overstromingsgebied om te zetten.

Voornoemde studies hebben ongeveer 15.000 hectare potentiële overstromingsgebieden opgeleverd.

Stevaert

Deze worden momenteel gerangschikt volgens hun maatschappelijke haalbaarheid. Vermits deze studies nog lopen, zijn er nog niet echt plaatsen aangeduid voor bijkomende GOG's.

Zonder de verbinding tussen de Wester- en Oosterschelde wordt voor het Zeescheldebekken door het inschakelen van bijkomende overstromingsgebieden een vergelijkbaar veiligheidsniveau bereikt als voor de Westerschelde, namelijk eenmaal op 4.000 jaar. Hierbij wordt verondersteld dat ongeveer 4.000 hectare extra ruimte in het Zeescheldebekken kan worden gevonden om aan de rivier terug te geven.

De bevoegde ministers van Vlaanderen en Nederland hebben in het kader van de verdere uitwerking van de Langetermijnvisie Schelde-estuarium op 4 maart 2002 een 'Tweede Memorandum van Overeenstemming' ondertekend. Hierin is vastgelegd dat beide landen een ontwikkelingsschets 2010 uitwerken die voldoet aan beide regeringsstandpunten. De vervolgstudies omvatten een strategische MER en een maatschappelijke kosten-batenanalyse.

Eén van de onderdelen in de Langetermijnvisie Schelde-estuarium is de functie veiligheid tegen overstromingen. Om aan de geplande activiteiten binnen de LTV tegemoet te komen, wordt voor de actualisatie van het Sigmaplan een maatschappelijke kosten-batenanalyse uitgevoerd in combinatie met een strategische MER, en ondersteund door de noodzakelijke communicatie. Deze drie opdrachten hebben als basisopdracht het nemen van een beslissing te ondersteunen, inclusief het creëren van een draagvlak hoe de overstromingsproblematiek in het Zeescheldebekken moet worden opgelost. Het resultaat hiervan zal conform de planning in het memorandum tegen einde 2004 beschikbaar zijn.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Marc Cordeel tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de huidige stand van zaken in verband met het Sigmaplan en scenario 1 februari 1953

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Cordeel tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de huidige stand van zaken in verband met het Sigmaplan en scenario 1 februari 1953.

De heer Cordeel heeft het woord.

De heer Marc Cordeel : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, dit voorjaar wordt in Nederland de grote waternoedsramp van 1 februari 1953 herdacht. Op tientallen plaatsen begaven de dijken het. In totaal kwamen ruim 1.800 mensen om het leven. Het antwoord van onze noorderburen kwam er met het ambitieuze Deltaplan dat dergelijke calamiteiten moet voorkomen. Dit jaar wordt niet alleen de ramp herdacht, maar wordt er ook een evaluatie gemaakt van het Deltaplan. In het licht van gewijzigde klimaatomstandigheden en een stijgend waterpeil, bekijkt het ministerie van Rijkswaterstaat in hoeverre het plan moet worden bijgestuurd.

In schril contrast staat de Vlaamse aanpak. Het Sigmaplan wordt maar met mondjesmaat gerealiseerd. Rekening houdend met het feit dat de opmaak van het plan al dateert van einde de jaren zeventig, is het redelijk aan te nemen dat de hypothesen van toen allang niet meer voldoen om het Scheldebekken op afdoende wijze te beschermen. Mijnheer de minister, uitgaande van dezelfde weeromstandigheden van februari 1953 en met de huidige stand van de realisatie van het Sigmaplan, wat zullen de gevolgen zijn voor het Scheldebekken ? Op welke manier wordt het Sigmaplan actueel gehouden, rekening houdend met wijzigende klimatologische omstandigheden en met het steeds stijgende waterpeil ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, indien we momenteel te maken hebben met dezelfde weersomstandigheden en hetzelfde astronomische getij van februari 1953, zou de waterstand in Antwerpen oplopen tot ongeveer 8 tot 8,20 meter TAW, wat minimum 15 centimeter lager is dan de alom bekende waterkeermuur die op 8,35 meter werd gebouwd in 1979 in het kader van het Sigmoplan. Bij deze waterstanden mag worden verwacht dat meer opwaarts de omgevingen van Lier en Mechelen te kampen zullen krijgen met wateroverlast.

Het Sigmoplan heeft een beveiliging van het Zeescheldebekken tegen overstromingen als hoofddoel en werd opgesteld naar aanleiding van de overstromingsramp van 1976. Het plan hield rekening met de toenmalige eisen, wensen, inzichten en mogelijkheden. Een kwarteeuw later zijn die niet meer dezelfde, waardoor een actualisatie van het Sigmoplan inderdaad noodzakelijk is. De studies hiervan zijn door de betrokken administraties reeds geruime tijd opgestart. Ondanks alle reeds gerealiseerde ingrepen hebben zware stormen en grote wassen sedert 1990 aangetoond dat het reeds bereikte veiligheidsniveau moet worden opgevoerd. De huidige overschrijdingskansen van het veiligheidsniveau van het Zeescheldebekken is ongeveer 1 keer op 70 jaar. Bij de actualisatie van het Sigmoplan moet rekening worden gehouden met een eventuele klimaatwijziging die een sneller stijgende zeespiegel, nattere winter, droge zomers en een verandering in de frequentie en de intensiteit van stormvloed zou kunnen meebrengen.

Door een groeiende bewustwording en een daaraan aangepaste wetgeving is er momenteel meer aandacht voor integraal waterbeheer. Zo wordt de oplossing 'ruimte voor de rivier' als een duurzame oplossing aanzien en krijgt ze de voorkeur op harde infrastructuurprojecten. Hiernaast zijn er instrumenten ontwikkeld waarmee het huidige en toekomstige gedrag van waterlopen gedetailleerd kan worden bestudeerd. Het is bovendien mogelijk om niet alleen de kans dat een overstroming voorkomt, maar ook de gevolgen ervan in beschouwing te nemen. Een afweging op maatschappelijke kosten en baten van alternatieve oplossingen behoort eveneens tot de mogelijkheden.

Mede omwille van deze evoluties en inzichten is er nood aan een aanpassing van de visie voor de beveiliging van het Zeescheldebekken tegen overstromingen. Een eerste aanzet tot de actualisatie van het Sigmoplan werd gegeven in de langetermijnvisie Schelde-estuarium die tot stand kwam in nauwe samenwerking tussen de administratie Wa-

terwegen en Zeewezen en de Rijkswaterstaat directie Zeeland. Deze langetermijnvisie Schelde-estuarium kwam uitgebreid aan bod in het Vlaams Parlement, wat op 15 mei 2001 resulteerde in een resolutie. Op 18 mei 2001 werd deze door de Vlaamse regering onderschreven.

Voortbouwend op deze resolutie werd op 19 juli 2002 het rapport 'Actualisatie van het Sigmoplan' aan de regering voorgelegd. Dit rapport heeft betrekking op het volledige Zeescheldebekken. Dit is de Zeeschelde vanaf Gent tot Vlissingen, de Durme vanaf Lokeren, de Zenne vanaf Vilvoorde, de Dijle vanaf Werchter, de kleine Nete vanaf Grobbendonk, de Grote Nete vanaf Oosterlo en de Rupel, inclusief de bijbehorende valleigebieden. De Vlaamse regering besliste de verdere uitwerking van het geactualiseerde Sigmoplan te laten begeleiden door een multidisciplinaire ambtelijke werkgroep in overeenstemming met de principes van het ontwerp van decreet Integraal Waterbeheer. De Vlaamse regering gelastte mij daarenboven het geactualiseerde Sigmoplan voor te leggen aan het Vlaams Parlement, wat gebeurde op 14 oktober 2002. In dit rapport wordt dieper ingegaan op de mogelijke oplossingen om een antwoord te geven op klimaatwijzigingen. Uit dit rapport blijkt dat het veiligheidsniveau substantieel kan worden verhoogd opwaarts ten aanzien van Antwerpen door ruimte aan de rivier terug te geven. Deze ruimte bestaat uit gecontroleerde overstromingsgebieden, ontpolderingen en zo mogelijk de realisatie van een doorsteek tussen de Westerschelde, de zogenaamde Overschelde.

De bevoegde ministers van Vlaanderen en Nederland hebben in het kader van de verdere uitwerking van de langetermijnvisie Schelde-estuarium op 4 maart 2002 een 'Tweede Memorandum van Overeenstemming' ondertekend. Hierin is vastgelegd dat beide landen samen een ontwikkelingschets 2010 uitwerken die voldoet aan beide regeringsstandpunten. De vervolgstudies omvatten een strategische MER en een maatschappelijke kosten-batenanalyse. Eén van de onderdelen in de langetermijnvisie Schelde-estuarium is de functie veiligheid tegen overstromingen. Om aan de geplande activiteiten binnen de LTV tegemoet te komen, wordt voor de actualisatie van het Sigmoplan een MKBA uitgevoerd, in combinatie met een strategische MER en ondersteund door de noodzakelijke communicatie.

Voor de uitvoering van de MKBA wordt gebruik gemaakt van risicokaarten. Hierbij wordt een aanduiding van het overstromingsrisico op elke plaats gegeven, gebaseerd op informatie over de kans van

Stevaert

voorkomen van een waterstand en de veroorzaakte schade. Deze aanpak is conform de werkwijze vooropgesteld in het strategisch project 'Afstemmen van het waterpeilbeheer op de principes van het integraal waterbeheer', ook bekend als het Veiligheidsniveau Vlaanderen dat momenteel door mijn administratie wordt uitgewerkt.

Al deze opdrachten hebben als basisopdracht het ondersteunen van een beslissing inclusief het creëren van een draagvlak over hoe de overstromingsproblematiek in het Zeescheldebekken moet worden opgelost. Het resultaat hiervan zal, conform de planning opgenomen in het memorandum, tegen eind 2004 beschikbaar zijn.

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 wateroverlast in de provincie Oost-Vlaanderen

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 wateroverlast in de provincie Oost-Vlaanderen.

De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de wateroverlast van de voorbije eindejaarsperiode heeft nog maar eens aangetoond hoe precair de situatie in Vlaanderen is. De streek rond Gent en het Waasland bleef ook dit jaar niet gespaard van wateroverlast. Experts beweren dat dergelijke gebeurtenissen in de toekomst frequenter kunnen voorkomen.

Uit gegevens van de Vlaamse administratie blijkt dat tijdens de eindejaarsperiode 550 kubieke meter water per seconde naar Gent werd gevoerd via de Leie en de Schelde. Deze grote toevoer vindt zijn oorsprong grotendeels buiten het Vlaams Gewest. De massale hoeveelheid water vloeide Vlaanderen immers ongecontroleerd binnen vanuit Frankrijk en zette tientallen woningen en honderden hectaren landbouwgrond onder water.

Het is hierbij van belang te beseffen dat een massale toevloed van water naar het Gentse een onmiddellijke invloed heeft op een groot deel van de provincie Oost-Vlaanderen. Hoge waterpeilen in de Ringvaart, het kanaal Gent-Terneuzen en de Zeeschelde belemmeren de gravitaire afvoer van de waterlopen en hebben een nefaste invloed op de capaciteit van de vele pompgemalen in de lage landen.

