

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



Zitting 2004-2005

16 november 2004

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van mevrouw Dominique Guns tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de doorstroming van het verkeer in stedelijke gebieden

Vraag om uitleg van mevrouw Hilde Crevits tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de omvorming van de N49 tot autosnelweg

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de activiteiten van de regionale luchthaven Brugge-Oostende

Vraag om uitleg van de heer Koen Van den Heuvel tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het wegwerken van zogenaamde zwarte punten met FFEU-middelen

Vraag om uitleg van de heer Jan Verfaillie tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het project North Sea Bio Energy

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 16 november 2004

Waarnemend voorzitter: de heer Frans Peeters

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 14.08 uur.*

Vraag om uitleg van mevrouw Dominique Guns tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de doorstroming van het verkeer in stedelijke gebieden

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Guns tot mevrouw Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de doorstroming van het verkeer in stedelijke gebieden.

Mevrouw Guns heeft het woord.

Mevrouw Dominique Guns: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, iedereen stelt sinds jaar en dag vast dat het fileprobleem steeds groter wordt. Op de E40 van Gent naar Brussel begon de file vroeger in Affligem, daarna in Aalst en nu staat er een file vanaf Wetteren en Erpe-Mere.

Ik heb met verbazing vastgesteld dat de werken aan de Antwerpse ring niet hebben geleid tot de in alle kranten voorspelde verkeerschaos. De capaciteit van de Antwerpse ring werd verminderd met 50 percent, maar ik kan me moeilijk indenken dat 50 percent van het verkeer plots niet meer over de Antwerpse ring moest tijdens de periode van de werken.

Tijdens de werken op de E40 tussen Affligem en Brussel was het veel interessanter in Brussel het doorgaand verkeer te volgen naar Aalst, daar om te draaien en zo naar Affligem te rijden. Op die manier werd een half uur tijd gewonnen in verge-

lijking met het volgen van de strook die de afrit van Ternat en Affligem nog bediende.

De organisatie van de verkeersstromen tijdens de werken was succesvol. Het was opvallend dat er een splitsing ontstond tussen het doorgaand en het plaatselijk verkeer. Daardoor ondervond het doorgaand verkeer minder hinder.

Mevrouw de minister, bestaan er vergelijkbare verkeerstellingen over de drukte voor en tijdens de werken aan de Antwerpse ring? Als deze gegevens niet beschikbaar zijn, wilt u hierover dan de komende maanden een studie organiseren? Kan een studie gemaakt worden over de effecten op het fileprobleem van de splitsing van het doorgaand en het lokaal verkeer? In de toekomst kunnen we hiermee rekening houden in stedelijke gebieden waar het verkeer ook dreigt vast te lopen.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het zou zinvol zijn dat we een overzicht krijgen over de manier waarop verkeersstudies gebeuren in Vlaanderen. In de krant verschijnen regelmatig commentaren dat de verkeersstromen worden gereduceerd, maar ik vind dat we in Vlaanderen, in tegenstelling met Nederland, te weinig studeren op bepaalde domeinen.

We mogen niet alleen naar het autoverkeer kijken. In het kader van de werken aan de Antwerpse ring zijn ook andere begeleidende maatregelen genomen. Er was ook een afschrikkingseffect, want iedereen zou over Brussel rijden om Gent te bereiken. In de studie moet worden bekeken of zich een verplaatsing van de verkeersstromen heeft voorgedaan.

Peumans

De ring van Antwerpen is geen autosnelweg, maar een veredelde steenweg. We moeten eerlijk zijn: er zijn heel veel op- en afritten. Bij wijze van spreken gaan mensen uit Borgerhout via de ring een pakje sigaretten halen in Berchem. De ring is bedoeld als een doorstromingsweg, niet als weg met een verdekend effect.

Ik hoop dat in de studie ook Brussel wordt bekeken, want veel mensen verplaatsen zich nu op een andere manier. Daarnaast moeten we ook bekijken wat de effecten zijn van een aantal andere geleidende maatregelen.

De voorzitter: Mevrouw Guns heeft het woord.

Mevrouw Dominique Guns: We zagen veel auto's langs de E40 passeren en een aantal mensen hebben het openbaar vervoer genomen, maar de verkeersstroom is niet met 50 percent gedaald.

Ik heb het voorbeeld gegeven van de werken aan de E40, waarbij je veel sneller naar Aalst en terug naar Affligem kon rijden dan gewoon aan te schuiven.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik kan niet op alle vragen antwoorden, maar we moeten wel op zoek gaan naar de antwoorden.

Het hoofdwegennet in Vlaanderen is uitgerust met een aantal geautomatiseerde meetpunten die bijna continu een beeld geven van de gemeten intensiteit, met name het totaal aantal voorbijrijdende voertuigen.

Tijdens de werken aan de binnenring rond Antwerpen kon het meetsysteem weinig bruikbare gegevens leveren omdat de rijstroken herschikt waren. Het onderliggende wegennet is maar in erg beperkte mate uitgerust met geautomatiseerde meetapparatuur. Om toch indicaties van de verschuivingen van de verkeersstromen in kaart te kunnen brengen, werden vanaf het voorjaar van 2004 een beperkt aantal bijkomende meetpunten aangebracht op de belangrijkste gewestwegen in het Antwerpse. De hiermee opgemeten intensiteit moet periodiek

en lokaal bekeken worden. De resultaten worden doorgaans herleid tot kwartier- of uurwaarden.

U vroeg of we hierover een studie zouden kunnen laten maken. De resultaten van de metingen van voor, tijdens en na de werkzaamheden laten toe een zicht te krijgen op de evolutie van de verkeersdrukte en de heroriëntatie van de verkeersstromen. De analyse wordt op dit moment uitgevoerd maar is nog niet afgesloten. Ik kan u dus nog geen gegevens leveren. Er moet echter worden opgemerkt dat de dichtheid van het meetpuntennet globaal genomen beperkt is, wat maakt dat de resultaten niet als absolute waarden kunnen worden gebruikt maar veeleer als een relatieve vergelijking tussen verschillende periodes en tussen verschillende wegvakken.

