

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



Zitting 2004-2005

25 januari 2005

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van mevrouw Hilde Crevits tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over steun aan installaties die groepen woningen van warmte voorzien

Vraag om uitleg van mevrouw Michèle Hostekint tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het sluiten van spontaan gegroeide carpoolparkings langs gewestwegen

Vraag om uitleg van de heer Christian Verougstraete tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de nood aan de installatie van een waarschuwingssysteem voor vernietigende zeegolven

Vraag om uitleg van mevrouw Stern Demeulenaere tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de doortrekking van de A19

Vraag om uitleg van de heer Roland Van Goethem tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het onderhoud van de dijken van het zeekanaal Brussel-Willebroek

Vraag om uitleg van de heer Gilbert Bossuyt tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de nieuwe Franse autosnelwegverbinding tussen Amiens, Rijsel en de Belgische grens

Vraag om uitleg van mevrouw Joke Schauvliege tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de elektronische informatieborden aan bruggen, sluisen en veerdiensten en verkeersmanagement

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 25 januari 2005

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 14.18 uur.*

Vraag om uitleg van mevrouw Hilde Crevits tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over steun aan installaties die groepen woningen van warmte voorzien

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 steun aan installaties die groepen woningen van warmte voorzien.

Mevrouw Crevits heeft het woord.

Mevrouw Hilde Crevits: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, elektriciteit en warmte zijn vanzelfsprekende goederen in ons land. Ze zijn niet meer weg te denken uit onze maatschappij. De afgelopen jaren wordt gezocht naar milieuvriendelijke alternatieven om elektriciteit en warmte op te wekken. In september bedroeg de Vlaamse productie van elektriciteit opgewekt uit hernieuwbare energiebronnen voor het eerst 1,5 procent van het verbruik. Recent werden 60.000 groenestroomcertificaten uitgereikt door de VREG. Ook afvalverbrandingsinstallaties kunnen onder bepaalde voorwaarden in aanmerking komen voor groenestroomcertificaten.

In Wallonië bestaat er, naast het stelsel van de groenestroomcertificaten, ook een systeem van groenewarmtecertificaten. In een op 6 juli 2001 goedgekeurd decreet houdende organisatie van de gasmarkt wordt melding gemaakt van de mogelijkheid van een stelsel van groenewarmtecertificaten. Tot vandaag werden er echter geen uit-

voeringsbesluiten getroffen. Daarenboven heb ik ook het veeleer negatief advies van de MiNa-Raad gelezen. Die vond dat dit systeem niet in die tekst thuishoorde.

Mijnheer de minister, ik verwijs naar de initiatieven van twee West-Vlaamse afvalintercommunaal, die sinds 1987 warmte recupereren voor een zogenaamd stadsverwarmingsnet, waarop een aantal tuinders en instellingen zijn aangesloten. Het systeem van het gebruik van restwarmte is in de rest van Vlaanderen niet zo bekend. Het bestaat echter wel in vele buurlanden.

Huisvuilverbrandingsinstallaties die elektriciteit produceren, krijgen groenestroomcertificaten. Voor installaties die groene warmte produceren ten bate van een stadsverwarmingsnet is er tot op vandaag nog niets geregeld.

Mijnheer de minister, past een dergelijk initiatief in uw langetermijndoelstellingen voor energie? Indien ja, hebt u dan al een idee hoe u dergelijke initiatieven kunt ondersteunen? Indien u vindt dat groenewarmtecertificaten niet wenselijk zijn, denkt u dat een subsidieregeling of een eventueel apart verlaagd milieuheffingstarief mogelijk is?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, terecht wordt verwezen naar mijn beleidsnota, waarin rationeel energiegebruik en warmtekrachtkoppeling heel belangrijke doelgebieden zijn. Het concept van het groenewarmtecertificaat is opgenomen in het decreet houdende de organisatie van de gasmarkt van 6 juli 2001. De uitvoering hiervan dient te gebeuren via een besluit van de Vlaamse Regering. Dat is tot nu toe niet gebeurd.

Peeters

Voor zover ik kon nagaan, is dit te wijten aan de combinatie van een aantal redenen. In de vorige legislatuur is in opdracht van de Vlaamse minister van Energie in 2003 een studie uitgevoerd door Vito. Daarin stond dat het potentieel voor groene warmte voornamelijk WKK-technologie betreft, waarvoor al een apart systeem is uitgewerkt. Daarnaast werd ook vastgesteld dat er geen werkende systemen bestonden in andere landen van specifieke certificaten systemen gericht op groene warmte.

In Wallonië bestaat geen apart systeem voor groenwarmtecertificaten. De elektriciteitsleveranciers zijn verplicht om op regelmatige tijdstippen een aantal groene certificaten voor te leggen. Het aantal voor te leggen certificaten wordt berekend op basis van de hoeveelheid geleverde elektriciteit. De certificaten worden toegekend aan de hand van de CO₂-reductie bereikt door de toepassing van ofwel hernieuwbare energiebronnen, ofwel warmtekrachtkoppeling. In Wallonië is er dus één certificaten doelstelling, die zowel de ontwikkeling van groene stroom als van warmtekrachtkoppeling wil ondersteunen.

In Vlaanderen wordt er tot nu toe voor geopteerd om groene warmte te ondersteunen via de ecologische steun en via het systeem van de WKK-certificaten, dat sinds 1 januari 2005 in werking is getreden. Warmtekrachtcertificaten worden toegekend voor de energiebesparing gerealiseerd door warmtekrachtkoppeling. Warmtekrachtkoppeling is de gelijktijdige opwekking van elektriciteit en warmte, waardoor meestal een besparing van 10 tot 20 procent wordt bereikt ten opzichte van het energieverbruik door een gescheiden opwekking van elektriciteit en warmte.

Net als in Wallonië zal dus ook in Vlaanderen de recuperatie van restwarmte worden gestimuleerd. In Vlaanderen is wel gekozen voor een afzonderlijke doelstelling voor groene stroom en warmtekrachtkoppeling. In Vlaanderen is het potentieel voor warmtekrachtkoppeling groter dan in Wallonië, gezien de grootschalige industriële installaties, bijvoorbeeld in de havengebieden, met onder andere een belangrijke scheikundige industrie. Het gebruiken van een deel van dergelijke warmte uit WKK-installaties als verwarmingsbron voor residentieel gebruik lijkt in de Vlaamse wooncontext een onrendabele zaak, zoals het voorbeeld in Aalst recent illustreerde.

Het belangrijkste momenteel is om de al bestaande certificaten systemen in Vlaanderen operationeel te houden en hiervoor de nodige rechtszekerheid te bieden. Op dit ogenblik opteren wij er dan spijtig genoeg ook niet voor om een afzonderlijk steunsysteem voor dergelijke initiatieven te ontwikkelen. U weet dat we zijn geconfronteerd met een schorsing van de certificaten door de Raad van State. We hebben alles in het werk gesteld zodat op 21 maart, wanneer die certificaten moeten worden ingediend, de constructie overeind kan worden gehouden.