Naar het kanaal Gent-Terneuzen werd tijdens de eindejaarsperiode meer dan 4 keer meer water afgeleid dan normaal. Dat resulteerde in een overschrijding met 35 centimeter van het maximumpeil van 4,70 meter TAW dat in 1960 in een Nederlands-Belgisch verdrag werd vastgelegd. Deze hoge waterstanden in het kanaal hebben op hun beurt geleid tot overstromingen in het achterland. Ik denk daarbij aan het Waasland, Moerbeke en Wachtebeke.

Structurele maatregelen zijn noodzakelijk. Ik noem er enkele waarvan experts mij zeggen dat ze het onderzoeken waard zijn. Een eerste maatregel is het bouwen van een uitwateringsinstallatie in Terneuzen die onafhankelijk van de scheepvaart kan functioneren en enkel bestemd is voor het spuien van water.

Een andere maatregel is het verbreden van het afleidingskanaal van de Leie. Een verdubbeling van de kruinbreedte zou onmiddellijk een verdrievoudiging van het debiet als gevolg hebben. In het concrete geval van de afgelopen eindejaarsperiode zou hierdoor 240 kubieke meter water per seconde rechtstreeks worden afgevoerd naar de Noordzee.

Het uitbaggeren van de bevaarbare waterlopen zoals de Moervaart tussen Moerbeke en Lokeren is een andere mogelijke maatregel. Baggeren is immers een goede oplossing voor waterlopen met een platte bodem en dus een klein verval.

Een laatste maatregel die ik wil aanbrengen is het vervangen van de 'domme' dam in Lokeren op de Durme door een 'slimme' stuw, zodat het water van de Moervaart net zoals vroeger bij piekpeilen via de Durme kan afwateren naar de Schelde. Hierdoor zou het waterpeil in de Moervaart sterk kunnen dalen, wat een gunstige invloed zou hebben op de afwatering van het noordelijk deel van Oost-Vlaanderen.

Mijnheer de minister, wat vinden uw experts van deze maatregelen ? Werden er reeds studies gemaakt over deze maatregelen, of zijn er studies gepland in dat verband ? Kunt u een ruwe raming

De Meyer

van de kostprijs maken ? Welke maatregelen of welke alternatieven kunnen binnen welke termijn worden gerealiseerd in Oost-Vlaanderen en meer bepaald in het Waasland ?

De voorzitter : De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie : Mijnheer de minister, Oost-Vlaanderen ligt naast West-Vlaanderen. Ik heb zojuist minister Dua ondervraagd en indien wat zij zegt, klopt, zult u heel wat AWV-kredieten overhouden op uw begroting voor 2003.

Veel AWV-kredieten zijn immers gekoppeld aan VMM-kredieten en blijkbaar heeft minister Dua geen geld meer om de werken uit te voeren, waardoor u met een groot begrotingsoverschot dreigt te worden geconfronteerd. Ik wil u dus waarschuwen, want u zult niet weten wat u met dat geld moet aanvangen. Ik wil u aansporen om zo snel mogelijk te overleggen met minister Dua om tot oplossingen te komen.

Het antwoord dat ik van haar kreeg, is niet bevredigend. Ze zei onder andere dat gemeenten riolerings zouden kunnen prefinancieren. Ze heeft ook gezegd dat ze het subsidiesysteem kan veranderen waardoor gemeenten minder subsidies zouden krijgen. Wat me vooral verontrustte, was dat ze zei dat gemeenten moeten onderzoeken of ze geen verhaalbelasting kunnen invoeren, zodat de riolen rechtstreeks kunnen worden gefinancierd.

In heel Vlaanderen komen een zestigtal projecten op de helling te staan omdat minister Dua niets wil doen. Voor West-Vlaanderen gaat het om twaalf projecten.

Naar aanleiding van de grote watersnood die we hebben gekend, werd beslist het rioleringsprogramma versneld uit te voeren, zodat afvalwater en regenwater worden gescheiden. Dat was trouwens één van de grote prioriteiten van paars-groen bij het aantreden van deze regering. Ik denk dus dat u samen met de Vlaamse regering voor een grote uitdaging staat. Het moet niet steeds bij woorden blijven, er moeten ook daden volgen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Verfaillie, ik denk niet dat ik met dat luxeprobleem zal worden geconfronteerd. Zelfs als ik middelen zou overhouden, zou ik dat luxeprobleem onmiddellijk oplossen.

Enkele burgemeesters die in dit parlement zitten, hebben daarover al vragen gesteld. Op het Vlaams Bouwoverlegcomité zijn daarover deze week ook enkele uitspraken gedaan. Bepaalde gekoppelde dossiers hebben op dit ogenblik vertraging opgelopen. De afspraak met minister Dua is dat er een oplossing zal worden uitgewerkt om die dossiers te deblokken, zodat alle werken kunnen worden uitgevoerd.

De heer Jan Verfaillie : Ik beschik over een antwoord van minister Dua waaruit het tegendeel blijkt.

Minister Steve Stevaert : Ik heb zeer goed geluisterd naar wat minister Dua heeft gezegd op het Vlaams Bouwoverlegcomité. Ze heeft duidelijk verklaard dat ze ervoor zal zorgen dat die dossiers worden gedeblokkeerd.

Uit de uitvoerige discussies die we hier hebben gevoerd, is gebleken dat de rioleringsproblematiek een belangrijke kwestie is. Toch maakt die maar een klein onderdeelje uit van de globale wateroverlastproblematiek. De rioleringsproblematiek concentreert zich vooral op het zuiveren van water. We moeten alles samen bekijken.

Ik heb het volste vertrouwen in minister Dua. Ze zal de dossiers deblokken en er zo voor zorgen dat ik geen overschot heb.

De discussies over het Vlaams Financieringsfonds beginnen binnenkort. Minister Dua zal via dat fonds de nodige middelen krijgen om de problemen op te lossen. Door minister Dua te helpen, help ik mezelf en zo help ik Vlaanderen. Ik ben dus tevreden.

De heer Jan Verfaillie : Mijnheer de minister, ik heb meer vertrouwen in u dan in minister Dua. (*Rumoer*)

Ik hoop dat de kwestie zo snel mogelijk kan worden geregeld. De gemeentebesturen worden immers overspoeld met vragen over de AWV-kredieten die ter beschikking zijn, en over minister Dua die niet handelt. Ze heeft me op papier meegegeeld dat de projecten zullen worden verschoven naar 2004 en 2005 omdat ze nu niet meer kan handelen.

Minister Steve Stevaert : De gecombineerde projecten moeten worden gedeblokkeerd, want anders komen we terecht in een situatie van slecht bestuur. Veel gemeenten hebben die opmerking geformuleerd.

Stevaert

Mijnheer De Meyer, ik zal nu op uw vragen antwoorden.

De natuurlijke afvoerweg voor de debieten van de Leie en de Bovenschelde is de Zeeschelde. Om uiteenlopende redenen is deze afvoermogelijkheid in vele gevallen onvoldoende.

Voor de verbetering van de waterafvoer vanuit het Gentse zijn er inderdaad nog andere mogelijkheden. Het water kan bijvoorbeeld worden afgevoerd naar de Westerschelde via het kanaal Gent-Terneuzen. Het water kan ook worden afgevoerd naar zee via het Schipdonkkanaal. Het kanaal Gent-Oostende komt niet in aanmerking voor een verhoogde waterafvoer omwille van de beperkte afvoercapaciteit in Brugge.

Voor de eerste mogelijkheid kan worden gedacht aan een aparte uitwateringsconstructie of aan een integratie van die constructie in een nieuwe zee-sluis. De waterafvoer moet echter steeds kunnen gebeuren zonder dat de scheepvaart wordt stilgelegd.

Voor de tweede mogelijkheid moet het Schipdonkkanaal van Schipdonk tot Heist worden verbreed. We praten dan over een afstand van ruim 40 kilometer.

Naar aanleiding van de waterbeheersingsproblematiek werd gestart met een studie van het Leiebekken die vertrekt van de meest recente natte en droge opmetingen van het waterwegennet. Ze wordt tegelijkertijd met de studie over de herwaardering van de Leievallei uitgevoerd en ze zal ook aandacht besteden aan een deel van de Bovenschelde en aan de waterafvoer in de richting van Terneuzen. In deze studie zullen de twee mogelijkheden die ik zojuist heb vermeld, tegen elkaar worden afgewogen.

De kosten voor een uitwateringsconstructie worden geraamd op 25 miljoen euro. Het gaat om een complex dossier. Er moet bijvoorbeeld ook worden onderhandeld met Nederland. Daarom kan deze constructie volgens mij pas ten vroegste tegen 2008 worden geprogrammeerd.

Door het Schipdonkkanaal te verbreden, zou het kanaal geschikt worden voor de scheepvaart. De kosten voor het verbreden worden geraamd op 500 miljoen euro. Omwille van dat hoge bedrag is het niet mogelijk zomaar een beslissing te nemen. Er

moet zeker met een ruime timing worden gewerkt, zodat het bedrag kan worden gespreid.

Het deel van de Moervaart tussen de zwaaihoek te Moerbeke en de monding in het kanaal Gent-Terneuzen werd gebaggerd in 2000 en 2001. Er werd 211.809 kubieke meter baggerspecie verwijderd. Die specie werd geborgen op het Callemansputtestort te Zelzate.

Ook de zone tussen Moerbeke en Lokeren zou moeten worden gebaggerd om een goede waterafvoer te realiseren van Lokeren naar het kanaal Gent-Terneuzen en zo verder naar de Westerschelde. Het Callemansputtestort is echter helemaal vol. Er wordt nu een project uitgewerkt om door consolidatie en herwinning van de specie nieuwe stortcapaciteit te creëren. Die capaciteit zal ten vroegste in 2006 beschikbaar worden. Het baggeren van de Moervaart tussen Moerbeke en Lokeren zal dus niet voor 2006 kunnen gebeuren. De kostprijs voor het baggeren en bergen van het resterende gedeelte van de Moervaart wordt geraamd op 6 miljoen euro.

De eventuele vervanging van de dam te Lokeren door een andere constructie wordt bestudeerd in een studie over de Durme. De kostprijs van deze constructie wordt voorlopig geraamd op 1,25 miljoen euro en zou eventueel in 2005 of 2006 kunnen worden geprogrammeerd.

De voorzitter : De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer : Mijnheer de minister, u onderkent de problemen die ik heb aangekaart. Toch blijf ik een beetje op mijn honger zitten in verband met de timing van deze projecten.

Het feit dat stromen en rivieren afwateren in het kanaal Gent-Terneuzen heeft enorme gevolgen voor het waterpeil. Het waterpeil dat we bij het begin van dit jaar hebben gehad in het kanaal van Stekene, hebben we in de loop van de geschiedenis nog nooit eerder meegemaakt. Gelukkig zijn er geen dijkbreuken geweest.

Ik hoop dat u de nodige aandacht zult besteden aan alles wat nu wordt bestudeerd en pas is gepland voor later. Ik hoop ook dat er op korte termijn geld wordt vrijgemaakt.