Om een meer nauwkeurige opvolging van het verkeer in Vlaanderen toe te laten, investeert het gewest continu in de uitbreiding en opwaardering van geautomatiseerde meetsystemen. Zo zullen in de komende maanden een aantal bijkomende meetpunten worden geïnstalleerd, vooral met de bedoeling de vrachtverkeersstromen beter te situeren. Aldus zou ook de evaluatie van de verkeerssituatie tijdens de hoofdperiode van de renovatie van de ring beter kunnen worden onderbouwd.

U vroeg naar een studie over de effecten op het fileprobleem door de splitsing van het lokaal en doorgaand verkeer. Het kunnen beheersen van de verkeerssituatie tijdens de werkzaamheden is het resultaat van een groot aantal diverse maatregelen. Naast een focussen op het geïntegreerd en dynamisch verkeersmanagement werden tal van minder-hindermaatregelen doorgevoerd, denk maar aan het tijdelijk heroriënteren van de Singel tot een alternatieve stadsring, de uitbreiding en de promotie van alternatieve vervoerswijzen, de spreading van de havenactiviteiten enzovoort. Er werd bovendien erg veel energie gestoken in sensibilisering en communicatie die leidde tot de zogenaamde chaos. Bovendien toonden de meetresultaten aan dat behoorlijk wat buitenlands verkeer de regio tijdens de werkzaamheden heeft vermeden. Het buitenlands verkeer dat is weggebleven, is moeilijk in te schatten, alsook het binnenlands verkeer dat zich heeft verplaatst naar alternatieve wegen.

Het zo goed als uitsluiten van het lokale verkeer op de ring heeft uiteraard een gunstig effect gehad op de verkeersvraag op de ring. We mogen echter niet

Van Brempt

vergeten dat het maar mogelijk was door een verregaande opwaardering van de Singel. Denk aan de tijdelijke bruggen, het aanpassen van de kruispunten en verkeerslichten en de snelle interventie bij incidenten. Ik benadruk het tijdelijk karakter daarvan. Verder was er ook een voorbeeldig verkeersbeheer op de Singel plus het geheel onderliggende wegennet en een erg strakke coördinatie van alle andere verstoringen, zoals het uitstellen van kleine werkzaamheden, zeker op de belangrijkste alternatieve routes.

Elke beoordeling die we maken, moet dan ook rekening houden met al die flankerende maatregelen, alsook met de aanwezigheid van een onderliggend wegennet, wat perfect toeliet een valabel alternatief voor het lokaal verkeer uit te werken. Die laatste factor moet mogelijk als eerste worden onderzocht als er een scheiding van lokaal en doorgaand verkeer zou worden overwogen. De doorgevoerde categorisering van het wegennet en de bepaling van onder meer het RSV blijven uiteraard van uitzonderlijk belang.

Ik weet dat mijn antwoord vrij technisch is, maar het is belangrijk om het toch eens op deze wijze toe te lichten. Ik benadruk dat ik samen met minister Peeters moet vaststellen dat we vandaag te weinig gegevens hebben en dat de gegevens waarover we wel beschikken op dit moment nog worden geanalyseerd. Als de analyses er zijn, brengen we u daar uiteraard van op de hoogte. Dit moet ons echter aanzetten om tijdens deze regeerperiode erg ambitieus te zijn. Als we de ambitie hebben om het verkeer meer te managen, dan moeten we over betere gegevens kunnen beschikken.

De voorzitter: Mevrouw Guns heeft het woord.

Mevrouw Dominique Guns: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Er moet nog een tweede deel van de werkzaamheden aan de Antwerpse ring worden uitgevoerd. Het zou goed zijn dat we ons dan nog beter zouden voorbereiden om de tellingen te kunnen zodat het niet meer gebeurt dat de tellingen niet optimaal zijn omwille van technische gebreken.

Ik vind het wat spijtig dat u zegt dat we een deel van het lokaal verkeer terug op de Singel hebben kunnen brengen door de opwaardering ervan. U

benadrukt dat dit tijdelijk is. Dan komen we echter bij wat de heer Peumans opmerkte, namelijk dat de mensen de autostrade gebruiken om die twee afritten verder weer te verlaten in plaats van de Singel te gebruiken omdat ze daar te lang moeten aanschuiven.

Er bestaat een vrij goede studie over mobiliteit in Nederland. Ik heb ze spijtig genoeg opzij gelegd en vind ze niet meer terug. Daarin stond onder meer dat kruispunten en verkeerslichten enorm veel opstoppingen veroorzaken. Het zou interessant zijn deze studie ook eens op te zoeken. Mocht ik ze terugvinden, dan zal ik ze bezorgen.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik benadruk het tijdelijk karakter omdat de wijze waarop vandaag de opwaardering van de Singel tot een soort stadsring is georganiseerd, erg nefast is voor de inwoners van Antwerpen en vooral voor de districten buiten de Singel. Deze inwoners zijn op dit ogenblik eigenlijk afgesloten van de binnenstad, en dat kan moeilijk het beeld zijn op de toekomstige ontwikkeling van de stad Antwerpen en haar districten.

U weet ongetwijfeld ook dat er wel een mobiliteitsvisie is ontwikkeld in Antwerpen en dat daarin eigenlijk de omgekeerde beweging wordt gemaakt. Van de Singel wordt een groene boulevard gemaakt, die echt een link legt tussen de districten en de binnenstad. Er wordt gezorgd voor een vrije tram- en busbaan en voor wandelmogelijkheden, terwijl de ontwikkeling van onder andere kantoorgebouwen mogelijk wordt gemaakt. De ring zal dan enerzijds het doorgaand verkeer en anderzijds het verkeer van de Singel en het binnenringverkeer te verwerken krijgen.

Dat is echter toekomstmuziek. Het zal wel enige tijd duren vooraleer alles klaar is. De visie is er echter. Er wordt rekening gehouden met de mobiliteit en de leefbaarheid van de stad, de districten en de omliggende gemeenten.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Hilde Crevits tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de omvorming van de N49 tot autosnelweg

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Crevits tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de omvorming van de N49 tot autosnelweg.