We zullen voor het zomerreces naar buiten komen met een nieuwe aanpak wat betreft de certificaten. We hebben uw vraag zeer duidelijk geformuleerd. Ik heb u nu de stand van zaken gegeven waarom er door de vorige regering niet op in is gegaan. De argumenten staan nog altijd overeind, maar niets belet ons om dat opnieuw op te nemen om er zeker van te zijn dat we geen bruikbare en interessante initiatieven zouden laten liggen.

De voorzitter: Mevrouw Crevits heeft het woord.

Mevrouw Hilde Crevits: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik heb een kleine opmerking over het feit dat het niet rendabel zou zijn. Ik heb cijfers bij me van wat wordt gerecupereerd door dat lokale stadsverwarmingsnet. De huisvuilverbrandingsinstallatie die elektriciteit produceert, haalt nagenoeg 400 kilowattuur uit 1 ton huisvuil, terwijl dat met het stadsverwarmingsnet 531 kilowattuur zou zijn, wat zelfs gevoelig meer is. Ik wilde u deze cijfers even meedelen.

Minister Kris Peeters: Ik dank u hiervoor. Er is verwezen naar Aalst, maar er zijn andere voorbeelden, zoals hetgeen u aanhaalt, die het tegenovergestelde aantonen. Ik wil die graag onderzoeken om de juiste beslissing te nemen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Michèle Hostekint tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het sluiten van spontaan gegroeide carpoolparkings langs gewestwegen

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Hostekint tot de heer Peeters, Vlaams

Voorzitter

minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het sluiten van spontaan gegroeide carpoolparkings langs gewestwegen.

Mevrouw Hostekint heeft het woord.

Mevrouw Michèle Hostekint: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, zowel de federale als de Vlaamse overheid hebben de afgelopen jaren heel wat inspanningen geleverd om het carpoolen aan te moedigen in het kader van het fileprobleem en het mobiliteitsvraagstuk. Niet alleen werden er infocampagnes gelanceerd en werd er aan sensibilisering gedaan, er werden ook inspanningen geleverd op het vlak van infrastructuur, zoals de aanleg van carpoolparkings aan de op- en afritten van belangrijke wegen.

Naast de wettelijk voorziene plaatsen voor het achterlaten van de wagen, groeiden op heel wat plaatsen in Vlaanderen spontaan carpoolparkings. Ik verwijs naar de parking die ik het beste ken, namelijk die aan de oprit Roeselare-Haven van de E403 tussen Roeselare en Izegem. Kort voor de jaarwisseling werd deze parkeerruimte gesloten door de Vlaamse administratie Wegen en Verkeer door het plaatsen van vangrails. Het argument was dat dit omwille van de veiligheid werd gedaan. Ik heb begrip voor dit argument, maar ik stel vast dat de situatie er ondertussen niet veiliger op is geworden. De tientallen carpoolers die deze parking gebruikten, gaan nu op zoek naar een andere plek om hun wagen te parkeren. Dit heeft een wildgroei aan geparkeerde wagens veroorzaakt. Ik hoor dat deze parking geen alleenstaand geval is in Vlaanderen, maar dat er verschillende spontaan gegroeide carpoolparkings bestaan.

Mijnheer de minister, hoe rijmt u het sluiten van alternatief gegroeide carpoolparkings met de inspanningen die de jongste jaren door de Vlaamse overheid werden geleverd om het carpoolen van en naar het werk aan te moedigen?

Hoe groot is het budget waarin binnen de begroting Openbare Werken is voorzien voor de aanleg van nieuwe carpoolparkings tijdens de huidige legislatuur? Is er in middelen en instrumenten voorzien om gemeenten die carpoolparkings willen aanleggen, aan te moedigen en te ondersteunen?

Ziet u een opening om, in afwachting van een budget voor de aanleg van nieuwe parkings, de be-

staande spontaan gegroeide carpoolparkings open te houden?

De voorzitter: De heer Sintobin heeft het woord.

De heer Stefaan Sintobin: Ik wil in het algemeen de vragen van mevrouw Hostekint onderschrijven. Het kan toch niet dat een overheid de mensen stimuleert om aan carpoolen te doen en achteraf de carpoolparkings gaat sluiten. Het zagezegd onveilig karakter van de carpoolparking is volgens mij niet zozeer de reden van de sluiting ervan dan wel het wildparkeren, wat nu gebeurt.

Ik wil nog signaleren dat de carpoolparking waarvan hier sprake ingeschreven staat in het mobiliteitsplan van de stad Izegem. Ik wil ter info meegeven dat ik op 24 december een schriftelijke vraag heb gesteld over de desbetreffende carpoolparking, maar ik heb hierop nog geen antwoord gekregen.

Ik veronderstel dat er in Vlaanderen nog meer dergelijke gevallen zijn, maar het kan niet dat men zonder de mensen in te lichten de parking van de ene op de andere dag afsluit. Meestal gaat het om geschikte plaatsen. Ik pleit ervoor om dergelijke parkings open te houden tot er een duurzame oplossing is voor een degelijke carpoolparking.

De voorzitter: De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie: Ik ben niet op de hoogte van de situatie van de carpoolparking in Izegem. Ik wil wel het belang van carpoolparkings benadrukken. In Veurne hadden we vroeger een probleem met wildparkeren door mensen die aan carpooling deden. Carpooling moeten we inderdaad stimuleren. Sinds er een carpoolparking is aangelegd, die regelmatig vol wagens staat, is het wildparkeren aan de op- en afrit deels weggewerkt. Ik breek dus een lans voor carpoolparkings, evenwel zonder in te gaan op de hier besproken specifieke situatie.

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mevrouw Hostekint, decreet van 18 mei 1999 op de ruimtelijke ordening, destijds ingevoerd door uw partij en CD&V, en in de vorige regeerperiode zo'n elf maal gewijzigd, maakt het nu onmogelijk zulke parkings open te houden. Misschien kunt u uw partij vragen een initiatief te nemen voor een decreetswijziging ten-

Huybrechts

einde de alternatief gegroeide carpoolparkings te kunnen behouden.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, collega's, carpooling en carpoolparkings zijn heel belangrijk in het probleem van de mobiliteit. De alternatief gegroeide carpoolparkings worden dan ook niet zonder meer gesloten. Dat gebeurt alleen indien er op die spontaan gegroeide parkeerterreinen veiligheidsrisico's bestaan. In veel gevallen kan de spontane groei van een parking zelfs aanleiding geven tot een onderzoek naar de mogelijkheid om de situatie te bestendigen.

In het geval van de carpoolparking te Izegem was er sprake van een veiligheidsrisico. Ik heb echter mijn administratie de opdracht gegeven te onderzoeken hoe deze parking alsnog behouden kan blijven.