Ik heb begrepen dat er geen compromissen worden gesloten over de veiligheid. Ik ben het daarmee eens en ik vind dat dit een dossier is waarop dat uitgangspunt kan worden toegepast.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Marijke Dillen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de plannen van de federale minister van Verkeer om buiten de bebouwde kom voorrang te geven aan alle zwakke weggebruikers

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de coördinatie van het beleid inzake oversteekplaatsen

De voorzitter : Aan de orde zijn de samengevoegde vragen om uitleg van mevrouw Dillen tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de plannen van de federale minister van Verkeer om buiten de bebouwde kom voorrang te geven aan alle zwakke weggebruikers en van de heer Malcorps tot minister Stevaert, over de coördinatie van het beleid inzake oversteekplaatsen.

Mevrouw Dillen heeft het woord.

Mevrouw Marijke Dillen : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, federaal minister van Verkeer, mevrouw Durant, heeft opnieuw van zich laten horen met merkwaardige en weinig doordachte plannen. Ze heeft een ontwerp van straatcode voorgesteld. Dat ontwerp zou ze ook aan u hebben voorgelegd voor advies, mijnheer de minister.

Minister Durant wil de voorrang voor de zwakke weggebruiker uitbreiden. Enerzijds wil ze de voorrang die bestaat voor voetgangers die het zebrapad willen oversteken, uitbreiden tot fietsers, bromfietzers, rolschaatsers en steppers. Anderzijds wil ze de voorrang niet langer beperken tot de bebouwde kom, zoals dat vandaag het geval is, maar uitbreiden tot buiten de bebouwde kom.

Deze plannen hebben een ruime weerklank gekregen in de pers, maar helaas op een eenzijdige en ongenueanceerde wijze. Voor de zoveelste maal doet men alsof de plannen reeds gerealiseerd zijn. Zo kwam het ten minste over in verschillende persberichten. De voorgestelde plannen zijn volgens

mij weinig doordacht en spelen voor een gedeelte zelfs in het nadeel van de zwakke weggebruiker. Deze maatregelen kunnen de zwakke weggebruiker in een gevaarlijke situatie brengen.

Een van de vertrekpunten van minister Durant bestaat erin de automobilisten ertoe te verplichten er in alle omstandigheden voor te zorgen dat ze geen zwakke weggebruikers in gevaar brengen. Op het eerste gezicht is dat een correct uitgangsprincipe, mijnheer de minister, en ik denk dat niemand dat zal tegenspreken. Dit principe moet echter op een realistische wijze worden gehanteerd en niet ondoordacht. We beseffen toch allemaal dat het overal en in alle omstandigheden verlenen van absolute voorrang aan de zwakke weggebruiker getuigt van weinig realiteitszin. Het geeft de zwakke weggebruikers een vals gevoel van veiligheid.

Op veel gewestwegen geldt immers een snelheidsbeperking van 70 en op een aantal plaatsen zelfs van 90 kilometer per uur. Op gewestwegen kan het toch niet dat iedere zwakke weggebruiker in alle omstandigheden een absolute voorrang zou genieten. Zoals ik reeds zei, geven we op die manier de zwakke weggebruiker een vals gevoel van veiligheid. Mijnheer de minister, het is ook voor voorzichtige automobilisten in deze omstandigheden niet altijd mogelijk onmiddellijk te stoppen. Stel u bijvoorbeeld de volgende situatie voor. Op een drukke gewestweg, waar 90 kilometer per uur mag worden gereden, houdt een automobilist het voorzichtig bij 70 kilometer per uur. Er is een zebrapad, waar plots een voetganger of – nog erger want sneller – een fietser of een stepper, de baan oversteeft met het idee dat hij voorrang heeft. In deze omstandigheden is het zelfs voor een voorzichtige chauffeur totaal onmogelijk om onmiddellijk te stoppen.

Mijnheer de minister, ik wil er geen twijfel over laten bestaan dat mijn fractie een voorstander is van een zo groot mogelijke bescherming van iedere zwakke weggebruiker. Wie kan daar geen voorstander van zijn ? Die bescherming moet echter worden geboden met de nodige begeleiding en met de nodige realiteitszin.

Plaatsen waar zwakke weggebruikers moeten oversteken, moeten bijvoorbeeld optimaal worden beveiligd. Dat moet dan echter passen in het geheel van infrastructuurmaatregelen. Het is belangrijk om steeds weg per weg, plaats per plaats, de concrete situatie op het terrein nader te bekijken. Dat moet eerst gebeuren vooraleer de maatregelen die werden voorgesteld door minister Durant in de praktijk kunnen worden uitgevoerd. Met andere

Dillen

woorden : er moet overal in Vlaanderen worden nagegaan waar eventueel aanpassingen moeten gebeuren. Er zullen talrijke aanpassingen moeten gebeuren, zowel wat de signalisatie en het aanleggen van ronde punten betreft als wat de aanpassing van de snelheid betreft. Dat laatste is uiteraard een heel belangrijk aspect in dit dossier.

Daarnaast is het ook belangrijk te werken aan een mentaliteitswijziging bij de automobilisten. We moeten helaas vaststellen dat vandaag nog al te veel automobilisten de bescherming van de zwakke weggebruiker negeren, zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Mijnheer de minister, we weten allemaal dat deze mentaliteitswijziging er niet komt van de ene dag op de andere, zelfs niet door het opleggen van hoge boetes of het verlenen van absolute prioriteit aan zwakke weggebruikers met daaraan gekoppeld zware sancties voor de automobilist. Er zullen nog heel wat inspanningen moeten gebeuren om tot een mentaliteitswijziging te komen.

Tot slot wil ik nog even opmerken dat het ook belangrijk is de zwakke weggebruiker zelf te sensibiliseren. We moeten durven toegeven dat ook zij vandaag roekeloos gedrag vertonen in het verkeer. Ik denk bijvoorbeeld aan de talrijke fietsers die zonder licht in het donker rijden. Ik denk aan de talrijke voetgangers die zonder nadenken door het rode licht lopen. Ik denk aan de fietsers die met vier of vijf naast elkaar rijden, iets waaraan ik me dagelijks erger. Ook dat is een vorm van roekeloos en onverantwoord gedrag, ditmaal vertoond door de zwakke weggebruiker. Ook daaraan moet worden gewerkt, in de eerste plaats in het belang van de veiligheid van de zwakke weggebruikers zelf, want ik ben de eerste om te onderschrijven dat ze rechten hebben en dat die zeer belangrijk zijn. Aan de andere kant hebben ze echter ook plichten.

Mijnheer de minister, wat is uw standpunt over het voorstel van de federale minister van Verkeer ? Heeft daarover al overleg plaatsgehad ? Wat waren de motieven van de federale minister om dergelijke maatregelen aan te kondigen ? Zij heeft de maatregelen namelijk wel aangekondigd, maar ze is vrij vaag gebleven over haar motivatie ervan.

Mijnheer de minister, nadat de voorrangregel werd ingevoerd voor de voetgangers binnen de bebouwde kom, hebben we helaas moeten vaststellen dat het aantal dode en zwaargewonde voetgangers is gestegen. Bent u bereid terzake een evaluatie te laten uitvoeren en de nodige stappen te onderne-

men opdat de federale minister van Verkeer de situatie in haar geheel zou bestuderen en maatregelen zou uitwerken die effectief leiden tot meer veiligheid voor alle zwakke weggebruikers ?

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, federaal minister van Verkeer, mevrouw Durant, heeft haar ontwerp van straatcode voor advies voorgelegd aan de gewesten. Er is dus zeker nog niets beslist en er werd ook niet aangekondigd dat er iets was beslist. Er werd enkel een maatregel voor advies voorgelegd aan de gewesten.

De maatregel om fietsers, bromfietsers, rolschaatsers en steppers voorrang te geven op fietsoversteekplaatsen, en dat zowel binnen als buiten de bebouwde kom, werd breed uitgesmeerd in de pers. Het idee van een straatcode op zich verdient echter meer dan een dergelijke eenzijdige benadering. De straatcode brengt correcties aan op de bestaande wegcode, die vooral in het teken staat van de automobilist, met de bedoeling de zwakke weggebruikers beter te beschermen. De straatcode is voortgekomen uit de discussie van de Staten-Generaal over verkeersveiligheid. Er werden ook hoorzittingen gehouden over deze straatcode met alle betrokkenen. Het is dus zeker geen eenmalig, losstaand gegeven.

Een van de uitgangspunten van de straatcode is dat automobilisten als sterke weggebruikers steeds zo moeten rijden dat ze geen zwakke weggebruikers in gevaar brengen. Dat ook zwakke weggebruikers een verantwoordelijkheid hebben, mag overigens duidelijk zijn. Trouwens, in de pas goedgekeurde nieuwe hiërarchie van verkeersovertredingen staat bijvoorbeeld dat fietsers die zonder licht rijden een zware overtreding begaan, die een boete van 175 euro kan opleveren. De Fietsersbond is het daar onder bepaalde voorwaarden ook mee eens. Laat dat dus ook duidelijk zijn. Men moet daar geen karikatuur van maken.

Een van de belangrijkste conflictpunten met voetgangers zijn de oversteekplaatsen voor voetgangers, de zebra's. De wijziging van het verkeersreglement van 1 april 1996, ingevoerd door de heer Peeters, toenmalig staatssecretaris voor Verkeersveiligheid, leidde indertijd tot felle kritiek. Ik heb hier een aantal cijfers bij me, informatie die ik heb gekregen van het BIVV of die afkomstig is uit antwoorden die in de Kamer werden gegeven op vragen van de heer Ansoms. Uit die cijfers blijkt eerst en vooral dat sinds de invoering van die maatregel

Malcorps

het aantal zwaargewonde en dodelijke slachtoffers op niet geregelde oversteekplaatsen, dus zonder verkeerslichten of politie, is gedaald. In 1995 vielen er namelijk 243 slachtoffers en in 2000 145. Het aantal letselongevallen is evenwel gestegen. Er is dus wel degelijk een probleem : er zijn meer aanvaringen. Ook het aantal lichtgewonden blijkt gestegen te zijn, maar als we dan de cijfers van 1991 tot 1995 bekijken, stellen we vast dat er een daling was. Het is dus moeilijk om uit deze cijfers eenduidige conclusies te trekken.

Ik denk dat we hoe dan ook waakzaam moeten zijn en dat de straatcode inderdaad niet evident is. Er zal waarschijnlijk wel controverse over blijven bestaan. We moeten inderdaad nagaan wat de effecten op het terrein zijn. Ik denk dat altijd werd gezegd dat begeleidende maatregelen op gewestniveau door de wegbeheerder absoluut nodig zijn, omdat de wijziging anders inderdaad tot problemen kan leiden.

Na 1 april 1996, toen de wijziging van het verkeersreglement werd ingevoerd, duurde het enige tijd voor op gewestniveau de nodige aanpassingsmaatregelen werden getroffen. Ook deze legislatuur nog besliste de huidige Vlaamse verkeersminister om een aantal niet-beveiligde zebra's op gewestwegen liever te schrappen dan een vals gevoel van veiligheid te creëren. Zoals ik reeds vroeger in deze commissie betoogde, bestaat een andere oplossing erin oversteekplaatsen voor voetgangers beter te beveiligen door infrastructuuringrepen. De voetgangersbeweging en de Fietzersbond lieten overigens weten dat ze hieraan veruit de voorkeur gaven.