Mevrouw Crevits heeft het woord.

Mevrouw Hilde Crevits: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, in het verleden werden over deze omvorming al een aantal schriftelijke vragen en vragen om uitleg gesteld. Mijnheer de minister, u bent de nieuwe beleidsverantwoordelijke en ik ben een nieuw parlementslid. Ik zou dan ook graag uw aandacht vestigen op deze problematiek.

De N49 is een erg druk bereden weg. Het snelle toeristische verkeer van en naar de kust maakt er gebruik van. Er is heel wat zwaar vrachtverkeer door de verbinding met de haven van Zeebrugge en de Antwerpse haven. Specifiek is dat er ook heel wat trage landbouwvoertuigen rijden en dat lokaal verkeer die weg neemt.

De omvorming van de N49 is dan ook niet alleen vanuit verkeerstechnisch oogpunt belangrijk, maar ook voor de bevordering van de verkeersveiligheid. Het mengen van het verkeer, zoals dat nu gebeurt aan de verkeerslichten op de N49, heeft in het verleden geregeld tot zware ongevallen geleid, vooral dan in Oost-Vlaanderen. Op woensdag 13 oktober en op zaterdag 23 oktober gebeurde bijvoorbeeld een zwaar, respectievelijk een dodelijk ongeval ter hoogte van Sint-Rita. De voorbeelden uit het verleden zijn echter bijzonder talrijk.

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, dat werd goedgekeurd op 23 september 1997, werd beslist over te gaan tot de omvorming van de N49. Door het wegnemen van kruispunten en het aanleggen van langswegen, overbruggingen en onder-tunnelingen wilde men de N49 omvormen tot een autosnelweg. Sindsdien werd vanaf Antwerpen in de richting van de kust een stuk van de omvorming gerealiseerd. Momenteel zijn ze gekomen aan een tunnel onder het kanaal Gent-Terneuzen.

Dit jaar werd echter op het investeringsprogramma wegen 2004 meer dan 6 miljoen euro voor de ombouw van de N49 in Damme geschrapt. Aangezien het investeringsprogramma voor wegenwerken thans een jaarprogramma is, in tegenstelling tot vroeger toen het een driejarenprogramma was, is het onduidelijk voor welke termijn de geplande werken nu zijn uitgesteld.

Mijnheer de minister, bij dit project van nationaal belang wordt blijkbaar niet echt een consistente langetermijnpolitiek gevoerd. Uiteraard is dat geen verwijt aan uw adres, aangezien u pas minister bent geworden. Vanwege de hoogdringendheid van de omvorming, zowel met het oog op de verkeersveiligheid als op de ontsluiting van de haven van Zeebrugge, en omwille van de acute problemen op de N49, zou ik u de volgende vragen willen stellen.

Hebt u een zicht op de timing van de omvorming van de N49 in West-Vlaanderen? Wat is de aanvangsdatum van de werken en wat zijn de jaarprogramma's? In welke kredieten is voorzien voor volgend jaar of voor het jaar daarna? Dezelfde vragen gelden voor Oost-Vlaanderen. Daar zijn al heel wat werken gebeurd, maar er zijn nog een tweetal trajecten te gaan. Hebt u een idee van de timing van die werken en van de daarvoor voorziene kredieten?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, veertien dagen geleden heb ik van de voorzitter van het parlement een brief ontvangen, waarin hij zei dat we, omdat we de beleidsnota en de begrotingen voor 2004 en 2005 bespreken, al onze vragen moeten sparen tot het punt in kwestie hier besproken wordt. Ik heb me daar keurig aan gehouden, al zou ook ik een aantal vragen om uitleg kunnen stellen. Ik begrijp dan ook niet waarom dit soort vragen nu wordt gesteld. Ze horen bij de bespreking van de begroting van de minister voor 2005.

De voorzitter: U hebt gelijk over die brief, maar deze vraag werd ingediend voordat die brief werd verstuurd.

De heer Jan Peumans: Ik heb er geen probleem mee dat mevrouw Crevits nu haar vraag stelt. Mijn opmerking is algemeen bedoeld. Het heeft geen zin

Peumans

dat de voorzitter brieven stuurt, als zijn richtlijnen dan niet worden toegepast.

Mevrouw Hilde Crevits: Ik heb deze vraag ingediend voor die brief. Daar heb ik geen enkele reactie op gekregen, en de vraag staat vandaag geagendeerd. Ik heb dan ook het volle recht ze nu te stellen.

De heer Jan Peumans: Ik richt me ook niet tot u. Ik heb er geen bezwaar tegen dat u vragen stelt, al zijn het er twintig, maar dan spreken we dat af en dan ga ook ik vrij mijn gang. Er zijn spelregels, maar blijkbaar houdt het parlement zich daar niet aan.

De voorzitter: Ik ben het niet met u eens. We hebben de vraag ontvangen op 27 oktober. De brief van de voorzitter kwam pas later. Het gezond verstand mag hier primeren.

De heer Jan Peumans: Ik heb vragen ingediend waarmee ik een maand moest wachten vooraleer ze in de commissie werden behandeld.

De voorzitter: Daarvoor moet u bij de betrokken commissievoorzitter zijn.

Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, collega's, mevrouw Crevits heeft gelijk dat de N49 een zeer gevaarlijke weg is. Ze zei terecht ook dat de N49 in het RVS als autosnelweg staat aangegeven.

Het vak Antwerpen-Zelzate is volledig afgewerkt. Het vak Zelzate-Maldegem wordt stapsgewijze uitgevoerd. In het driejarenprogramma 2003-2005 is onder mijn voorganger inderdaad iets weggevalen. Dit zal worden rechtgezet. Een overzicht van de voorziene budgetten wordt u bezorgd.

U vraagt een onderscheid te maken tussen Oost- en West-Vlaanderen. In het driejarenprogramma 2005-2007 is voor Oost-Vlaanderen voorzien in een brug op de N434 in Eeklo, een volledige verkeerswisselaar N49-R4 te Zelzate-Oost en een toegangscomplex ter hoogte van de Kruisstraat te Moerbeke. De cijfers daarvan zijn netjes in een tabel gegoten.