De administratie Wegen en Verkeer doet verder ook al het mogelijke om het comfort van de officieel aangelegde carpoolparkings op niveau te behouden of te verbeteren. Daarbij worden kwaliteitseisen gesteld, gaande van voldoende fietsparkeerplaatsen over voldoende vuilnisbakken tot veiligheidsaspecten, enzovoort. Er is dus geen tegenspraak tussen onze beleidsvoornemens op het vlak van carpooling en ons standpunt over spontaan gegroeide carpoolparkings. Als de veiligheid en andere elementen niet in het gedrang zijn, dan doen we de nodige inspanningen om die bestaande parkings te behouden. Voor Izegem is de administratie daar al mee bezig.

U vroeg in welk budget op de begroting van Openbare Werken is voorzien voor de aanleg van nieuwe carpoolparkings tijdens de huidige regeerperiode. Voor 2005 is voorzien in een bedrag van 125.000 euro, voor 2006 1.825.000 euro, en voor 2007 875.000 euro. Dat staat in de indicatieve driejarenprogramma's van de administratie. Voor 2008 en 2009, in de veronderstelling dat deze regeerperiode tot 2009 duurt, wordt dat verder bepaald bij de opmaak van de respectieve driejarenprogramma's.

Er is niet voorzien in middelen en instrumenten om gemeenten die locaties voor carpooling inrichten, aan te moedigen en te steunen. De aanleg van

zulke parkings dient weloverwogen te gebeuren op basis van reële behoeftes. Naast de vaststelling van een behoefte aan een carpoolparking, moet ook de wenselijkheid, met betrekking tot de veiligheidsrisico's, en de haalbaarheid op het vlak van ruimtelijke ordening worden nagegaan. Bovendien worden zulke parkings vooral ingeplant naast of in de nabijheid van gewestwegen.

Ten slotte vroeg u naar de mogelijkheid om in afwachting van een budget voor de aanleg van nieuwe parkings de spontaan gegroeide parkings open te houden. Als er voldoende waarborgen zijn op het vlak van veiligheid, netheid en controle, dan zullen we een inspanning doen om de spontaan gegroeide carpoolparkings langs gewestwegen open te houden.

De voorzitter: Mevrouw Hostekint heeft het woord.

Mevrouw Michèle Hostekint: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. We wachten het onderzoek omtrent de parking in Izegem af. Ik vermoed dat we wel zullen vernemen wat er verder mee gebeurt.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

– *De heer Roland Van Goethem treedt als voorzitter op.*

Vraag om uitleg van de heer Christian Verougstraete tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de nood aan de installatie van een waarschuwingssysteem voor vernietigende zeegolven

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Verougstraete tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de nood aan de installatie van een waarschuwingssysteem voor vernietigende zeegolven.

De heer Verougstraete heeft het woord.

De heer Christian Verougstraete: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, de zeebeving in Zuid-Oost-Azië op 26 december 2004,

Verougstraete

die aan de basis lag van een tsunami die enorm veel mensenlevens eiste, ligt ons nog zeer vers in het geheugen. We kunnen ons dan ook de vraag stellen of dit ook kan geschieden in Europa en zelfs aan onze Vlaamse kust.

Het bestaan van een waarschuwingssysteem voor tsunami's in de Indische Oceaan zou het leven hebben kunnen redden van tienduizenden mensen. Britse wetenschappers pleiten voor de installatie van zo'n waarschuwingssysteem voor vernietigende golven in de Noord-Atlantische Oceaan en het Kanaal, aangezien de catastrofale ellende die een tsunami veroorzaakt, zich ook daar kan voordoen.

Zo wordt erop gewezen dat als de immense rots op de vulkaan Cumbre Vieja op het Canarische eiland La Palma afbreekt en in zee stort, een megatsunami kan ontstaan die nog krachtiger zou kunnen zijn dan de vloedgolf in de Indische Oceaan. Het neerstorten van deze immense rotsmassa in zee zou een tsunami kunnen veroorzaken met de grootste effecten rond de Canarische eilanden en de oostkust van de Verenigde Staten, maar ook met vernietigende gevolgen aan de Atlantische kusten. Aangenomen mag worden dat deze vloedgolf ook op onze Vlaamse kust zou inbeuken als het water het Kanaal binnenkomt.

In een recent krantenartikel stond dat Lissabon in 1755 ook werd getroffen door een vloedgolf, waarbij 30.000 mensen om het leven zijn gekomen. Er waren toen effecten waar te nemen aan de Vlaamse kust.

Mijnheer de minister, bestaan er een waarschuwingssysteem voor tsunami's en hevige stormen voor de Vlaamse kust? Indien niet, zult u hiervoor dan initiatieven nemen en is het dan niet beter de installatie van een dergelijk systeem op Europees niveau uit te voeren? In welke mate zou de Vlaamse Regering hieraan participeren, zodat we de toeristen met een gerust hart naar onze kust kunnen lokken?

De voorzitter: De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, het kan toch niet de bedoeling zijn de mensen ongerust te

maken. Ik ben zelf geen wetenschapper. Niemand in deze commissie heeft, denk ik, een wetenschappelijke achtergrond om hierover met kennis van zaken te praten. Na het lezen van een aantal artikelen heb ik begrepen dat er weinig kans is dat iets dergelijks zich bij ons zou voordoen, want tsunami's worden veroorzaakt door platen die verschuiven op grote zeediepte.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, dankzij een goed beleid kunnen we een aantal angsten wegnemen. Na de recente catastrofe is het normaal dat hierover vragen worden gesteld. Deze vraag maakt het me mogelijk een en ander te verduidelijken.

Mijnheer Verougstraete, er bestaat een waarschuwingssysteem tegen stormvloed aan de Vlaamse kust. Dit waarschuwingssysteem wordt beheerd door mijn departement, meer bepaald door de administratie Waterwegen en Zeewezen. Het oceanografisch-meteorologisch station in Zeebrugge van de administratie Waterwegen en Zeewezen maakt deel uit van dit waarschuwingssysteem en voerspelt dagelijks 24 uur vooraf de verwachtingen van getij en golven in het gebied van de zuidelijke Noordzee ter hoogte van de Vlaamse kust. Dit station beschikt hiervoor over een eigen meetnet van meetpalen en golfboeien in zee. Ook de meetgegevens van Nederlandse meetpunten in zee zijn beschikbaar.

Het waarschuwingssysteem zal uiteraard ook in actie treden in het geval van zeer grote golven die door andere fenomenen dan stormen worden gegenereerd. Het systeem is afgesteld op het waarschuwen tegen vloedgolven die ontstaan door stormen. Deze vormen voor de Noordzee ook de grootste risico's. In overleg met de andere aan de Noordzee gelegen landen wordt dit waarschuwingssysteem verder geëvalueerd.

Begin 2005 werd aan de afdeling Waterbouwkundig Laboratorium en Hydrologisch Onderzoek van de administratie Waterwegen en Zeewezen de opdracht gegeven om snel een eerste evaluatie uit te voeren van de risico's van tsunami's voor de Vlaamse kust. De administratie Waterwegen en Zeewezen is bovendien lid van de North Sea Coastal Management Group. Deze groep bestaat uit ambtenaren van de administraties van de rond de

Peeters

Noordzee gelegen landen, meer bepaald Vlaanderen, Nederland, het Verenigd Koninkrijk, Duitsland, Denemarken en in de toekomst mogelijk ook Frankrijk, die verantwoordelijk zijn voor de kustverdediging.