Belangrijker nog is dat ten aanzien van oversteekplaatsen voor voetgangers dringend nood is aan een mentaliteitswijziging. In het buitenland is het heel normaal dat auto's stoppen voor zebra's vanaf het moment dat voetgangers nog maar aanstalten maken om zich op het zebra te begeven. Het is nu reeds in de wegcode opgenomen dat de chauffeur bij het naderen van een zebra moet vertragen en indien nodig zelfs stoppen. In de straatcode wordt dit veel uitdrukkelijker omschreven. Het voorbijsteken van een wagen die stopt voor voetgangers op een zebra, wordt uitdrukkelijk verboden. Dit is een klassieke oorzaak van zeer zware ongevallen. Het moet duidelijk zijn dat dit een zware overtreding is.

Het gedrag van automobilisten voor en in aanloop tot zebra's moet ook het voorwerp zijn van een strikt handhavingsbeleid. Dit moet in elk verkeersveiligheidsplan een van de kerntaken van de lokale politie zijn.

Het idee in verband met die oversteekplaatsen, ook de fietsoversteekplaatsen, is overigens afkomstig van de heer Schalck en mevrouw De Meyer, die reeds op 21 maart 2000 in de Kamer een wetsvoorstel indienden om ook voor fietsers en bromfietsers voorrang op fietsoversteekplaatsen in te voeren, zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Tijdens de besprekingen in de werkgroep Straatcode werd dit voorstel als amendement van het socialistische kabinet van minister Vande Lanotte ingebracht en door alle aanwezigen aanvaard. Ik citeer de formulering uit het wetsvoorstel van de heer Schalck : 'De automobilist mag een oversteekplaats voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen slechts met matige snelheid naderen. Binnen de bebouwde kommen moet hij voorrang verlenen aan de fietsers en de bestuurders van tweewielige bromfietsen die er zich op bevinden of op het punt staan zich erop te begeven. Buiten de bebouwde kommen mag hij de weggebruikers die er zich op bevinden niet in gevaar brengen of hinderen. Zo nodig moet hij stoppen om ze te laten doorrijden.' De heer Schalck pleit dus voor een absolute voorrang binnen de bebouwde kom en een 'relatieve' voorrang buiten de bebouwde kom.

Het zal duidelijk zijn dat een dergelijke regeling slechts aanvaardbaar is – zeker buiten de bebouwde kom, maar ook erin – als er wordt gewerkt met een voldoende duidelijke signalisatie en/of met fysieke infrastructuuringrepen. Op die manier wordt de automobilist namelijk ook door de feitelijke situatie aangezet om snelheid te minderen of te stoppen voor de oversteekplaats.

Als we de redenering van minister Durant en de Fietserbond volgen, zou een dergelijke regel buiten de bebouwde kom overigens totaal uit den boze zijn. Dat brengt evenwel twee nieuwe problemen met zich mee. Ten eerste rijst de vraag of alle weggebruikers, ook kinderen, te allen tijde moeten weten of ze zich binnen of buiten de bebouwde kom bevinden. Voor automobilisten is dat misschien iets evidentier dan voor voetgangers of fietsers. Zal deze dubbele regeling niet tot verwarring leiden ? Een tweede vraag die moet worden gesteld is wat er moet gebeuren met de vele straten met veel minder bebouwing, waar snel mag worden gereden maar die officieel toch binnen de bebouwde kom vallen.

Malcorps

Een alternatief is de voorrangsregel te beperken tot die wegvakken waar niet alleen een duidelijke snelheidslimiet is, bijvoorbeeld 50 kilometer per uur, maar waar ook in de praktijk blijkt dat de maximale snelheid beneden het 85 percentiel blijft voor die snelheid. Met andere woorden : het gaat om wegvakken waar 85 percent van de automobilisten ook effectief onder de 50 kilometer per uur blijft. Ook dan moeten een duidelijke signalisatie, een ingreep in het wegbeeld en een complementair handhavingsbeleid absolute randvoorwaarden vormen.

Mijnheer de minister, weet u bij benadering hoeveel echte, in de zin van onontkoombare, fietsoversteekplaatsen er op gewestwegen per provincie zijn ? Ik laat kruispunten of rotondes buiten beschouwing. Op die plekken wordt immers een verbinding gemaakt tussen een dubbelrichtingsfietspad en een enkelrichtingsfietspad of omgekeerd, of wordt het fietspad verlegd naar de andere kant van de weg.

Heeft de Vlaamse regering al een uitspraak gedaan over de voorgestelde straatcode ? Ik dacht het wel. Steunt u de filosofie achter het federaal voorstel ? Hoe denkt u over het luik dat de extra bescherming van de zwakke weggebruikers behandelt ?

Mijnheer de minister, zult u effectief meewerken, bijvoorbeeld via signalisatie of infrastructuuringrepen, om in veilige oversteekplaatsen op gewestwegen voor fietsers en bromfietsers te voorzien binnen de bebouwde kom of op wegen waar minder snel gereden wordt of mag worden ? Zo kan de voorrangsregel daar effectief op veilige wijze door de zwakkere weggebruikers worden afgedwongen.

Welke oplossing ziet u buiten de bebouwde kom of op wegen waar sneller wordt gereden of mag worden gereden ? Ziet u hier eveneens mogelijkheden inzake signalisatie of infrastructuuringrepen of plant hier veeleer de afschaffing van de fietsoversteekplaatsen ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, de fietsoversteekplaatsen waar de voorrangssituatie door de federale straatcode zou worden gewijzigd, worden omschreven in artikel 76.4 van het verkeersreglement. Zo'n oversteekplaatsen komen vooral voor waar een dubbelrichtingsfietspad buiten een kruispunt ophoudt. Daar moeten de fietsers in één richting oversteken om aan de

overkant van de weg, hetzij op de rijbaan, hetzij op het enkelrichtingsfietspad, verder te rijden. Soms is de oversteek er ook omdat het dubbelrichtingsfietspad van wegzijde wisselt. Het gaat veelal om tijdelijke situaties, in afwachting van het doortrekken van het dubbelrichtingsfietspad.

De oversteekplaatsen doen zich ook voor wanneer een fietspad in eigen bedding, bijvoorbeeld een toeristisch fietspad, een weg voor auto's kruist. Dat houdt meer risico in omdat de automobilist de fietser of bromfietser soms niet lang genoeg op voorhand ziet.

Precieze cijfers over het aantal fietsoversteekplaatsen, die aan de hoger vermelde omschrijving beantwoorden, zijn momenteel niet beschikbaar. Uit steekproeven blijkt dat het op gewestwegen, alleen voor Vlaanderen wellicht gaat om een honderdtal oversteekplaatsen binnen de bebouwde kom en een paar honderd buiten de bebouwde kom.

Binnen de bebouwde kom vind ik het zeker haalbaar dat fietsers en bromfietzers, die op het fietspad rijden, op de vermelde oversteekplaatsen voorrang krijgen op het autoverkeer. Het is wel noodzakelijk dat onder meer de weginfrastructuur hieraan wordt aangepast. In de bebouwde kom ligt het voor de hand dat de oversteekplaats op een verhoogd plateau wordt ingeplant. Er hoort ook een aangepaste signalisatie bij.

Buiten de bebouwde kom ligt de snelheid van het autoverkeer meestal veel hoger, namelijk 70 of 90 kilometer per uur. Het is daarom onverantwoord om fietsers, en vooral bromfietzers, op de oversteekplaatsen voorrang te geven. Het zou aan de tweewielers immers een vals gevoel van veiligheid geven. Zelfs als de snelheid voor het autoverkeer op die plaatsen met verkeersborden zou worden beperkt, is het nog maar de vraag of de automobilist zich aan de beperking zou houden, zeker als het wegbeeld de beperking niet ondersteunt. Op wegvakken waar de toegelaten snelheid hoger ligt dan 50 kilometer per uur, mogen immers geen drempels of plateaus worden aangelegd.

Of het om een bebouwde of niet-bebouwde kom gaat, is voor de fietser niet altijd duidelijk. U verwijst naar een situatie waarin de fietser dat moeilijk kan weten. Het zou dan ook niet van gezond verstand getuigen om op het voorliggend voorstel in te gaan, ook al is dat van mijn partij afkomstig. Het zou geen goede zaak zijn voor de verkeersveiligheid.

Stevaert

Het voorstel van de federale overheid sluit aan bij de straatcode. Het betreft een aantal maatregelen die de weg voor de zwakke weggebruiker in de woongebieden veiliger en aangenamer moet maken. Ik sta als minister zeker achter deze filosofie. De straatcode bevat in totaal veertig artikelen en het artikel over de voorrang is er slechts een van. Over de straatcode was er voorafgaand overleg tussen de federale overheid en de gewesten in het kader van de werkgroep verkeersreglementering. In het kader van de betrokkenheidsprocedure heeft de federale overheid aan het Vlaams Gewest formeel om advies gevraagd over de straatcode.

De minister van Mobiliteit en Vervoer beslist welke teksten aan de gewesten worden voorgelegd. Op 21 februari 2003 bracht de Vlaamse regering een gunstig advies uit over de straatcode, maar ze formuleerde wel een aantal opmerkingen. Wat de voorrang van de fietsers op de vermelde oversteekplaatsen betreft, werd duidelijk gesteld dat de betrokken voorrangsregel alleen kan gelden op de oversteekplaatsen binnen de bebouwde kom.

De federale overheid is uiteindelijk volledig verantwoordelijk voor de verkeersreglementering. Zij kan met de opmerkingen van de gewesten wel of niet rekening houden. Ook de Raad van State zal de straatcode nog onderzoeken. Het lijkt me momenteel voorbarig om vooruit te lopen op de uiteindelijke beslissing van de federale overheid en nu al standpunten in te nemen over het al dan niet afschaffen van fietsoversteekplaatsen in Vlaanderen.

De heer Malcorps merkte terecht op dat bereikbaarheid ook een doelstelling moet zijn. De regels buiten de bebouwde kom veranderen, lijkt mij ook een levensgevaarlijke zaak.

Mevrouw Marijke Dillen : Mijnheer de minister, ik dank u voor het duidelijke antwoord. Wij zijn evenmin gelukkig met de voorstellen van minister Durant om de voorrangsregel uit te breiden buiten de bebouwde kom. Wij moeten op uw standpunt wachten tot op federaal vlak alles rond is. Nadien zal het dossier hier wel terug op tafel liggen.

Mijnheer de minister, ik hoop dat u zich verder zult inspannen om minister Durant erop te wijzen dat haar plannen de veiligheid van de zwakke wegge-

bruiker niet bevorderen. Moest er toch zo'n beslissing genomen worden, hoop ik dat de nodige infrastructuuraanpassingen in het belang van de zwakke weggebruiker worden doorgevoerd.

De heer Johan Malcorps : Ik ben blij met het positief advies dat de Vlaamse regering heeft gegeven, onder voorbehoud van de bedenkingen in verband met de straatcode. Met de bescherming van de zwakke weggebruiker scoort zowel de Vlaamse als de federale regering. Dat komt tot uiting in de aanpassing van de verkeersveiligheidswetgeving en de regeling van de boetes, die nu worden aangepast. Het punt van de bereikbaarheid en de oversteekplaatsen blijft moeilijk. Buiten de bebouwde kom zijn er enkele honderden fietsoversteekplaatsen. Los van de discussie over de voorrangsregel, blijft het veiligheidsprobleem bestaan.