Voor de provincie West-Vlaanderen zitten we nog in de voorbereidende fase van de omvorming. Zo

zullen op korte termijn de onteigeningsplannen van de eerste fase, namelijk voor de aanleg van de parallelwegen, kunnen aanvangen. Daarna kan worden overgegaan tot de onteigeningen.

De onteigeningsprocedure vergt minstens 2 à 3 jaar. Aangezien die procedure met de opmaak van de onteigeningsplannen nog moet beginnen, kan niet op korte termijn, in het driejarenprogramma 2005-2007, worden voorzien in de uitvoering van de eerste fase van de ombouw in West-Vlaanderen.

Ik hoop met deze informatie een antwoord op uw vraag te kunnen bieden. Ze zal u ook schriftelijk worden bezorgd.

De voorzitter: Mevrouw Crevits heeft het woord.

Mevrouw Hilde Crevits: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, maar ik zou ook nogmaals mijn bezorgdheid over zulke grote projecten willen uitdrukken. Zoals u zelf zei, is het een heel belangrijk project; en het gaat ook om een belangrijke ontsluiting. Het is dan ook te betreuren dat het dossier in het verleden maar vooruit geraakte als de processie van Echternach. Laten we hopen dat er in de toekomst een consistentere politiek wordt gevoerd, en dat al het mogelijke wordt gedaan om de werken zo spoedig mogelijk voortgang te doen vinden.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de activiteiten van de regionale luchthaven Brugge-Oostende

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwe tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de activiteiten van de regionale luchthaven Brugge-Oostende.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, er is een periode

Decaluwe

geweest waarin de problematiek van de regionale luchthavens Deurne en Brugge-Oostende hier zo goed als wekelijks debatstof vormden. We debatteerden trouwens vaak in een gebrekkig kader. Intussen is een nieuwe regeringsperiode begonnen en hebben we een nieuwe minister.

Mijnheer de minister, de reden van mijn vraag om uitleg is niet zozeer een verklaring van u, maar van de manager van de luchthaven Brugge-Oostende. In september en oktober gaf hij wekelijks of zelfs dagelijks interviews en deed hij grote verklaringen met betrekking tot de spanningen omtrent DHL. Hij beweerde simpelweg vragende partij te zijn om DHL naar Brugge-Oostende te halen. Dat bracht ook enige commotie teweeg in de brede regio. Met deze vraag zou ik daar graag wat duidelijkheid over krijgen.

De luchthavendirectie van Oostende heeft op haar initiatief een milieueffectenrapport laten opmaken. In dat rapport, althans volgens de genoemde interviews en de persberichten van de luchthaven Brugge-Oostende, zeggen de MER-specialisten dat de luchthaven zonder milieuschade met een factor 10 kan groeien. Dat is een vrij spectaculair percentage. Tezelfdertijd zeggen ze dat bij de realisatie daarvan het sociaal weefsel rondom de luchthaven onaangetaast kan blijven.

Bovendien zouden volgens hetzelfde MER twintig nachtvluchten boven de 6 ton haalbaar zijn. De luchthaven heeft daar inderdaad een milieuvergunning voor gevraagd, maar heeft die uiteindelijk niet gekregen. Momenteel zijn er in Oostende gemiddeld 2,5 nachtvluchten. Dat is dus nog ver van het voorgestelde aantal.

Het is eigenlijk de Vlaamse overheid die de luchthavens van Deurne en Brugge-Oostende financiert, en er een belangrijke aandeelhouder van is. Het Vlaams Parlement zal dieper kunnen ingaan op de cijfers bij de bespreking van de beleidsnota's en de begroting. Het is echter ook aangewezen de cijfers die de algemeen directeur kwistig rondstrooit in zijn interviews, nu al te controleren, zodat we de discussie kunnen voeren op een correcte en objectieve manier.

In enkele interviews stelt de algemeen directeur van de betrokken luchthaven dat de luchthaven

een expansie kende van 134,8 percent, terwijl in 2004 140.000 ton goederen zou worden verwerkt. In 2003 was dat nog 78.066 ton.

Ik heb die spectaculaire stijgingspercentages via enkele contacten gecontroleerd. De stijging van 134,8 percent slaat alleen op de maand augustus in vergelijking met dezelfde maand van het jaar voordien. Er wordt ook gegoocheld met cijfers. Zo worden transitvluchten en andere vluchten bij elkaar geteld, zodat er toch een sterke stijging blijkt. De verhouding was vorig jaar 43 percent transitvluchten, en 57 percent vrachtvluchten. De vraag is hoe die gegevens worden verwerkt, en hoe erover wordt gecommuniceerd om de stelling uit het MER verder gestalte te geven en aan te tonen dat de luchthaven nog een groeipotentieel heeft.

Het toekomstperspectief voor de Oostendse regio heeft ongetwijfeld een economische toegevoegde waarde, maar tegelijkertijd worden stedenbouwkundige procedures ingezet om in de onmiddellijke omgeving van de regionale luchthaven door verkavelingen nieuwe woonwijken in te planten. Specialististen zeggen immers dat er weinig of geen geluidshinder zou zijn.

Dit zijn allemaal verklaringen en beslissingen van de afgevaardigd bestuurder, die in feite door de Vlaamse Regering is benoemd. Hij strooit ook rond in de regio dat ze de ene nieuwe luchtvaartmaatschappij na de andere hebben ingepalmd. Het gaat echter vaak om tijdelijke oplossingen omdat er werken aan de gang waren in Zaventem, waardoor bepaalde vrachtvluchten van Zaventem moesten uitwijken naar Oostende. Ze mogen zichzelf misschien wel een beetje opblazen, maar ze moeten zich toch ook aan de correcte cijfers houden.

Door al dat groeipotentieel, gestaafd door rapporten en al dan niet correcte cijfers, staat de privé-sector volgens dezelfde algemeen directeur te springen om toe te treden tot de EVA-structuur waartoe de Vlaamse Regering reeds heeft beslist.