Binnen deze groep werd het probleem van het optreden van tsunami's reeds aan de orde gesteld. Ze houdt extra contacten voor samenwerking om de mogelijkheid en de potentiële gevolgen van het optreden ervan in de noordelijke Atlantische Oceaan en de Noordzee nader te onderzoeken. Op dit ogenblik werken naast Vlaanderen in ieder geval ook Duitsland en Denemarken aan de eerste evaluaties over deze problematiek. Ze moeten op zeer korte termijn worden afgewerkt.

Op basis van deze evaluaties zal dan verder overleg gebeuren over de eventuele noodzaak om een meer diepgaand gemeenschappelijk onderzoek uit te voeren en de wijze waarop dit onderzoek het best kan worden aangepakt. Uiteraard zal hiervoor ook nauw moeten worden samengewerkt met universiteiten en instellingen die gespecialiseerd zijn in geologie en seismologie.

Ik ondersteun de aanpak van mijn departement. In een eerste fase wordt de mogelijkheid van het voorkomen en de gevolgen van tsunami's in de Noordzee op een deskundige wijze, en in samenwerking met de andere rond de Noordzee gelegen landen, begroot. Dit is financieel interessant.

Alle landen rond de Noordzee beschikken momenteel over performante waarschuwingssystemen tegen stormvloed. In hoeverre deze systemen voor de mogelijkheid van tsunami's moeten worden bijgesteld en verder op elkaar afgesteld, en in hoeverre dit beter op het niveau van de Europese Unie gebeurt, kan nu uiteraard niet worden beantwoord. We kunnen niet vooruitlopen op de evaluatie en de conclusies. Mijn departement heeft evenwel in Europees verband de eerste stappen gezet om de problematiek nader te begroten. Indien blijkt dat er maatregelen op het Europees niveau nodig zijn, zal ik die ook ten volle ondersteunen.

Er kan geen twijfel over bestaan dat als het systeem moet worden aangepast, de Vlaamse Regering hieraan zal participeren.

De voorzitter: De heer Verougstraete heeft het woord.

De heer Christian Verougstraete: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Uit uw antwoord maak ik op dat we qua waarschuwingssysteem voor een groot deel gedekt zijn en dat er heel wat initiatieven worden genomen om dit systeem te optimaliseren.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Stern Demeulenaere tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de doortrekking van de A19

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Demeulenaere tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de doortrekking van de A19.

Mevrouw Demeulenaere heeft het woord.

Mevrouw Stern Demeulenaere: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, naar aanleiding van een door mij ingediende schriftelijke vraag aangaande de toen nog lopende 'studieopdracht betreffende de verbinding Ieper-Veurne' werd geantwoord dat de oriëntatiefase afgelopen was, maar dat nog diverse deelonderzoeken aan de gang waren met het oog op een evaluatie van de verschillende alternatieven. Mijnheer de minister, deze bijkomende onderzoeken zouden dienen voor de laatste fase van de studie, namelijk het ruimtelijk streefbeeld. De nood aan bijkomend onderzoek betreffende de belasting van het wegennet zou ertoe leiden dat de oorspronkelijke termijn met één maand zou worden verlengd. De uitvoering van reeds geplande verbeteringen aan de weg, zoals de aanpak van gevaarlijke punten, zou niet door de studie beïnvloed worden. Dit betekende dus dat de uiteindelijke resultaten in de loop van februari 2005 beschikbaar zouden zijn.

Mijnheer de minister, ik heb me de moeite getroost om enkele stappen te overlopen. Het dossier is nogal verwarrend. Volgens u kon er nog niets worden gezegd voor eind februari 2005.

Demeulenaere

Op 16 september 2004 echter verklaarde minister-president Leterme in een krant dat hij nieuwe stappen wilde zetten in het dossier. In een andere krant zei hij dat hij het dossier weer op de sporen wilde zetten en dat het begin 2005 weer op tafel zou komen. Op 31 december 2004 kopt een Vlaamse krant: 'Leterme werkt in stilte aan doortrekking A19.' In dit artikel verklaart hij dat hij in absoluut stilzwijgen werkt aan de doortrekking van de A19 van Ieper naar Veurne. Hij zei dit naar aanleiding van de opschudding die onder lokale politici was ontstaan toen een studie bureau alle mogelijkheden voor een betere verbinding van de twee steden, waaronder ook de aanleg van ringwegen rond de dorpen langs de Veurnseweg, voorstelde. Hij besloot met de woorden 'een advies is maar een advies' en 'laat ons geen overhaaste conclusies trekken'.

Amper een week later wordt in een artikel met betrekking tot Pilkem Ridge geopperd dat u, als bevoegde minister, de volgende maand de conclusies zou trekken uit het rapport en dat het kabinet van minister-president Leterme binnenkort alle belangengroepen rond de tafel zou roepen. In tegenstelling tot alles wat voorafging, deelt minister-president Leterme plots mee dat de A19 niet wordt doorgetrokken van Ieper tot Veurne. Plotseling moet de meeste aandacht gaan naar een verbetering van de verkeersleefbaarheid en veiligheid op de N8, de baan die nu Ieper en Veurne verbindt.

Dit alles staat in schril contrast tot het verleden. Minister-president Leterme profileerde zich toen als fervent voorstander van de volledige doortrekking van de A19. De definitieve onderzoeksresultaten doen blijkbaar niet meer terzake. (*Opmerkingen van de heer Jan Verfaillie*)

Mijnheer Verfaillie, ik verwijs naar Het Nieuwsblad van 5 augustus 1999. Ik heb alle artikels daarover bijgehouden. U kunt ze zelf doornemen, indien u dat wenst. Ik weet dat u er geen voorstander van bent. Anderen die in uw buurt wonen, waren er wel voorstander van. Ik weet ook wel dat niet alle kranten de waarheid verkondigen. Dat is ook de reden waarom ik de vraag stel aan de bevoegde minister.

Mijnheer de minister, is de uitspraak van minister-president Leterme over het niet doortrekken van

de A19 van Ieper naar Veurne in overleg met u gebeurd? Zo ja, vanwaar komt dan de plotse wijziging? U zegt dat u wacht op de studies vooraleer te bekijken wat er moet gebeuren. Is die studie plots veel vroeger klaar dan verwacht? Betekent dit nu concreet dat er geen sprake is van de volledige doortrekking en dat enkel het stukje waarover tussen de VLD en sp.a reeds tijdens de vorige legislatuur een overeenstemming was bereikt, zal worden uitgevoerd? Wordt er nog werk gemaakt van een onderzoek voor de volledige doortrekking van de strook?

De voorzitter: De heer Verougstraete heeft het woord.