Aangezien men bijvoorbeeld fietsroutenetwerken uitbouwt, zijn fietsoversteekplaatsen noodzakelijk. Het veiligheidsprobleem moet zeker van nabij worden bekeken. De heer Schalck had gelijk om dat probleem te signaleren. De mentaliteit van de automobilist moet veranderen, maar er moet ook iets aan het wegdek gebeuren. Men moet zo veilig mogelijk kunnen oversteken, ook op wegen waar sneller wordt gereden.

Minister Steve Stevaert : In het zwartepuntenplan wordt daar dieper op ingegaan.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over problemen aan de dienstuitgang aan de E313 te Ranst

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 het afsluiten van de noodoprit van de E34 in Ranst, naar aanleiding van het niet tijdig arriveren van de hulpdiensten bij een verkeersongeval

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over Q8 en het onderzoek naar alternatieve ontsluitingsmogelijkheden voor bedrijventerreinen in Wommelgem en Ranst

De voorzitter : Aan de orde zijn de samengevoegde vragen om uitleg van mevrouw Van den Eynde tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over problemen aan de dienstuitgang aan de E313 te Ranst, van de heer Helsen tot minister Stevaert, over het afsluiten van de noodoprit van de E34 in Ranst, naar aanleiding van het niet tijdig arriveren van de hulpdiensten bij een verkeersongeval en van de heer Malcorps tot minister Stevaert, over Q8 en het onderzoek naar alternatieve ontsluitingsmogelijkheden voor bedrijventerreinen in Wommelgem en Ranst.

Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Door het gebruik van de dienstuitgang als sluipweg werd aan het Q8-station aan de E313 in Ranst een probleem met grote gevolgen gecreëerd. Door deze dienstuitgang als sluipweg voor een op- en afrit van de E313 te gebruiken, werd de leefbaarheid van een aantal aanpalende straten aangetast. Er werden betonblokken geplaatst om de aanpalende buurt te beschermen. Het probleem werd meermaals bij de minister aangekaart.

De heer Malcorps stelde op 30 maart 2000 en op 4 mei 2001 twee schriftelijke vragen over het op- en afrittencomplex en over de rotonde aan Q8. Op 29 januari 2002 volgde een schriftelijke vraag over het sluipverkeer. Op 14 mei 2002 werd een vraag om uitleg gesteld over de dienstuitgang die als sluipweg werd gebruikt. Mijnheer de minister, u hebt toen geantwoord dat een slagboom geen afdoende oplossing was. Op 24 mei 2002 heb ik een schriftelijke vraag gesteld over een mogelijke oplossing en de timing die daarvoor in aanmerking kwam. U antwoordde dat er niets was gepland. Op 20 september 2002 heb ik opnieuw in een schriftelijke vraag aangedrongen op meer veiligheid aan de dienstuitgang aan de E313. U beloofde toen een slagboomsysteem voor het voorjaar 2003. Het is dus zeker geen nieuw dossier.

De laatste dagen werd door de media, tengevolge van een ongeval op de E34 net voorbij de splitsing van de E313, de problematiek van de dienstuitgang aan het Q8-station in Ranst opnieuw aangekaart.

Sommige hulpdiensten klagen het feit dan aan dat zij te laat op de plaats van het ongeval waren omwille van het afsluiten van de dienstuitgang aan het Q8-station in Ranst, door betonblokken, met als gevolg dat het slachtoffer verdronk.

Mijnheer de minister, ik heb van de administratie vernomen u niet bereid bent om het slagboomsysteem in te voeren. U had dat nochtans schriftelijk bevestigd. Ik wil u dan ook de volgende vragen stellen. Wanneer zal de beloofde slagboom aan de dienstuitrit geplaatst worden ? De afsluiting van de dienstuitgang met betonblokken is immers niet langer houdbaar.

De hulpverlening op autosnelwegen is een federale materie, maar de minister van Mobiliteit is wel verantwoordelijke voor de toegankelijkheid van de autosnelwegen voor de hulpdiensten. Wordt er met de federale overheid overlegd hoe de hulpverlening op onze gewestwegen en autosnelwegen kan worden geoptimaliseerd ?

Het gebruik van de dienstuitgang aan de E313 in Ranst is geen alleenstaand feit. Wordt dit probleem in Vlaanderen structureel aangepakt ?

De heer Koen Helsen : Ik sluit mij aan bij de vraag van mevrouw Van den Eynde. De feiten rond het ongeval van 5 februari zijn gekend. Omstaanders en gestopte automobilisten hebben met alle middelen geprobeerd om de Nederlandse autobestuurder die in de sloot terecht kwam, te bevrijden, maar konden jammer genoeg niet beletten dat de bestuurder verdronk.

De hulpdiensten waren gealarmeerd. De brandweer van Lier, met een voorpost aan de Sintelweg te Ranst, kwam ter plaatse, maar had 25 minuten nodig omdat ze 15 kilometer moest omrijden door de betonblokkenversperring, terwijl de post op 2 kilometer van die plaats ligt. De brandweer van Wommelgem is ook ter plaatse gekomen, maar uit de verslagen blijkt dat daarvoor 10 cruciale extra minuten nodig waren. Er was discussie over de vraag of het overlijden al dan niet aan een schedelbreuk te wijten was. De familie heeft klacht ingediend bij het parket.

De betonblokkenversperring is in november 2002 vrij plots geplaatst door de administratie Wegen en Verkeer, voor de veiligheid en om het toenemend sluipverkeer tegen te gaan. Blijkbaar zouden zich ook illegalen en criminelen ophouden aan de bewuste nooduitrit. Uit de briefwisseling van het gemeentebestuur van Ranst blijkt dat de gemeente dat probleem al in 2001 heeft aangekaart, maar

Helsen

heeft gevraagd voor een doorgang voor de hulpdiensten. Blijkbaar was daarvoor verder overleg nodig, maar dat is er niet gekomen.

De gemeente Wommelgem heeft gevraagd naar een vlotte en efficiënte toegang om bij eventuele ongevallen geen tijd te verliezen. Wommelgem heeft daarover uitvoerig gecorrespondeerd met de afdeling Wegen en Verkeer Antwerpen en met de hulpdienst van Wijnegem. De gemeente is tegen het systeem met de slagbomen. De brandweercommandant beweert nochtans dat dat systeem 20 jaar lang goed heeft gefunctioneerd. Er zijn ook periodes geweest dat het met een hangslot en een cijfercombinatie werkte.

Technisch is het perfect mogelijk dat zo'n slagboom wordt bediend vanuit de brandweerkazerne te Lier of vanuit de voorpost te Ranst. Nu is er een nepoplossing. De brandweer van Lier, die sinds 5 jaar opereert vanuit de voorpost te Ranst, heeft een overeenkomst met de brandweer van Wommelgem om tijd te winnen en bij ongevallen sneller ter plaatse te zijn. Dat is een slechte noodoplossing. Die twee korpsen hebben gezocht naar een redmiddel na de plotse beslissing van de administratie Wegen en Verkeer, zonder enig overleg met de gemeentebesturen.

Het incident was zeker te voorkomen. De verschillende waarschuwingen aan het adres van Wegen en Verkeer zijn legio. Vorig jaar zijn drie doden gevallen bij ongevallen op die drukke snelweg. Mijnheer de minister, wat is uw standpunt over deze problemen ?

Ranst en Wommelgem zijn vragende partij voor een op- en afrittencomplex te Ranst. Daarover is al heel wat studiewerk gedaan. De GOM vraagt bijkomende bedrijventerreinen. Wommelgem wacht hiervoor op een goede ontsluiting naar de autosnelweg. Ook Ranst vraagt naar meer dan 100 hectaren nieuw bedrijventerrein in het kader van het RSV. De mobiliteitsplannen voor Wommelgem, Ranst en Wijnegem stellen een op- en afrittencomplex voor, met een vrije busbaan van het Q8-benzinestation tot de aansluiting met de Antwerpse ring. Daarvan kan de snelbus Antwerpen-Turnhout gebruikmaken. In functie van de werken op de ring, gepland voor 2004 en 2005, zou een vlotte verbinding kunnen worden gelegd met Antwerpen. Dat zou een ontlasting van het autoverkeer op de Antwerpse ring betekenen.

Er kan een PPS-project worden ontwikkeld, dat inzake bedrijventerreinen en mobiliteit een grote stap vooruit zou betekenen. Q8 en De Lijn zijn bereid om daaraan mee te werken en daarin te investeren. De E313 en de E34 kunnen dan worden verbonden. Als men nu van Hasselt naar Turnhout wil rijden, moet men omrijden. Op deze manier kunnen we daaraan verhelpen.

Mijnheer de minister, hoever staat het met de studie over deze nuttige suggestie en wanneer zal er een beslissing vallen in dit dossier ?

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik pleit voor een scheiding van de twee dossiers. Het is onkies om een koppeling te maken tussen een dodelijk ongeval op de E34 en de ontsluitingsproblemen. Mijnheer Helsen, u wordt daar vandaag in de kranten terecht op aangevallen.

Ik ben vragende partij om het sluipverkeer af te blokken, maar anderzijds moeten we voor de hulpdiensten uitzonderingsmogelijkheden bieden via een pasjessysteem, een slagboom of op- en neergaande paaltjes. Het andere probleem is de ontsluiting van de geplande industrieterreinen in Wommelgem en Ranst.

Mijnheer de minister, onlangs kreeg u brieven van minister Van Mechelen en van de Antwerpse provinciegouverneur over de geplande voorafnames op het Economisch Netwerk Albertkanaal in het algemeen, het bedrijventerrein Schawijk te Kapelleveld 2 te Wommelgem in het bijzonder, en de daarbij horende ontsluitingsproblemen richting E313 en E34.

In het zomerakkoord van de Vlaamse regering staat dat in het kader van het ENA op korte termijn naar de ontwikkeling van geschikte bedrijventerreinen moet worden gezocht, onder meer in het Antwerps Poortgebied. De GOM Antwerpen deed een reeks voorstellen. De Arohm heeft in het kader van het lopend ENA-afbakeningsproces een reeks van deze voorstellen om planologische redenen afgewezen.

De ontsluiting voor vrachtwagenverkeer blijft het grote struikelblok. In het mobiliteitsplan dat wordt ontwikkeld voor Wommelgem, Wijnegem en Ranst is de ontsluiting aan de Q8 slechts een van de mogelijke scenario's. Het is een scenario dat overigens strijdig is en blijft met het RSV en de Europese regelgeving inzake grote autosnelwegen, die te veel

Malcorps

afritten op te korte afstand van elkaar wil vermijden. Minister Stevaert heeft hier reeds verschillende keren op gewezen in zijn antwoord op vroegere vragen terzake.

Als men de ontsluitingsproblematiek ernstig neemt en op korte tijd oplossingen wenst, dan wordt het ook dringend tijd dat alle alternatieven worden bestudeerd. Zo is er bijvoorbeeld het voorstel van een alternatieve ontsluiting van het bestaande industrieterrein Kapelleveld in Wommelgem via een rotonde ter hoogte van De Lindekens, aan de Tennesselei, de Nijverheidsstraat en de Van Tichelenlei. Ook de voorstellen van het bestuur van Ranst voor een omleidingsweg rond Broechem via een aangepaste Bistweg en een rechtstreekse verbinding van de Oelegemsesteenweg naar de Ter Straetenweg en het voorstel voor een ontsluitingsweg van de Vaartstraat langs het Albertkanaal tot het complex Massenhoven-E313 moeten worden onderzocht. Ook een efficiënte ontsluiting via het openbaar vervoer en de fiets is voor ons een prioriteit.