Mijnheer de minister, wat is in grote lijnen de inhoud van het genoemde milieueffectenrapport over het groeipotentieel van de luchthaven van Oostende? Zou de geloofwaardigheid hiervan niet groter geweest zijn als het MER was besteld door derden en niet door de luchthaven zelf? Of is hierover verkeerd gecommuniceerd door de algemeen directeur?

Decaluwe

Wat is de reële groei van de vrachtcijfers in de eerste negen maanden van 2004 ten opzichte van die van 2003, opgesplitst naar tonnage en aantal vluchten? Kan het meegedeelde groeipercentage van 134,8 percent bevestigd worden? Welke conclusies kunnen worden getrokken uit het MER? Welke nieuwe maatschappijen werden reeds op structurele basis aantrokken in de voorbije twee jaar? Voor welke activiteiten?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, collega's, vandaag heb ik de heer Wymeersch, voorzitter van het Vlaams Forum Luchtvaart, ontvangen. Hij is lang geleden aangesteld door de heer Stevaert, en heeft een rapport gemaakt over de problematiek van de regionale luchthavens. Daarin worden alle facetten in een brede context geschetst. De luchthavenproblematiek is uiteraard ruimer dan de luchthavens alleen. Ook de industrie en andere dingen moeten worden meegerekend. Ik zal het aan de voorzitter bezorgen om het te laten verspreiden onder de parlementsleden.

In de antwoorden op de concrete vragen, treed ik soms nogal in detail. Als dit toch nog onvoldoende is, kunt u nog altijd aanvullende schriftelijke vragen stellen. Ik heb voor deze vraag uiteraard informatie ingewonnen bij de luchthaven zelf. Uw eerste vraag ging over de inhoud van het MER. Het is een open deur intrappen dat het MER een aantal groeiscenario's heeft onderzocht op hun haalbaarheid en de draagkracht ervan door de omgeving. Uit de conclusies bleek dat scenario 2014 het maximaal haalbare was dat dergelijk evenwicht kon waarborgen. In dit scenario is sprake van een vertienvoudiging van de huidige activiteit en een maximum van twintig nachtvluchten. Of dit zal worden gerealiseerd, is een ander paar mouwen.

U vroeg ook of de geloofwaardigheid niet groter zou zijn geweest indien het MER door derden werd besteld en niet door de luchthaven zelf. Het MER is vrijwillig opgemaakt en de regering heeft het MER-besluit vrijdag goedgekeurd. Het zal nu duidelijk zijn wat MER-plichtig is en wat niet. De MER-experts moeten een MER kunnen opmaken in volledige onafhankelijkheid en ze staan gedurende de procedure onder toezicht van de cel MER van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

Als u twijfelt aan de onafhankelijkheid, wil ik dat graag van u vernemen. Normaal gesproken, is er geen discussie mogelijk.

U had dan nog een vraag naar cijfermateriaal. De eerste negen maanden is er een toename van 2,7 percent kilogram vracht. Het gaat om 60.009.012 kilogram vracht in 2004 tegenover 58.414.355 kilogram vracht in 2003. Er is een daling van 24 percent in het aantal bewegingen. In 2004 waren er 2086 bewegingen tegenover 2712 bewegingen in 2003. Het vrachtvervoer in de maand augustus 2004 kende een aanzienlijke toename ten opzichte van augustus 2003. Die 134,8 percent slaat alleen op de maand augustus. In augustus 2003 bedroeg het vrachtvervoer 3428 ton en in augustus 2004 is dit opgelopen tot 8051 ton.

Uit het betrokken MER kan de conclusie worden getrokken dat de internationale luchthaven van Oostende-Brugge wel degelijk verder kan worden uitgebouwd binnen de krijtlijnen van duurzame ontwikkeling. Er zijn natuurlijk de nodige vergunningen voor nodig waarover de bevoegde instanties zich zullen uitspreken.

U vroeg tot slot welke nieuwe maatschappijen er werden aantrokken de voorbije twee jaar. Ik heb een lijst bij me, maar er is niet nagegaan of die op een duurzame wijze willen blijven. Ik zal dit lijstje niet voorlezen, maar u bezorgen op papier. Het antwoord is misschien korter dan u had verwacht, maar ik hoop toch dat ik de essentie heb weergegeven.

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Mijn vermoeden en dat van anderen die de luchthaven van nabij volgen, is dat de heer Vanspauwen in de media flagrante onwaarheden verkoopt. De niet zo rooskleurige werkelijkheid wordt verdoezeld en dat is niet voor het eerst. Hij geeft een compleet verkeerd beeld van de regionale luchthaven van Oostende. Ik behoor tot op zekere hoogte tot de believers van regionale luchthavens, maar dan wil ik wel op een correcte manier worden geïnformeerd. Ik veronderstel van u hetzelfde.

U spreekt van een mogelijke vertienvoudiging van de activiteit. Wat zal dit voor het Vlaamse Gewest budgettair betekenen? Welke middelen kunnen

Decaluwe

daarvoor worden vrijgemaakt? Om een antwoord te geven op dergelijke vragen, is het belangrijk dat we op een correcte manier worden geïnformeerd. Ik heb de voorbije acht jaar al verschillende keren gevraagd naar een beleidsnota 'regionale luchthavens' waarin staat hoe de Vlaamse overheid de toekomst ziet van die luchthavens. Ik hoop dat we daarover van gedachten kunnen wisselen tijdens de bespreking van uw beleidsnota.

Naar aanleiding van de verbreking van de managementcontracten in Deurne en Oostende zijn twee nieuwe mensen aangeworven. Ik wil de visies kennen van de respectieve directies en we moeten daarover kunnen debatteren in deze commissie. Ik twijfel aan de bekwaamheid van de heer Vanspauwen, en dan druk ik het nog voorzichtig uit. Tijdens volle DHL-crisis heeft hij een aantal uitspraken gedaan die politieke relevantie hebben omdat wij de hoofdaandeelhouder zijn. Ik pleit ervoor dat u de betrokkene minstens bij u roept om van gedachten te wisselen.