De heer Christian Verougstraete: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, het dossier van de doortrekking van de A19 van Ieper tot Veurne sleept al tientallen jaren aan. Heel wat scenario's hebben de revue gepasseerd. Ik denk aan de doortrekking van de autostrade tot in Veurne. Er zijn nog allerlei andere scenario's, onder meer een op basis van een akkoord tussen de VLD en sp.a, namelijk het Westhoek-Menshoekpact. Daarin wordt een doortrekking voorgesteld van Ieper tot Steenstrate, via een bypass naar de N8.

Op het einde van de maand december is door een studiegroep een uiteenzetting gegeven voor de plaatselijke mandatarissen, waarin de doortrekking van de A19, zoals oorspronkelijk gepland, alsook het Westhoek-Menshoekpact werden afgewezen. Er wordt gezegd dat de enige oplossing zou zijn om de bestaande infrastructuur via Ieper en een deel naar Diksmuide toe en dan weer naar de N8 te optimaliseren. Dit zou heel wat problemen teweegbrengen wat betreft onteigeningen in bepaalde gemeenten en het zou alleszins de mobiliteit niet ten goede komen.

Mijnheer de minister, wat is het standpunt van de Vlaamse Regering? Er worden immers heel wat verschillende standpunten naar voren gebracht door de minister-president.

De voorzitter: De heer Sintobin heeft het woord.

De heer Stefaan Sintobin: Mijnheer de minister, ik wil me aansluiten bij de andere leden uit West-Vlaanderen omdat er heel wat verwarring bestaat bij de politici over dit dossier dat al 40 jaar aan-

Sintobin

sleept. Enkele jaren geleden werd een akkoord bereikt, namelijk het Westhoek-Menshoekpact, en plotseling komt men daar nu op terug.

Op lokaal niveau wordt de indruk gewekt dat partijen die pleiten voor een doortrekking van de A19 via Pilkem Ridge, plotseling het belang van het battlefieldtoerisme in West-Vlaanderen zouden negeren. Ik wil wijzen op het feit dat de laatste decennia enorme inspanningen zijn geleverd voor het battlefieldtoerisme in de zuidelijke boog van Ieper. Het kan toch niet zijn dat alle geraamtes en oorlogsrelicten die worden gevonden, moeten worden beschermd. Met het advies van Westtoer, dat oproept tot een totale bescherming van Pilkem Ridge, gaan we de verkeerde weg op en zal het dossier van de A19 nooit opgelost raken.

Ik wil eraan herinneren dat bij het oorspronkelijke tracé uit de jaren zeventig er niet werd gesproken over Pilkem Ridge en dergelijke. Pas de laatste jaren werd het belang hiervan opgeklopt. Ik heb de indruk dat we ons laten commanderen door Buckingham Palace en de tabloids in Groot-Brittannië, die ons verwijten dat we geen respect zouden hebben voor oorlogsrelicten en de gesneuvelde soldaten. Dat kan niet de bedoeling zijn.

Mevrouw Demeulenaere heeft verwezen naar de geruchten in de regio over het feit dat de doortrekking naar Ieper en Veurne geen doorgang zou vinden maar dat men de omgekeerde richting zou volgen en in Veurne beginnen. Dat zou 30 miljoen euro kosten, zo heb ik in de kranten gelezen. Ik vrees dat dan, naarmate de werken naar Ieper afzakken, het budget snel op zal zijn.

De voorzitter: De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, als burgemeester van Veurne ben ik zeker betrokken in dit dossier.

Mevrouw Demeulenaere, ik heb enorm veel respect voor u en voor uw vader, die vóór u heeft gezeteld in het Vlaams Parlement. U kunt me krantenartikels tonen van uitspraken die ik zagezegd zou hebben gedaan, maar u kunt me zeker niet pakken op het feit dat ik onwettelijke of verkeerde dingen zou hebben gezegd.

Ik heb enkele artikels opgediept. In 2001 zei de heer Ramoudt dat er in 2004 zou worden gestart met de werken. Ondertussen is dat nog altijd niet gebeurd. We moeten zeer duidelijk zijn ten opzichte van elkaar. Het probleem ligt in de benaming van het dossier. Er is inderdaad een probleem wat betreft de mobiliteit tussen Ieper en Veurne, en hier moeten verbeteringen aan gebeuren.

De doortrekking, recht van Ieper naar Veurne, zoals is ingetekend op het gewestplan eind jaren zestig begin jaren zeventig, is niet meer mogelijk door allerhande klasseringen, habitatrichtlijnen en dergelijke. Voor mij is dit de enige rechtstreekse doortrekking van de A19. In de vorige legislatuur is inderdaad tussen sp.a en de VLD een soort compromis gesloten tussen het haalbare en het draagbare. Dat gebeurde in november of december 2001, als ik me niet vergis. Zoals de heer Verougstraete zegt, hield dit een doortrekking tot in Steenstrate in en een bypass tot in Vleteren. Vanaf daar zou een baan worden gelegd naast de N8, die dienst zou doen als autostrade.

Groot was mijn verassing toen ik vorige legislatuur plots merkte dat de Vlaamse Regering in de begroting 200.000 euro had ingeschreven om een studie bureau aan te stellen dat nog eens moest bekijken wat de meest optimale oplossing is. Dat lijkt me nogal een eigenaardige situatie. Wanneer ik als burgemeester met mijn coalitiepartner een compromis bereik in een dossier, begin ik aan de uitvoering, en ga ik niet nogmaals een studie bureau aanstellen om te bekijken of er geen andere oplossingen mogelijk zijn.

Minister-president Leterme kondigt aan dat het gedaan moet zijn met de vele studies. Mevrouw Demeulenaere, ik heb een artikel gelezen in Het Wekelijks Nieuws in 2001 waarin uw vader zegt dat hij een massa studies over de A19 in zijn bezit heeft die wel een hoop van twee meter vormen. Mijnheer de minister, het is belangrijk dat we in de Westhoek komen tot een zo breed mogelijke maatschappelijke consensus en dat er niet meer wordt gebakkeleid zonder dat er een oplossing uit de bus komt.

Mijnheer de minister, u voorziet in 30 miljoen euro voor het einde van de legislatuur. Indien er in de Westhoek geen maatschappelijke consensus tot stand kan komen, zullen heel wat leden van het Vlaams Parlement wat graag beslag leggen op dit

Verfaillie

budget om het te gebruiken voor andere projecten in West-Vlaanderen of elders. Ik doe een warme oproep aan iedereen om eens te bekijken wat de beste oplossing is en te streven naar een zo groot mogelijke maatschappelijke consensus. Zo kunnen de 30 miljoen euro worden gebruikt voor de door-trekking en zal blijken dat het binnen de vooropge-stelde termijn kan worden verwezenlijkt. Dit heb ik altijd verkondigd.

De voorzitter: De heer Bossuyt heeft het woord.