Mijnheer de minister, wilt u in die zin mee zoeken naar een oplossing, zodat het zoeken naar geschikte watergebonden locaties voor nieuwe bedrijven kan samengaan met het zoeken naar geschikte ontsluitingswegen die geen hypotheek leggen op verdere ruimtelijke keuzes ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, ik wil eerst even ingaan op het citaat van mij dat mevrouw Van den Eynde aanhaalt. Op 14 mei heb ik tijdens de commissievergadering heel duidelijk gezegd dat werken met een slagboom ondoeltreffend is gebleken op andere nevenbedrijven, waar er sprake is van sluipverkeer. Die methode wordt daarom niet in aanmerking genomen. Mevrouw Van den Eynde, u citeert me echter anders.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Ik citeerde uit uw antwoord op een schriftelijke vraag van mij.

Minister Steve Stevaert : Ik zal dat nakijken. Maar op 14 mei heb ik dat antwoord gegeven. Ik verwijs dus naar dat antwoord. Zelfs nu er zware betonblokken geplaatst zijn, proberen sommigen toch nog een doorgang te forceren met grove middelen. De permanente afsluiting door middel van zware betonblokken zal dan ook behouden blijven, vooral omdat de verleiding momenteel bijzonder groot is om deze sluipweg te gebruiken als gevolg van de

werken voor een fietserstunnel ter hoogte van het rond punt van Wommelgem. Dergelijke dienstwegen worden volgens de federale politie ook frequent gebruikt door dievenbendes en mensenhandelaars, als snelle vluchtweg. Dit is een reden te meer om de autosnelwegparkeerterreinen afgesloten te houden van de buitenwereld. In het buitenland zijn de autosnelwegparkeerterreinen eveneens afgesloten van de buitenwereld. In België liggen de verkeerscomplexen veel dichter bij elkaar dan in de ons omringende landen, zodat de toegankelijkheid tot de autosnelweg in vergelijking zeer goed mogelijk blijft en er dus nog minder reden is om bijkomend andere illegale op- en afritten in stand te houden. De lokale bewoners hebben me inmiddels bedankt voor het afsluiten van de dienstweg, omdat hun straat nu opnieuw leefbaar geworden is.

Wat het eigenlijke ongeval en de interventie van de hulpdiensten betreft, moet verder ook een en ander in een juiste context worden geplaatst. De doodsoorzaak waarvan sprake is, was niet alleen een kwestie van tijd, maar zou ook deels te wijten zijn aan ongepast materieel. Bovendien is slechts een fractie van de aanrijtijd van de hulpdiensten te verklaren door een omweg die eigenlijk niet eens hoefde te worden gemaakt. De brandweer van Zandhoven kan volgens haar eigen verklaringen in de pers immers in alle omstandigheden snel en ongehinderd tussenbeide komen op de E313 en de E34. Blijkbaar is de brandweer van Zandhoven tot haar eigen spijt niet meer bevoegd om tussenbeide te komen bij incidenten op de autosnelweg en moet ze dergelijke interventieopdrachten nu overlaten aan de brandweerkorpsen van Wommelgem en Lier. Een van de hoofdoorzaken is dan ook de taakverdeling en de werkafspraken tussen de brandweerkorpsen in de streek. De oplossing moet mijns inziens dan ook niet worden gezocht in het terug openstellen van de dienstweg. Uit de vraagstelling van de heren Helsen en Malcorps blijkt immers ook duidelijk dat nog andere elementen een rol spelen in deze discussie. Zo wil de gemeente Ranst hier een nieuw volwaardig op- en afrittencomplex gerealiseerd zien voor de ontsluiting van haar bedrijventerrein. De gemeente gebruikt alle mogelijke argumenten om deze doelstelling erdoor te drukken. De toegankelijkheid van de hulpdiensten is er één van.

De aanleg van een dergelijk nieuw op- en afrittencomplex ter hoogte van Q8 in strijd is met de richtinggevende bepalingen van het RSV, waarvan de overheid alleen kan afwijken mits een sterke motivatie. De aanleg van een nieuw op- en afrittencomplex vergt alleszins een ruimtelijk uitvoeringsplan

Stevaert

op gewestelijk niveau. Een nieuw op- en afrittencomplex kan dan ook enkel worden geselecteerd door het Vlaams Gewest voor zover er een behoefte is aan een nieuw op- en afrittencomplex op gewestelijk niveau. In dit verband is het economisch netwerk van het Albertkanaal reeds op verschillende plaatsen aangetakt op de E313, onder andere in Wommelgem, Massenhoven, Herentals, Geel en Laakdal, voor wat de provincie Antwerpen betreft.

Zonder te willen stellen dat het complex van Wommelgem niet zwaar belast is door verkeer, lijkt het me ook niet consequent om te stellen dat het complex van Wommelgem niet geschikt is voor het verwerken van bijkomend verkeer gegenereerd door de industrieterreinen langsheen de E313, terwijl de verkeersbelasting van datzelfde verkeerscomplex blijkbaar geen belemmering vormt voor de mogelijke ontwikkeling van bijkomende bedrijventerreinen op de terreinen van de luchthaven van Deurne, zoals door sommigen bepleit.

De discussie kan hoe dan ook niet ad hoc gevoerd worden. Ze moet worden gevoerd in een algemeen kader, namelijk in dat van een eerstvolgende herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Bij deze herziening van het RSV zullen de conclusies van het Mobiliteitsplan Vlaanderen bepalend zijn voor de eventuele selectie van bijkomende infrastructuur.

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt weldra opnieuw besproken in het Vlaams Parlement. Daar ik niet kan vooruitlopen op dit mobiliteitsdebat in het Vlaams Parlement, wens ik op dit ogenblik dan ook geen concrete vooruitzichten of toezeggingen te doen op het vlak van nieuwe ontsluitingsinfrastructuur. Ondertussen moeten de lokale overheden die beslist hebben om hun mobiliteitsplan intergemeentelijk op te stellen via de inschakeling van Igean, verschillende scenario's onderzoeken voor de ontsluiting van hun bedrijventerreinen. De bouw van een nieuw op- en afrittencomplex kan worden bestudeerd als een mogelijk scenario, maar mag zeker en vast niet het enige scenario zijn dat wordt onderzocht.

De voorbereiding en de bouw van een nieuw op- en afrittencomplex neemt meerdere jaren in beslag. Zelfs bij de keuze voor een nieuw op- en afrittencomplex in het kader van een herziening van het RSV, kunnen andere scenario's dienen als tussenoplossing op korte of middellange termijn. De keuze van Igean als studie bureau voor de opmaak van het intergemeentelijk mobiliteitsplan zou hier-

bij een mogelijk knelpunt kunnen vormen, omdat Igean de bouw van een nieuw op- en afrittencomplex destijds zonder veel voorafgaand onderzoek naar voren heeft geschoven als dé oplossing voor de mobiliteitsproblematiek. De Provinciale Auditcommissie zal bij de bespreking van het intergemeentelijk mobiliteitsplan dan ook in elk geval moeten nagaan of mogelijke alternatieven wel degelijk werden onderzocht door Igean.

De bouw van een nieuw op- en afrittencomplex ter hoogte van Ranst blijft voorlopig een open vraag, die zal worden beantwoord bij de bespreking van de actualisatie van het RSV in het Vlaams Parlement.

De voorzitter : Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mijnheer de minister, uw antwoord op mijn vragen verbaast me enigszins. Op 14 mei hebt u inderdaad geantwoord op een vraag om uitleg van mij. U verklaarde geen voorstander te zijn van een slagboomsysteem. Vervolgens heb ik u op 24 mei 2002 opnieuw ondervraagd over het tijdschema en de uitvoering van de oplossingen voor het probleem van die dienstuitgang aan de E313. Op 20 september heb ik u opnieuw die vraag gesteld, omdat ik nog geen antwoord had gekregen. Ik heb u gevraagd welke beslissingen waren genomen en wanneer er werken zouden worden uitgevoerd aan deze dienstuitrit. U deelde me mee, in aansluiting op de antwoorden van 30 april en 24 mei, dat er binnen de administratie verder werd overlegd met de diverse betrokken partijen. Daaruit zou zijn gebleken dat een permanente afsluiting van de diensttoegangen een belangrijk probleem zou geven, niet alleen voor het personeel en de leveranciers van nevenbedrijven van Q8, maar ook voor de hulpdiensten, de federale politie, het personeel van de afdeling Wegen en Verkeer Antwerpen belast met het toezicht op de autosnelweg en de winterdienst en de onderhoudsaannemers. Verder stelde u dat de enige mogelijke oplossing dus toch een slagboomsysteem zou blijken te zijn, met een handmatige en/of automatische bediening. U bent dus onvolledig ingelicht. Verder schrijft u : 'De concessiehouder is bereid mee te werken aan de functionering van en het toezicht op dit systeem. Het overleg met de lokale autoriteiten en de concessiehouder wordt voortgezet om zo snel mogelijk te komen tot de realisatie van de voormelde oplossing. Vermoedelijk zal dit kunnen gebeuren in het voorjaar van 2003.' Mijnheer de minister, u hebt me die informatie gegeven. Ik heb me gebaseerd op wat u me hebt gezegd, namelijk dat er in het voorjaar van 2003 een oplos-

Van den Eynde

sing met een slagboomsysteem zou komen. Maar u verwijst telkens naar mijn vraag van 14 mei 2002.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw Van den Eynde, wij moeten overleggen met de federale politie. De federale politie wijst die optie af.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : De laatste vraag dateert van 20 september 2002. Ondertussen zijn er nieuwe ontwikkelingen, maar daar zegt u niets van.

Minister Steve Stevaert : We kunnen het standpunt van de federale politie niet terzijde schuiven. Zij is categorisch tegen een slagboom. Als de federale politie geen gunstig advies verleent, dan is het onverantwoord als Vlaams minister om daar tegenin te gaan.

De voorzitter : De heer Helsen heeft het woord.

De heer Koen Helsen : Mijnheer Malcorps, ik wil de twee dossiers wel ontkoppelen. Er moet op korte termijn een oplossing komen voor de hulpdiensten. Ik sluit me terzake volledig aan bij het standpunt van mevrouw Van den Eynde. Op langere termijn moet de ontsluitingsproblematiek onder de loep worden genomen.

Mijnheer de minister, ik vind de opmerking over illegalen en dieven een drogreden. Het is technisch perfect haalbaar om daar een slagboomsysteem te plaatsen en ervoor te zorgen dat alleen de hulpdiensten erdoor komen. Dat is geen enkel probleem. Ik heb veel begrip voor de omwonenden, maar u moet me nu toch eens zeggen wat het belangrijkste is : de overlast of de ongevallen met gewonden en doden als gevolg ? We moeten blijven aandringen op een slagboomsysteem dat technisch perfect haalbaar is.

Ik heb ook gelezen over de problematiek van de zonering van de hulpdiensten. De voorpost van de brandweer van Lier in Ranst ligt op 2 kilometer van de bedoelde plek. Dat is niet ver.