Mijnheer de voorzitter, mijn fractie is al jaren vragende partij om rond de regionale luchthavens een grondige discussie te voeren en ik hoop dat dit in de toekomst kan gebeuren.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Koen Van den Heuvel tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het wegwerken van zogenaamde zwarte punten met FFEU-middelen

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Van den Heuvel tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het wegwerken van zogenaamde zwarte punten met FFEU-middelen.

De heer Van den Heuvel heeft het woord.

De heer Koen Van den Heuvel: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, enkele jaren geleden heeft toenmalig minister Stevaert van de aanpak van zwarte punten een prioriteit gemaakt, en dat

is terecht. Er bestaat immers consensus over om het aantal verkeersdoden in Vlaanderen te doen dalen.

Om dat vooruit te laten gaan, werd de tijdelijke vennootschap Veilig Verkeer Vlaanderen opgericht, kortweg TV3V, met als doel de ruim 800 zwarte punten in Vlaanderen in kaart te brengen, te analyseren, oplossingen te zoeken en concepten uit te tekenen.

Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken inzake de aanpak van deze verkeersonveilige punten? Hoeveel zwarte punten werden er per provincie aangepakt en hoeveel zijn er momenteel in behandeling? Op welke basis wordt er beslist om een zwart punt prioritair aan te pakken? Wordt de procedure van de aanpak via TV3V tussentijds geëvalueerd en indien nodig ook bijgestuurd? Uit de praktijk blijkt namelijk dat de procedure erg uitgebreid is met startnota's, projectnota's en de aanduiding van een studiebureau. Sommige oplossingen vereisen daarenboven een MER, en u weet ook dat dit ettelijke maanden kan duren. Is de gelijkmatige verdeling van het budget per provincie houdbaar? In het provinciehuis van Antwerpen worden daar vragen bij gesteld omdat Antwerpen relatief meer zwarte punten heeft dan de andere provincies.

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het klopt dat geen enkele politieke partij in dit huis geen prioriteit maakt van het wegwerken van de zwarte punten. Ik heb wat gegrastuind in besprekingen van deze kwestie tijdens de vorige regeerperiode. Het verslag van het Forum Verkeersveiligheid in 2002 was een belangrijk ijkpunt waarop de toenmalige ministers een aantal zaken hebben opgestart. Dat heeft geleid tot concrete aanbevelingen die nu in uitvoering zijn en tot een financiële inhaalbeweging. Er is een objectieve behoeftanalyse van AWV over hoeveel gevaarlijke punten er zijn en hoeveel dodelijke slachtoffers er vallen. Daarnaast is er de provinciale 'competitie' om zo snel mogelijk projecten in te dienen.

TV3V is ijverig aan de slag. Ze hebben de handen vol met het zo goed mogelijk uitvoeren van de lopende projecten. Ze stellen zich echter vragen bij de toekomst. Er was via het FFEU jaarlijks 100 miljoen euro vrijgemaakt, maar een aantal van die middelen worden nu afgeleid naar bijvoorbeeld de

Daems

werken aan het Deurganckdok, baggerwerken en het onderhoud van de regionale luchthaven van Wevelgem. Mijnheer de minister, wat betekent dat? Wordt de doelstelling om het aantal verkeersslachtoffers in 2010 te halveren, nu vertraagd of zelfs verlaten?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, ik deel de bezorgdheid van de heer Van den Heuvel.

Ik was vroeger kabinetsmedewerker en heb enkele keren een dergelijke commissie bijgewoond. We moeten opletten dat we niet omgekeerd reageren en het beschikbare geld zo snel mogelijk willen uitgeven.

In het beoordelen van de criteria voor gevaarlijke kruispunten mogen we best wat wetenschappelijke energie investeren. Vroeger bepaalde de ingenieur van openbare werken op welke manier de doortocht werd aangelegd. Nu wordt er veel overleg gepleegd. Dat is goed, maar we mogen niet vergeten dat op dit moment in Vlaanderen nog altijd kruispunten worden aangelegd waarvan we bij voorbaat weten dat er doden zullen vallen.

Mijnheer de minister, dit kan u verwonderen, maar als u tijd hebt, wil ik met u wel eens rondrijden in uw ministeriële wagen. Er zijn nog altijd ingenieurs die volgens hun eigen autonomie kruispunten ontwikkelen waarvan we bij voorbaat weten dat er doden zullen vallen.

We moeten niet alleen spreken over de zwarte punten, maar ook over de zaken die we nu aanleggen en waarvan we achteraf misschien zullen zeggen dat we het beter anders hadden gedaan. Ik heb dit ervaren met de aanleg van rotondes: er is geen eenduidigheid voor de signalisatie en de concepten verschillen. Het is goed dat er in dit land beter wordt nagedacht over een aantal zaken, maar voor sommigen gaat het misschien niet snel genoeg.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, namens de VLD-fractie sluit ik me aan bij de vraag van de heer Van den Heuvel.

Het is belangrijk dat de beschikbare gelden worden gebruikt. Kunnen de budgetten worden overgedragen? Als we achterstand oplopen op de planning mogen de budgetten niet verloren gaan.

Mijnheer de minister, gaat het enkel over de zwarte punten op het vlak van verkeersveiligheid, of gaat het ook over het wegwerken van de missing links in het Vlaamse wegennet?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, collega's, over het budget hoop ik binnenkort een toelichting te geven, om een aantal geruchten voor goed de wereld uit te helpen.

We hebben een belangrijke budgettaire operatie achter de rug. Als er middelen zijn ingeschreven, maar er zijn onvoldoende projecten, is het niet evident om de middelen beschikbaar te houden tot er projecten binnenkomen. Mevrouw De Ridder, ik hoop dat u begrijpt dat er nog andere zorgen zijn die direct moeten worden aangepakt.

Voor infrastructuur is het belangrijk dat gebeurt wat moet gebeuren. Als projecten klaar zijn, moeten ze ook kunnen worden betaald en moeten de nodige kredieten worden vrijgemaakt. Het heeft weinig zin om miljoenen euro's beschikbaar te maken zonder dat er concrete projecten op tafel liggen. Ik hoop dat de fabeltjes – dat er geld van de zwarte punten naar bepaalde luchthavens gaat en dergelijke – verdwijnen.