De heer Gilbert Bossuyt: Mijnheer de voorzitter, de heer Verfaillie spreekt zichzelf tegen in dezelfde minuut, en dat wil ik rechtzetten. Het is niet vreemd dat er een andere studie moet worden ge-maakt wanneer op het terrein de situatie volledig is veranderd. Hij zegt dit zelf. Het is een tijd geleden dat een bepaald traject werd uitgewerkt. Ondertus-sen zijn er habitatrictlijnen bij gekomen, alsook de problematiek van Pilkem Ridge.

Men mag hier overigens wel wat beleefder over spreken, al was het maar omdat Vlaanderen als natie enig respect toont voor zijn burens. Ik kan u verzekeren dat men in Engeland niet badineert over deze problematiek. Daarom is het goed dat er daarover besprekingen zijn.

Vergeet niet dat er ondertussen ook afspraken zijn, die bij wet zijn geregeld, wat betreft de verdeling van landbouwgebieden en dergelijke. Het is daar-om niet abnormaal dat de situatie nog eens moet worden bekeken. Mijnheer de minister, het zal u genoeg doen dat u zich deze keer kunt verschui-len achter het feit dat er een bijkomende studie aan de gang is.

Wat betreft de realisatie geeft het Vlaams Parle-ment nu de minister alle redenen om niets te doen, want men verschilt grondig van mening. In zo'n geval is de oplossing altijd de gulden middenweg, en die is om alles te laten zoals het was.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: De heer Sintobin zegt terecht dat het dossier van de A19 al 40 jaar aansleept. Het mag voor u een troost zijn dat de noord-zuid-verbinding in Limburg al loopt sinds 1975. Het zal nog 10 jaar duren hoewel u, mijnheer de minister,

hebt gezegd dat de eerste spadensteek voor 1 janu-ari 2007 een feit zal zijn.

Ik heb naar aanleiding van de beleidsnota Open-bare Werken gezegd dat we eens moeten gaan kijken naar de manier waarop in Nederland aan wegenplanning wordt gedaan. Daar gebeurt dit op basis van een tracéwet en een planologische kern-beslissing, waarbij alle elementen worden bekeken zoals habitatrictlijnen en dergelijke. Er wordt een meerjarenprogramma gebruikt dat loopt over tien jaar. Dat is niet bindend. De minister kan wel exact zeggen welke weg wanneer zal worden aangelegd.

In Limburg zijn er ook een pak studies gemaakt over de noord-zuidverbinding. Bij elke andere mi-nister komt er een andere visie. De burgers heb-ben daardoor geen rechtszekerheid. De ene week wordt iets gezegd en de andere week precies het tegenovergestelde. Ik pleit voor een decretale on-derbouw voor de aanleg van wegen. Vele dossiers lopen 30 tot 40 jaar. Hoe langer ze aanslepen, hoe meer ze worden gecontesteerd en aangevochten omwille van nieuwe elementen zoals archeologi-sche opgravingen, habitatrictlijnen en dergelijke. Mij gaat het over de algemene tendens, niet alleen bij de A19 maar bij alle infrastructuurwerken, dat er geen rechtszekerheid is. De burger heeft daar recht op. Het legt heel wat hypotheeken bij mensen die in de buurt van dergelijke werken wonen. Men-sen kunnen bijvoorbeeld niet uitbreiden omdat er een zone is gereserveerd op het gewestplan. Een volgende regering heeft er dan weer een andere vi-sie over. Ik mis de rechtszekerheid in de planmatige aanpak van de aanleg van wegen in Vlaanderen.

De voorzitter: De heer Sintobin heeft het woord.

De heer Stefaan Sintobin: Na veertig jaar is men ein-delijk tot een maatschappelijke consensus gekomen. Mevrouw Demeulenaere pleit nu voor het oorspron-kelijk tracé terwijl het Vlaams Belang, en ik meen ook CD&V, pleiten voor het Westhoek-Menshoek-pact, waarover mede is onderhandeld door minis-ter-president Leterme. Ik begrijp echt niet waarom sommigen een nieuwe strategie gaan volgen.

De heer Jan Verfaillie: Het klopt niet dat dit plan mede is opgemaakt door minister-president Leterme.

De heer Stefaan Sintobin: In elk persartikel over dit dossier staat dat achter de schermen over dit pact

Sintobin

mede is onderhandeld door minister-president Leterme als lokaal politicus.

Mijnheer Bossuyt, het was absoluut niet mijn bedoeling denigrerend te doen over onze burens, zoals u ze noemt. In de commissie voor Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Internationale Samenwerking en Toerisme zult u wellicht gemerkt hebben dat ik herhaaldelijk heb gesproken over het belang en de economische impact van het battlefieldtoerisme. Ik blijf er echter bij dat het niet kan dat Buckingham Palace en de Britten zeggen wat wij moeten doen met onze wegen.

De voorzitter: Mevrouw Demeulenaere heeft het woord.

Mevrouw Stern Demeulenaere: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het Westhoek-Menshoekpact is destijds afgesloten tussen minister Vande Lanotte en de VLD. Mijn vader was erbij. Ik heb hier enkel gevraagd hoever het staat met het onderzoek, en heb me niet uitgesproken over wat ik zou willen. Ik wil alleen dat er vooruitgang wordt geboekt in een dossier dat inderdaad al veertig jaar meegaat. Alle andere commentaren van links of van rechts doen daar niets van af.

De heer Jan Verfaillie: Mijnheer de voorzitter, er is blijkbaar toch een maatschappelijke consensus.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, collega's, de vraag van de heer Peumans is niet nieuw. We hebben het er ook al over gehad bij de bespreking van de beleidsnota. We moeten duidelijkheid scheppen over wat we gaan doen, en een langetermijnvisie ontwikkelen. Het mag geen stop-and-go-beleid zijn. Ik zal een bijdrage leveren om meer rechtszekerheid en duidelijkheid te bieden.

De vorige regering heeft in het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen 25 missing links aangegeven. Daarvan is er één opgelost, er blijven er dus 24 over. Ik heb een beslissing aangekondigd over hoeveel daarvan we tijdens deze regeerperiode zullen aanpakken. U hebt me gevraagd de primeur van die beslissing voor deze commissie te reserveren, en ik zal dat ook doen. Ik bekijk nu wanneer dat kan gebeuren.

Het is evident dat we veel kunnen leren van Nederland. Ik heb veel contacten met mijn Nederlandse collega-minister van Waterstaat mevrouw Peijs, en ik heb begrepen dat niet alles in Nederland goed is. Wel moeten we oog hebben voor wat we er ten goede van kunnen leren.

Mevrouw Demeulenaere, het is altijd lastig te moeten reageren op krantenartikels. Als ze van mezelf zijn, kan ik de nodige verduidelijking geven, maar als ze van een collega of van de minister-president komen, dan is het wat delicaat. Daarom heb ik de toespraak van de minister-president opgevraagd. Ik lees er het stuk uit voor dat met dit onderwerp te maken heeft.