Inzake het op- en afrittencomplex weet ik niet wat er zo strijdig is met het RSV. Er wordt gesproken van een tussenafstand van 8 tot 10 kilometer tussen op- en afritten. Is dat realistisch ? Ik denk van niet. Volgens mij staat dat trouwens niet in de bindende bepalingen van het RSV en is dat geen reden om het af- en oprittencomplex af te wijzen. Doorverwijzing naar het rond punt van Wommelgem is niet haalbaar. Ik nodig u uit om de situatie ter plaatse

te komen bekijken. Wat de heer Malcorps voorstelt, is geen alternatief. Dat blijkt ook duidelijk uit de studie. De GOM Antwerpen heeft haar werk goed gedaan. Ik dring erop aan dat er snel werk wordt gemaakt van het mooie voorstel dat ze heeft gedaan.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : We moeten op federaal niveau aan de bevoegde minister vragen waarom de politie het voorstel radicaal afwijst.

Wat het probleem betreft van het op- en afrittencomplex en de ontsluiting van de industriewijk, gaat het antwoord van de minister in de goede richting. In de brief van minister Van Mechelen aan minister Stevaert lees ik : 'De bepaling dat de afstand tussen de aansluitingen ten minste 8 tot 10 kilometer bedraagt, is echter opgenomen in het richtinggevend gedeelte van het RSV en niet in de bindende bepalingen, zodat de Vlaamse regering er dus uitgebreid en gemotiveerd vanaf kan wijken omwille van onvoorziene ontwikkelingen van de ruimtelijke behoeften. Indien dit laatste niet gewenst is, kan een bijkomend oprittencomplex reeds in 2003 worden opgenomen in het RSV bis.' Mijnheer de minister, ik begrijp dat dit niet uw bedoeling is. U wilt dat bij de totale herziening van het RSV bekijken.

Minister Steve Stevaert : Er worden een aantal zaken op één hoop gegooid. De leden dringen nogmaals aan op een slagboomsysteem. Ik zal daarover een brief schrijven naar minister Duquesne. We zullen zien wat zijn conclusie is. Er is ook een probleem met de organisatie van de hulpdiensten. Ook daarover zal ik de minister aanschrijven.

Over het op- en afrittencomplex heb ik gezegd dat dit duidelijk niet in het bindende gedeelte van het RSV staat, maar wel in het richtinggevende. Binnenkort zijn we aan de eerste fase toe. Het is in dat kader dat dit moet worden bekeken en niet in het RSV bis. Dat valt onder de bevoegdheid van de minister van Ruimtelijke Ordening.

De voorzitter : Is er een verschil tussen de herziening van het RSV bis en de evaluatie van het RSV ?

Minister Steve Stevaert : Het RSV is opgemaakt voor 10 jaar. Er is in het decreet ingeschreven dat er na 5 jaar een tussentijdse evaluatie komt en eventueel een beperkte bijsturing. Het RSV bis is pas over 5 jaar aan de orde.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer André-Emiel Bogaert tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het opleggen van een maximumprijs bij de vrijmaking van de elektriciteitsmarkt

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Bogaert tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het opleggen van een maximumprijs bij de vrijmaking van de elektriciteitsmarkt.

De heer Bogaert heeft het woord.

De heer André-Emiel Bogaert : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, we komen uit een vrij gesloten markt met hoge prijzen en een monopoliepositie. Nu komt er via Europese regelgeving een nieuwe structuur waarmee de consument niet is vertrouwd. Mijnheer de minister, uw vrij gedurfde stelling om energieprijzen te plafonneren was een duidelijke assist, waarop federaal vice-premier Vande Lanotte handig heeft ingespeeld. Hij zei dat er voor 18 mei een maximum energietarief moet komen.

Alhoewel de energieprijs een federale bevoegdheid is en de staatssecretaris voor Energie een wetsontwerp uitwerkt, gaf u een duidelijk beleids-signaal om een maximumprijs op te leggen. U bent er terecht niet gerust in. De vrijmaking van de elektriciteitsmarkt zou wel eens tot hogere prijzen kunnen leiden.

Mijnheer de minister, zelfs de voorzitter van de VREG, die zich doorgaans van commentaar onthoudt, stelde dat hij verrast was door uw uitspraak. Het plafonneren van energieprijzen is immers een tot op heden nooit gezien gegeven op de Belgische markt, ook niet onder het oude systeem.

De liberalisering van de elektriciteitsmarkt voor alle particulieren vanaf 1 juli 2003 werd aanvankelijk bejubeld als een zaligmakend wapen tegen de vroegere prijsmonopolies, maar zou volgens ingewijden wel eens een averechts effect kunnen hebben. Ik hoop natuurlijk dat dat niet het geval zal zijn. Met de Vlaamse verkiezingen van 2004 voor ogen zou dit electoraal alleszins vrij rampzalig kun-

nen zijn. Daarom breekt u een lans om bij de volgende federale regeringsbesprekingen de volledige bevoegdheid voor energie naar de gewesten over te hevelen. Dat is een niet onbelangrijk beleidsthema.

Mijnheer de minister, uw voorstellen zijn te begrijpen. Ze zijn goed bedoeld en komen waarschijnlijk tegemoet aan een bepaalde noodzaak. U vergeet echter te zeggen dat het invoeren van vaste tarieven net datgene is dat Europa door de liberalisering van de energiemarkt wou afschaffen. Volgens u moet het maximumtarief vanaf de liberalisering gelijk zijn aan het tarief dat elke particulier nu betaalt. Wat blijft er dan over van de vrije markt, waarop lagere prijzen en een betere dienstverlening moeten worden bekomen dankzij het uitsluiten van monopolies en het aanzwengelen van de concurrentie ?

Ook de kostprijs – voor overheid en particulieren – van de wettelijk in te stellen universele dienstverlening moet nog worden vastgesteld. De kostprijs van die universele dienstverlening zal ook worden doorgerekend in de eindprijs. Ook daarom is het zeer moeilijk om nu reeds maximumtarieven in te voeren.

Mijnheer de minister, houdt uw vraag eveneens het standpunt van de Vlaamse regering in ? Werd hierover binnen de Vlaamse regering een debat gevoerd ?

Valt de invoering van verplichte maximumtarieven bij de openstelling van de energiemarkt te rijmen met de Europees gerichte normering tot liberalisering van deze markt ?

Hebt u hier als bevoegd minister gesprekken over gehad met het federale niveau en zo ja, werden ter zake bepaalde afspraken gemaakt ?

Kunt u zich vinden in de electorale belofte van vice-premier Vande Lanotte om nog voor de stembusslag een maximaal energietarief wettelijk te verankeren ?

Wordt uw verzoek om bij de volgende federale regeringsbesprekingen de volledige bevoegdheid voor energie naar de gewesten over te hevelen, ingeschreven in het memorandum van de Vlaamse regering, overeenkomstig de resolutie van het Vlaams Parlement die werd goedgekeurd op 12 februari 2003 ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, als gevolg van twee Europese richtlijnen – een voor elektriciteit en een voor aardgas – zullen alle elektriciteits- en aardgasverbruikers in alle lidstaten van de Europese Unie op termijn hun energieleverancier vrij kunnen kiezen. De bedoeling van de vrijmaking van de energiemarkt is te zorgen voor lagere energieprijzen en een betere dienstverlening dankzij de toegenomen concurrentie. Op dit moment speelt de concurrentie in België zich enkel af op het niveau van de levering van elektriciteit en gas. In Vlaanderen bijvoorbeeld zijn er zeventien respectievelijk zes bedrijven met een vergunning voor de levering van elektriciteit respectievelijk aardgas aan afnemers die ervoor in aanmerking komen.

De productie van elektriciteit en de invoer van aardgas zijn in de praktijk nog steeds een quasi-monopolie. Zo beschikken Electrabel en SPE samen over meer dan 97 percent van de elektriciteitsproductiecapaciteit in België. Bovendien is de invoercapaciteit voor elektriciteit beperkt. Als gevolg daarvan zijn bijna alle leveranciers verplicht om hun elektriciteit bij Electrabel-SPE aan te kopen. Aangezien het op korte termijn voor nieuwe leveranciers zeer moeilijk is om een eigen productiecapaciteit te verwerven en gelet op de lange termijn die nodig is voor de uitbreiding van de invoercapaciteit, bestaat het risico dat er in de vrije energiemarkt misbruik wordt gemaakt van deze monopoliesituatie.

Om machtsmisbruik te vermijden, is het belangrijk dat de overheid in een overgangperiode maximumprijzen vastlegt. Ik ben er voorstander van om de maximumprijzen in de vrije markt gelijk te stellen aan de maximumprijzen in de gebonden markt. Aangezien diverse federale en gewestelijke heffingen vroeger reeds bestonden en aangezien de meeste heffingen zowel bestaan in de vrije als in de gebonden markt, bestaat er geen risico dat de elektriciteits- en aardgasleveranciers niet bereid zullen zijn om in de vrije markt elektriciteit en gas te leveren tegen de maximumprijzen voorzien in de gebonden markt. Net zoals in de gebonden markt, kunnen de energieleveranciers ook in de vrije markt kortingen toekennen op de door de overheid gepubliceerde maximumtarieven.

De Vlaamse regering is het erover eens dat de vrijmaking van de energiemarkt moet leiden tot een verlaging van de prijzen en een verbetering van de dienstverlening. Het opleggen van een maximumtarief voor elektriciteit past in deze doelstelling. De Europese richtlijnen voorzien in de mogelijkheid voor lidstaten om sociale en ecologische correcties

aan te brengen bij de vrijmaking van de energiemarkt in hun land. Het opleggen van een maximumtarief is een sociale correctie die mogelijk machtsmisbruik wil vermijden. De federale staatssecretaris voor Energie, de heer Deleuze, heeft zich reeds akkoord verklaard om werk te maken van de wettelijk voorziene mogelijkheid om maximumprijzen in te voeren. Ik kan mij ook perfect vinden in de visie van vice-premier Vande Lanotte om dergelijke maximumtarieven in te voeren vóór de volledige vrijmaking van de Vlaamse energiemarkt in juli 2003.

De discussie over de maximumtarieven maakt nogmaals duidelijk dat het niet efficiënt is dat de gewesten bevoegd zijn voor de distributie van elektriciteit en aardgas, terwijl de federale overheid bevoegd is voor de distributienettarieven en voor de tarieven voor de levering van elektriciteit en gas aan eindverbruikers. Daarom herhaal ik mijn pleidooi om de bevoegdheid over energietarieven over te hevelen naar de gewesten. Ik ga hiermee in op een resolutie van het Vlaams Parlement van 12 februari 2003, waarin wordt gevraagd om bij de volgende staatshervorming te streven naar coherente bevoegdheidspakketten.

De voorzitter : De heer Bogaert heeft het woord.

De heer André-Emiel Bogaert : Ik kan mij vinden in het antwoord van de minister. Ik heb er geen enkel probleem mee. De vraag is of dit initiatief voor het vastleggen van maximumtarieven een federale materie blijft. Vlaanderen kan zeggen wat het wil, het blijft de bevoegdheid van het federale niveau om via wetten maximumtarieven vast te leggen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer André-Emiel Bogaert tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie en tot mevrouw Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, over de uiteindelijke gevolgen van de Kyoto-normen voor de in Vlaanderen gevestigde bedrijven

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Bogaert tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en

Voorzitter

Energie en tot mevrouw Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, over de uiteindelijke gevolgen van de Kyoto-normen voor de in Vlaanderen gevestigde bedrijven.