Mijnheer Van den Heuvel, u hebt terecht gezegd dat het project voor het wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen in 2002 werd opgestart.

In 2002 en 2003 samen werden projecten voor 417 punten opgestart. In totaal zijn ongeveer 800 punten in de lijst opgenomen. Er zijn verschillende fases voor de realisatie: tijdens het voorontwerp worden de ongevallen op de gevaarlijke punten geanalyseerd naar oorzaak en dergelijke, als tweede fase wordt een definitief ontwerp opgesteld, na goedkeuring van het definitief ontwerp en het uitvoeren van de nodige onteigeningen wordt de aanbesteding georganiseerd en als laatste fase wordt het project op het terrein uitgevoerd.

Voor Vlaanderen zijn er 151 projecten in de fase van het voorontwerp, 168 zitten in de tweede fase,

Peeters

37 zijn aanbesteed en 61 projecten zijn in uitvoering of afgewerkt. Het gaat in totaal over 417 projecten, waarvan 94 in Antwerpen, 82 in Vlaams-Brabant, 83 in Limburg, 83 in Oost-Vlaanderen en 75 in West-Vlaanderen. Ik zal u de tabel met deze gegevens ter beschikking stellen.

U vroeg op welke basis wordt beslist om zwarte punten prioritair aan te pakken. Bij de aanvang van het project werd een globale lijst van de 800 meest prioritaire punten opgesteld. Deze lijst is gebaseerd op de ongevallenstatistieken zoals die door het NIS ter beschikking worden gesteld. Naarmate recentere statistieken vrijkomen, wordt deze lijst verder geactualiseerd. Elk jaar worden uit deze lijst een aantal punten opgenomen in een jaarprogramma en wordt de aanpak van deze punten opgestart. Dit jaarprogramma wordt opgesteld door de administratie Wegen en Verkeer en de TV3V in samenspraak met de verschillende provinciegouverneurs. Zo werden in de jaarprogramma's 2003 en 2004 samen reeds 417 van deze meest prioritaire punten opgenomen, en zullen daar voor het jaar 2005 nog eens ongeveer 160 punten aan worden toegevoegd.

De meest prioritaire punten worden eerst aangepakt, dat zijn die waar het meest dodelijke ongevallen voorkomen. Daarbij wordt rekening gehouden met het beschikbare budget, de nodige timing, de complexiteit van het dossier, de mogelijke gezamenlijke aanpak van een aantal naastliggende punten enzovoort. Mijnheer Peumans, als men nieuwe kruispunten aanlegt die door hun uitvoering ook gevaarlijk worden, zijn we niet goed bezig. Mocht u daar voorbeelden van kennen, maak ze me dan over.

Er bestaat binnen het project een leidraad over hoe men functioneel-technisch tot een goede oplossing komt alsook een kwaliteitshandboek. Beide documenten zijn recentelijk geëvalueerd en worden bijgestuurd of uitgebreid. We moeten misschien een aantal dingen toch nog eens grondig bekijken omdat het een zware procedure is. Lokale mandatarissen hebben dit zeker aan den lijve ondervonden. Er gebeurt op regelmatige basis overleg en bijsturing. Er is ook een stuurgroep waarin naast de administratie Wegen en Verkeer en de TV3V, ook de provinciegouverneurs, De Lijn, de federale politie, het BIVV, de Voetgangersbeweging, de Fietsers-

bond en de Ouders van Verongelukte Kinderen vertegenwoordigd zijn. Ik zal nog even natrekken of het inderdaad over de federale dan wel de lokale politie gaat. Er is enige feedback en bijsturing mogelijk, hoewel die bijsturing misschien niet ver genoeg gaat.

De provinciegouverneurs zijn aanwezig bij een aantal overlegmomenten. Alle provincies zullen gelijkmatig worden behandeld, in die zin dat geen projecten met een bepaalde prioriteitsscore in de ene provincie wel en in de andere provincie niet zullen worden aangepakt. Het is belangrijk dat we de projecten op basis van de prioriteiten qua gevaarlijkheid aanpakken over de provincies heen, dus in een gelijkmatige behandeling. Ik heb u de cijfers gegeven: er is een evenwicht tussen de verschillende provincies en er zijn zeker geen elementen die erop wijzen dat deze of gene provincie zou worden benadeeld.

Op 12 november heeft de Vlaamse Regering een besluit van categorieën van MER-plichtige projecten goedgekeurd. Dit behelst dat enkel projecten op autosnelwegen, autowegen en hoofdwegen MER-plichtig zijn. Dit geldt onder meer voor de N31 te Brugge, waarvoor er een MER werd opgesteld. De onduidelijkheid is nu weg.

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

De heer Koen Van den Heuvel: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw duidelijk antwoord. Ik ben erg blij dat de aanpak van zwarte punten een prioriteit is. Toch heb ik nog een bijkomende vraag over de MER-plicht. Zijn daar uitzonderingen op? Werden daar criteria voor opgesteld? Is de MER-plicht het uitgangspunt? Moet een MER worden opgesteld voor elke aanpassing van elke autoweg?

Minister Kris Peeters: Mijnheer Van den Heuvel, u weet dat er een Europese richtlijn is, die duidelijk heeft vastgelegd welke projecten MER-plichtig zijn. De vorige regering is er niet in geslaagd om de zaak tijdig rond te krijgen. We moesten met enige hoogdringendheid handelen. Ik heb de voorschriften van de Europese richtlijn in Vlaanderen ingevoerd. Er is een lijst opgenomen in het besluit met 38 projecten. Ik kan die bezorgen aan het commissiesecretariaat. Als men onder de MER-plicht valt, moet men er ook aan voldoen. We kunnen op basis van de richtlijn bepaalde zaken er niet van uitsluiten. Vorige week is

Peeters

daarover een akkoord bereikt. Mijn collega's moeten wel een aantal technische zaken controleren.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Verfaillie tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het project North Sea Bio Energy

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Verfaillie tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het project North Sea Bio Energy.