Tijdens de toespraak waarnaar u verwees, zei de minister-president: 'Het probleem' – van de A19 – 'is gekend en is meer dan genoeg onderzocht en bestudeerd. Het maatschappelijk debat heeft bovendien ruim de tijd gekregen; de standpunten, argumenten en belangen zijn gekend. Er is de zeer terrechte zorg van de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid, de zorg voor het vrijwaren van de kernwaarden van landschap en natuur, het belang van een goede economische ontsluiting van de regio, de maximale vrijwaring van goede landbouwgronden en vooral – recentelijk – de zorg voor het historisch erfgoed van de Eerste Wereldoorlog.'

De minister-president ging verder: 'Geen enkel van die zorgen en belangen is absoluut, met uitzondering van de verkeersveiligheid. Aan deze streekgenoten die nog verwijzen naar de A19 zoals hij zo'n 40 jaar geleden als het linkerbeen van de West-Vlaamse autowegendriehoek werd ontworpen, zeg ik dat deze radicale doortrekking vandaag gewoonweg onmogelijk is door opeenvolgende maatregelen die tot en met in het recente verleden zijn genomen.'

'In verband met de zorg voor de kernwaarden van de Westhoek en gave landbouwgronden zeg ik' – nog steeds de minister-president – 'in alle openheid dat elke oplossing hoe dan ook hectaren landbouwgrond zal kosten. Inzake het erfgoed van Wereldoorlog I, dat ik zoals iedereen wil respecteren met evenveel zorg als bij elke infrastructuuruitbouw, vraag ik toch enig begrip en nuance.'

Dat is wat de minister-president heeft gezegd. Wat de journalisten daarvan gemaakt hebben, laat ik aan hen over. U hebt die artikels blijkbaar verzameld.

Peeters

Gelukkig is er ook nog een minister van Openbare Werken, die wat bevoegdheden heeft. Een van die bevoegdheden is het bieden van een oplossing hiervoor. Dat doe ik echter niet alleen.

Ik probeer zo concreet mogelijk op uw vragen te antwoorden. Uiteraard wordt er overlegd over dit dossier met mezelf als bevoegd minister van Openbare Werken en met mijn collega van Ruimtelijke Ordening. Het is ook voor alle betrokkenen duidelijk dat de doortrekking zoals ze veertig jaar geleden werd gepland, in de huidige context en omstandigheden gewoon niet meer mogelijk is.

Er zijn in het dossier van de A19 nog steeds geen definitieve beslissingen genomen. De resultaten van de verschillende studies worden afgewacht om definitieve beslissingen te nemen. Dat heb ik u in het verleden al geantwoord. De studie met betrekking tot de A19 is aangevat in oktober 2003. De opdracht loopt ten einde midden februari 2005 en er kan een besluit verwacht worden in het voorjaar van 2005. Het is een verkeersplanologische studie die zal resulteren in een aanbeveling van de stuurgroep en in een streefbeeld op het niveau van de concepten.

De verschillende alternatieven werden ondergebracht in vier modellen, van de aanleg van de A19 tot een herinrichting van het bestaande tracé met een beperkte omleiding in Brielen. Hierbij dient opgemerkt dat een oplossing zoals de aanleg van de A19 niet past in de huidige ruimtelijke visie zoals verwoord in de ruimtelijke structuurplannen op Vlaams en provinciaal niveau. De alternatieven zijn aan de studie toegevoegd omdat ze steeds ter sprake komen en omdat het projectteam het wenselijk achtte ook de impact van deze oplossingen weer te geven met het oog op de volledigheid en de objectiviteit.

Het verloop van de studie is als volgt. De onderzoeksdocumenten worden afgewerkt en dit resulteert in een globale evaluatie. Op basis van deze evaluatie zal de stuurgroep een aanbeveling doen, die wordt uitgewerkt in een conceptstreefbeeld. Zoals reeds gesteld worden de definitieve resultaten van de studie wel degelijk afgewacht, alvorens definitief knopen door te hakken.

U vroeg ook of de veroordeling tot levenslange afzondering nu definitief is voor de hele westkust

en de Westhoek, en of met andere woorden de ontsluiting van de regio van de baan is. Het feit dat diverse studies met betrekking tot de ontsluitingsproblematiek van de Westhoek bezig en bijna afgerond zijn, toont zeer duidelijk aan dat de Vlaamse Regering veel belang hecht aan een goede ontsluiting voor de Westhoek. We willen de Westhoek zeker niet veroordelen. Het zou ongehoord en onaanvaardbaar zijn mocht ik ook maar even aanleiding hebben gegeven tot die conclusie.

De voorzitter: Mevrouw Demeulenaere heeft het woord.

Mevrouw Stern Demeulenaere: Mijnheer de minister, het volledige tracé zou al onteigend zijn. Als u van plan bent het tracé alsnog te wijzigen, wat gebeurt er dan met de onteigende gronden?

Minister Kris Peeters: Mevrouw Demeulenaere, ik heb in mijn korte politieke carrière geleerd dat het heel moeilijk, en bovendien niet aangewezen is te antwoorden op zulke als-vragen. Ik ga ervan uit dat er voor onteigende, maar niet gebruikte gronden naar een billijke oplossing wordt gestreefd. Het gaat niet op te onteigenen, vervolgens de grond niet te gebruiken en hem zomaar te laten liggen. Ik wil er echter niet op vooruitlopen. Vragen naar de intenties van de minister is wat delicaat.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister, als u als openbaar bestuur een onteigening doet, dan heeft de onteigende het recht het goed terug te kopen. De wet is daar heel duidelijk in.

De voorzitter: De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones: Mijnheer de minister, twintig jaar geleden hebben we hierover een eerste zeer harde discussie gevoerd. We hebben altijd een nogal eigenzinnig standpunt gehad. Het gaat ons daarbij niet om investeringsintenties, maar om de ontsluiting van de westkust. We hebben altijd gezegd dat het oude tracé, ook toen dat nog mogelijk was, niet aangelegd mocht worden omwille van de landschappelijke en toeristische waarde van het komgrondengebied van Lampernisse in de IJzer-vlakte. We waren het eens met het alternatief dat bestond uit een doortrekking tot Steenstrate en een bypass tot over die drie niet-leefbare kernen.

Nu ontstaat er een nieuwe polarisatie omtrent Pilkem Ridge. De hele toeristische sector in West-

Loones

Vlaanderen, en vooral Westtoer, verzet zich tegen het schenden van het gebied. Dat is allemaal al gezegd, maar ik wil nog eens vanuit onze optiek benadrukken dat we ook streven naar een waardevolle toeristische invulling.

We hebben nu eindelijk een minister-president die de situatie kent, al wil ik de rol van de minister van Openbare Werken niet onderschatten. Jarenlang zijn we het slachtoffer geweest van onze eigen ruzies met Limburgse ministers van Openbare Werken. (*Opmerkingen van de heer Gilbert Bossuyt*)

Op het laatst hadden we inderdaad een West-Vlaamse minister. Ik heb het meegemaakt van in de jaren 1989-1991. Het is evident dat, als er in een streek wordt gediscussieerd over een besteding van miljarden, eerst ter plaatse wordt uitgevochten wat er moet gebeuren, alvorens de knoop wordt doorgehakt. Mijnheer Bossuyt, u weet dat zeer goed, en als er iemand aandacht heeft besteed aan het dossier, dan was u het als eerste West-Vlaming op Openbare Werken.