De heer Bogaert heeft het woord.

De heer André-Emiel Bogaert : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de laatste tijd wordt in de bedrijfswereld, vooral in bepaalde bedrijfstakken, met spanning uitgekeken naar de uiteindelijke beslissing die Vlaanderen zal nemen inzake de toepassing van de Kyoto-normen. De bedrijven dringen aan op duidelijkheid.

Het protocol van Kyoto dateert reeds van december 1997. Dit protocol werd met het bijbehorende raamverdrag inzake klimaatveranderingen toepasselijk verklaard wat het Vlaams Gewest betreft. In juni 2002 ging de Vlaamse regering principieel akkoord met de goedkeuring van een Vlaams Klimaatplan, voorgesteld door de minister van Milieu, mevrouw Dua. Dit plan bevat 33 maatregelen en projecten en handelt ook over de uitstoot van broeikasgassen, die zou moeten dalen. Het Vlaams Klimaatplan werd voor bespreking en advisering voorgelegd aan het Vlaams Parlement, de SERV en de MINA-raad.

In het Vlaams Parlement werden in Verenigde Commissies de nodige besprekingen gevoerd en hoorzittingen gehouden. Er werden ook bedrijfsbezoeken afgelegd, onder andere aan petrochemiebedrijven op de Antwerpse Linkeroever, waar onmiddellijk bleek dat de bedrijfswereld aandringt op duidelijkheid ter zake. Nu komen wij op het punt waarop de principiële goedkeuring van 28 juni 2002 moet worden omgezet in een formele goedkeuring, al dan niet aangepast aan de binnengekomen adviezen. De tijd dringt dus.

Ook in het buitenland is men hier volop mee bezig. In de laatste studie van de 500 grootste transnationale bedrijven, waarvan ik percentages heb vermeld in de schriftelijke versie van mijn vraag, werd gesteld dat deze bedrijven zich wereldwijd kunnen clusteren. Er zijn zelfs bepaalde gebieden, waaronder Patagonië, die al werden weerhouden, zodat ze wat de Kyoto-normen betreft niet te zwaar doorwegen op bepaalde productieprocessen. De bedrijven zouden zich clusteren, gaande van de aanvoer van de basisproducten tot de productie van het eindproduct. De bedrijven die zich hebben verenigd in een bepaalde clustervorm, zouden zich dan herlokalisieren in bepaalde gebieden. Dat bete-

kent ook dat men dan zou delokalisieren uit andere gebieden, waaronder Vlaanderen.

Daarom dringt de tijd en moet duidelijkheid worden verschaft. Bedrijven moeten een kostenplaatje opmaken en aan toekomstplanning doen. Ze moeten investeringen uitspreiden en hun productieprocessen aanpassen aan normeringen. Dat laatste is het belangrijkste. Uit de studie die ik zonet heb vermeld blijkt echter dat slechts 20 percent van de bedrijven tot op heden maatregelen heeft genomen om de uitstoot van broeikasgassen tegen te gaan. Anderzijds is het wel zo dat de overgrote meerderheid van die ondernemingen wel degelijk wil investeren in de emissiereductie, omdat ze vrezen dat investeerders in de toekomst milieuvervuilende bedrijven zullen schuwen.

Het VEV heeft op de stelling dat de bedrijfswereld daar te weinig aan doet, terecht gereageerd door te zeggen dat het verleden heeft aangetoond dat de beste leerlingen vaak de zwaarste straffen hebben gekregen. Bedrijven die op voorhand reeds hadden geïnvesteerd, werden later geconfronteerd met normen waardoor hun inspanningen werden bestraft. Bedrijven die nog geen inspanningen hadden gedaan, werden bevoordeeld.

Op dit ogenblik is er volgens het onderzoek een wildgroei aan allerlei niet-gecoördineerde voorstellen en maatregelen, zoals bijvoorbeeld het verminderen van de transportkosten, het invoeren van telewerk, het algemeen maken van videovergaderingen en het installeren van 'intelligente' robotica. Er gebeurt veel, maar er is geen kapstok om alles aan op te hangen. Die kapstok zal de Kyoto-norm zijn die Vlaanderen aan de bedrijfswereld zal opleggen. De noodkreet om binnen de meest redelijke termijn in kennis te worden gesteld van de wettelijke verplichtingen komt vooral uit het Antwerpse havengebied, de Gentse kanaalzone en de middenkust.

Gezinnen zullen zich in hun consumentengedrag ook moeten laten leiden door de Kyoto-normen die worden opgelegd. Ik denk dan vooral aan het aankopen van voertuigen en aan het aankopen en renoveren van huizen. Dat zijn aankopen en investeringen die voor langer dan 5 jaar worden gedaan.

Via het Vlaams Klimaatplan zal het Vlaams Gewest een autonome bijdrage leveren aan het Nationaal Klimaatsplan. Het Vlaams Klimaatplan zal vooral aandacht besteden aan de uitvoering van de maatregelen die tot de Vlaamse bevoegdheden behoren.

Bogaert

Wat is de huidige stand van zaken van het Vlaams Klimaatplan na het overleg en de adviesvragen? Wat is het wettelijke statuut van het Vlaams Klimaatplan en welke repercussies zal het hebben op de openbare orde, de burgers en de bedrijven? Op 28 juni 2002 werd het Vlaams Klimaatplan principieel goedgekeurd. Zal het plan nog worden gewijzigd voor het definitief wordt goedgekeurd? Volgens welke timing zal de Vlaamse regering de Vlaamse bedrijven inlichten over de stringente normen die ze vanaf een bepaalde datum zullen moeten naleven? Over welke overgangperiode beschikken de bedrijven om zich aan die normen aan te passen? Zal het principieel goedgekeurde Vlaams Klimaatplan nog worden geactualiseerd in 2003? In welke mate worden de geplande projecten reeds uitgevoerd?

De voorzitter : De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de impact van de toepassing van de Kyoto-normen werd al meermaals bestudeerd. Het gaat echter om een zeer complexe materie en het lijkt me dan ook onmogelijk om een sluitende analyse van alle effecten te maken. Het Rekenhof heeft reeds getracht een en ander te becijferen en ook professor Proost heeft in dat verband al studiewerk verricht. Op het niveau van de federale overheid werd bovendien onlangs een studie gemaakt over de lastenverdeling onder de gewesten van de Kyoto-verplichtingen.

De effecten van de normen lijken niet onoverkomelijk of catastrofaal te zullen zijn voor de economische rendabiliteit van onze bedrijven en voor de tewerkstelling. Er zullen natuurlijk wel gevolgen zijn, maar die zullen in twee richtingen werken. Sommige investeringen zullen bijvoorbeeld voor een economische stimulans zorgen en nieuwe jobs creëren. De effecten waarmee we worden geconfronteerd als er geen maatregelen worden genomen, zullen wel catastrofaal en onoverkomelijk zijn.

Internationaal beschouwd zijn de Kyoto-normen minimaal, tenminste als we de laatste IPCC-berekeningen mogen geloven. Dus als we de normen niet halen, zal dat catastrofale gevolgen hebben voor de economie, de bedrijven en de samenleving. Denk maar aan de schade door de steeds frequenter wordende stormen. De Vlaamse overheid houdt bij het aanleggen van nieuwe dammen en dijken nu al rekening met het feit dat de zeespiegel tussen nu en 100 jaar met ongeveer 60 centimeter zal stijgen.

De huidige situatie heeft dus al gevolgen voor de overheid.

Grote internationale verzekeringsmaatschappijen waarschuwen nu al voor faillissementen in hun sector. We praten dan meteen over miljoenen of zelfs miljarden euro's. Verzekeringspremies voor burgers en bedrijven zullen stijgen.

We hebben er dus alle belang bij dat we de Kyoto-normen proberen te realiseren via het opleggen van een aantal verplichtingen aan sectoren die dat liever niet zien gebeuren. We leggen die maatregelen zeker niet op voor ons plezier of om bepaalde sectoren te pesten. Het is gewoon nodig dat we iets doen.

We moeten zo snel mogelijk duidelijkheid creëren voor de bedrijven. Op die manier weten ze waar ze aan toe zijn en kunnen ze snel de nodige maatregelen nemen. Duidelijkheid is ook nodig om de bedrijven de mogelijkheid te geven om hun investeringen te structureren en te plannen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, het ontwerp van Vlaams Klimaatplan werd voor advies en bespreking voorgelegd aan de MINA-raad, de SERV en het Vlaams Parlement. Na de bespreking in het Vlaams Parlement op 27 januari 2003 werd een aangepast voorstel voorbereid dat ter goedkeuring zal worden voorgelegd aan de Vlaamse regering. Het voorstel staat op de agenda, maar het gaat om een moeilijk werkstuk.

De goedkeuring van de Vlaamse regering omvat de opdracht voor de betrokken administraties om de maatregelen die zijn opgenomen in het Vlaams Klimaatplan, verder uit te werken en om concrete beleidsvoorstellen voor te leggen aan de Vlaamse regering. Voor elke afzonderlijke maatregel moet de Vlaamse regering vervolgens haar goedkeuring geven over de uitvoering van de maatregel en over de mogelijke budgettaire en personeelsgevolgen daarvan. Het kan dan bijvoorbeeld gaan om subsidieregelingen, beleidsovereenkomsten of reglementaire verplichtingen.

Naar aanleiding van de verschillende adviezen en besprekingen, werden vooral de procedures en de visie inzake de totstandkoming van het Vlaams Klimaatplan aangevuld. De maatregelen zelf werden niet gewijzigd, aangezien de eerste herziening van het Vlaams Klimaatplan reeds voor het zomerreces zal gebeuren. Vervolgens zal telkens bij het begin van een kalenderjaar een aangevuld en geëvalu-

Stevaert

eerd Klimaatplan aan de Vlaamse regering worden voorgelegd.

De Vlaamse regering keurde op 29 november 2002 het benchmarkingconvenant goed. Dit convenant beschrijft de vereisten waaraan een onderneming moet voldoen om geen bijkomende en specifieke verplichtingen opgelegd te krijgen in verband met de beperking van het energieverbruik en de CO₂-emissie.

Op 9 december 2002 werd een Europees politiek akkoord bereikt over de Europese ontwerprichtlijn over de handel in broeikasgasemissierechten. Deze ontwerprichtlijn schrijft voor dat bedrijven vanaf 2005 emissierechten moeten voorleggen naargelang van hun emissie. De lidstaten moeten tot 2007 de emissierechten gratis verdelen over de installaties die onder de richtlijn vallen. Voor Vlaanderen zal het benchmarkingconvenant worden gebruikt als objectief criterium voor de verdeling van de emissierechten. Bedrijven die voldoen aan het ben-

chmarkingconvenant, zullen voldoende emissierechten krijgen.

De voorzitter : De heer Bogaert heeft het woord.

De heer André-Emiel Bogaert : Ik veronderstel dus dat het dossier morgen op de regeringsagenda staat. Als er een regeringsbeslissing wordt genomen, zal het parlement daar ongetwijfeld over worden ingelicht.

Het is blijkbaar de bedoeling van de Vlaamse regering om het plan jaar na jaar aan te passen aan de noden.

Minister Steve Stevaert : Er is inderdaad een jaarlijkse bijsturing gepland.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 13.21 uur.*