De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, dit West-Vlaamse project situeert zich binnen een Europees partnerschap in het kader van Interreg IIIB Noordzeeprogramma met de provincie Friesland, het ministerie van Landbouw Nederland, de provincie Groningen, de Nationale Boscommissie Schotland, de Landbouwkamer Weser-Erns – Duitsland –, de GOM West-Vlaanderen en de universiteit van Bergen in Noorwegen.

De doelstellingen van het North Sea Bio Energy-project zijn het bevorderen van de innovatieve methodologie inzake energieproductie uit biomassa, het onderzoek naar de haalbaarheid van de productie van energiegewassen in het licht van de valorisatie van braakliggende velden, de valorisatie van de energie-inhoud uit varkensmest en de transnationale ervaringsuitwisseling inzake de valorisatie en de productie van bio-energie.

Er zijn ook een aantal verwachte resultaten. Daarbij gaat het om de realisatie van een installatie voor de co-fermentatie van mest en biomassa met een jaarlijkse productie van ongeveer 110.000 kubieke meter biogas, die in een gasmotor wordt verbrand met opwekking van circa 225.000 kilowattuur elektriciteit en 285.000 kilowattuur warmte, ervaring met de werking van de co-fermentatie-installatie, kennis over de technische en economische

haalbaarheid van kleinschalige installaties op bedrijfsniveau voor co-fermentatie van mest en biomassa, kennis over de haalbaarheid van de teelt van energiegewassen op braaklegging en de ontwikkeling van een netwerk en kenniscentrum over de energievalorisatie van biomassa. De totale kostprijs van het project wordt geraamd op 993.950 euro. De provincie West-Vlaanderen heeft daarin een aandeel van ongeveer de helft. Voor de landbouwsector is het belangrijk als het onderzoek tot resultaten leidt. Naast de huidige toekomstmogelijkheden voor de landbouw zouden zo nog andere kansen worden geschapen.

Mijnheer de minister, bent u op de hoogte van dit vernieuwend project? Wat is uw visie daarover? Beschikt Vlaanderen over mogelijkheden om actief te participeren in dit project?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, geachte leden, ik ben op de hoogte van het Interreg IIIB Noordzee Regioproject dat tijdens Stuurgroep 5 van het programma op 11 en 12 mei 2005 in Lüneburg in Duitsland werd goedgekeurd.

Mijnheer Verfaillie, wat uw tweede vraag betreft, verwijs ik naar de discussie die we daarnet hebben gehad over de Kyoto-doelstellingen, de 6 percent groene stroom, de problematiek van de hernieuwbare energiebronnen. Aangezien dit project gericht is op het opwekken van elektriciteit uit varkensmest en energieteelten, draagt het in belangrijke mate bij tot de realisatie van de doelstellingen.

Het project wordt nu door het Noordzee-regioprogramma beschouwd als een strategisch project. Er zijn dus voldoende elementen om dit als een belangrijk project voor deze sector te beschouwen.

De GOM West-Vlaanderen is als partner actief betrokken bij dit project. De vereiste 50 percent cofinanciering wordt door de provincie West-Vlaanderen geleverd. De overige 50 percent wordt door het Interreg IIIB-programma bekostigd, zodat er een sluitende financiële regeling is gevonden.

De GOM West-Vlaanderen heeft Vlaamse subpartners bij het project betrokken. Het gaat om de provincie West-Vlaanderen, het Provinciaal Onderzoekscentrum voor Land- en Tuinbouw, de Hogeschool West-Vlaanderen – departement PIH,

Peeters

het Vlaams Centrum voor Mestverwerking, Proclam en Aspiravi.

De Vlaamse partners zijn specifiek betrokken bij volgende thema's en activiteiten: de optimalisatie van biogasproductie uit varkensmest en energiegewassen, de productie van energiegewassen om braakligging te verminderen, de bouw van een kleinschalig demonstratieproject voor de productie van elektriciteit en warmte met een vermogen van 30 kilowatt te Beitem en de creatie van een markt voor biomassa.

De VZW Biogas-E staat verder in voor de verspreiding van de resultaten onder de Vlaamse landbouw, energiebedrijven en andere betrokken sectoren en wordt ook gefinancierd door het Vlaams energiebeleid.

De voorzitter: De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik benadruk nogmaals dat we met zo'n project twee vliegen in een klap slaan. Enerzijds biedt dit nieuwe toekomstkansen aan de landbouw, en anderzijds is het nuttig voor het leefmilieu. Met zo'n project kan propere energie worden geproduceerd, die op een duurzame manier kan worden ingezet. Voor de toekomst van Vlaanderen is dit een heel belangrijk project, en ik nodig u dan ook uit het verder te volgen en er waar nodig uw schouders eronder te zetten, zoals u trouwens al gedaan hebt.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 16.22 uur.*

HANDELINGEN

De handelingen zijn het woordelijk verslag van de plenaire vergaderingen en van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties en vragen om uitleg.

Ze worden in twee edities uitgegeven:

- de eerste, met witte kaft, bevat de handelingen van de plenaire vergaderingen;
- de tweede, met witte kaft en met bovenaan links de letter C met een chronologisch volgnummer, de vermelding van de commissie met het volgnummer van de vergadering per commissie, bevat de handelingen van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties en vragen om uitleg. Per commissie en per vergadering wordt een editie van de handelingen uitgegeven.

FIN : Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting
SFIN : Subcommissie voor Financiën en Begroting
BRU : Commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand
BIN : Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden, Bestuurszaken, Institutionele en Bestuurlijke Hervorming en Decreetevaluatie
WON : Commissie voor Wonen, Stedelijk Beleid, Inburgering en Gelijke Kansen
BUI : Commissie voor Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Internationale Samenwerking en Toerisme
OND : Commissie voor Onderwijs, Vorming, Wetenschap en Innovatie
CUL : Commissie voor Cultuur, Jeugd, Sport en Media
WEL : Commissie voor Welzijn, Volksgezondheid en Gezin
ECO : Commissie voor Economie, Werk en Sociale Economie
SWAP: Subcommissie voor Wapenhandel
LEE : Commissie voor Leefmilieu en Natuur, Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid en Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed
SLAN: Subcommissie voor Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid
OPE : Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