U hebt het echter niet kunnen doordrijven, want de administraties liggen met elkaar overhoop. De administratie AWW is in hoge mate voorstander van een doortrekking; dat blijkt uit alle rapporten. Andere administraties willen dat echter niet.

We hopen dat er nu een oplossing komt, en dat u daar in een sfeer van nieuwe zakelijkheid naar streeft. Zelfs een minimale oplossing zal beter zijn dan niets. Zo'n minimale oplossing is bijvoorbeeld een oversteek aan de brug in Sint-Jan, vervolgens een omleiding naar de bestaande ringweg, een ombuiging via Brielen en verbeteringen aan de N8.

De huidige discussies, die in West-Vlaanderen worden aangezwengeld door gezaghebbende kringen, niet alleen de conservator van het In Flanders Fields Museum, maar ook Westtoer, het zelfstandig overheidsbedrijf dat nog steeds de toeristische intercommunale bij uitstek is, zullen tot niets leiden. Ik waardeer het dan ook dat de minister-president het dossier naar zich toe trekt, ook als dat niet zal leiden tot de meest ideale oplossing.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Als Antwerpenaar ben ik zeer voorzichtig om me te mengen in het debat.

Voor mij is het evident dat de minister van Openbare Werken het dossier zal oplossen. Ik ben heel gelukkig dat ik niet de enige minister ben die zich hierover zorgen maakt. Onder andere minister-president Leterme en minister Van Mechelen houden er zich mee bezig. Dit project heeft voldoende draagkracht binnen de Vlaamse Regering.

Het is minister-president Leterme die hierover iets heeft gezegd in een toespraak. Voor alle duidelijkheid, het is een niet-West-Vlaming, namelijk de minister van Openbare Werken, die het project zal mogen uitvoeren.

De voorzitter: Mevrouw Demeulenaere heeft het woord.

Mevrouw Stern Demeulenaere: Mijnheer de minister, als ik u goed begrijp, bent u van plan verder te werken aan het traject dat reeds voorlag. Met andere woorden, u werkt voort op basis van het akkoord dat werd bereikt tussen sp.a en de VLD. Klopt dit?

Minister Kris Peeters: Mevrouw Demeulenaere, als u dat wilt, zal ik mijn antwoord nog eens voorlezen. Ik zal u de tekst geven. Ik heb dat niet gezegd. Ik wacht op de studie.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

– *De heer Carl Decaluwe treedt als voorzitter op.*

Vraag om uitleg van de heer Roland Van Goethem tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het onderhoud van de dijken van het zeekanaal Brussel-Willebroek

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Van Goethem tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het onderhoud van de dijken van het zeekanaal Brussel-Willebroek.

De voorzitter: De heer Van Goethem heeft het woord.

De heer Roland Van Goethem: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, en-

Goethem

kele weken geleden heeft een deel van de oever van het kanaal Brussel-Willebroek het begeven. In de pers hebben nogal wat commentaren gestaan over het onderhoud van de oevers. We mogen van geluk spreken dat er enkel materiële schade is. Er zijn geen slachtoffers gevallen.

Vorige wegverzakkingen werden weggewerkt door het wegdek wat bij te werken, zonder dat er ingrepen gebeurden op de oevers zelf. In de krantencommentaren wordt er bovendien gewag gemaakt van wanbeheer. De betreffende kanaaloever is 100 jaar oud. Daar is nog niets aan gedaan. We kunnen dan ook stellen dat het onderhoud enigszins te wensen overlaat.

Mijnheer de minister, het probleem heeft zich ook voorgedaan in Willebroek. Daar worden nu de oevers versterkt en vernieuwd. Hoe staat het met de rest van de oevers van dat kanaal? In welke toestand bevinden die zich? Welke controle voert het Vlaamse Gewest uit op de toestand en het regelmatig onderhoud van de oevers van het zeekanaal? Doet de NV Zeekanaal zelf het nodige? Zo ja, wordt u daarover ingelicht?

Uit een reactie van een verantwoordelijke van de NV Zeekanaal blijkt dat ze afhankelijk is van de beschikbare financiën. Ik kan daar begrip voor opbrengen. Welke garanties hebben we echter dat de NV Zeekanaal de financiële middelen correct inzet en dat er rekening wordt gehouden met de veiligheid van de oeverbewoners?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik ben een aantal jaren kabinetschef geweest van de minister van Openbare Werken. De toestand van de waterwegen is vergelijkbaar met die van het wegennet. In plaats van allerlei missing links weg te werken, zou men beter het geld besteden om hetgeen we nu hebben goed te onderhouden.

Er zijn structurele problemen. Vandaag of morgen zal ergens anders een dijk doorbreken. Alle bruggen en alle dijken zullen dan worden gecontroleerd. We moeten de zaak ernstig nemen. Ik hoop dat dit geen uiting is van een dieperliggend probleem. Er zijn nu eenmaal een aantal waterwegen

die dringend aan structureel onderhoud toe zijn. We moeten geen verstoppertje spelen. Het probleem bestaat.

Er wordt steeds gewezen op het geldgebrek. Mijn principe is dat eerst moet worden onderhouden wat bestaat. Daarna kan aan iets nieuws worden gedacht.

De voorzitter: De heer Bossuyt heeft het woord.

De heer Gilbert Bossuyt: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, het is gebruikelijk dat een voormalig minister zich gedurende 6 maanden terughoudend opstelt. Die periode is nu voorbij. Ik wil hier geen polemieken opstarten. Ik heb echter de indruk dat voor sommigen de geschiedenis begint in het jaar dat ze werden verkozen.

Door de toestand van de staatsfinanciën werden er in het verleden keuzes gemaakt, ook in Vlaanderen. De grote inspanningen werden gedaan ten koste van het onderhoud van de wegen. We kunnen echter niet ontkennen dat er al gedurende een aantal jaren heel wat middelen zijn gegaan naar het wegenonderhoud.

De geschiedenis zal een oordeel vellen over de politieke keuzes die werden gemaakt. De middelen voor de openbare werken zijn voor een groot deel gebruikt om te helpen bij het saneren van de financiën van België. Mijnheer de minister, ik heb niet de indruk dat dit u vreemd in de oren klinkt.

Het onderhoud is een kwestie van planning maar ook van het vrijmaken van de nodige budgetten. De middelen zijn er. Dat staat op papier. Er zijn middelen om de oevers te onderhouden. Mijnheer de minister, ik vraag u erover te waken dat de aannemers de nodige tijd besteden om die werken aan te vatten en uit te voeren.

Ik zal niet in detail treden. Toen ik minister was, heb ik zelf vastgesteld dat de beschikbare middelen – en dat waren miljoenen – om de oeververbindingen op een ecologisch verantwoorde manier aan te pakken, niet werden gebruikt door de aannemers. De werken waren blijkbaar niet prioritair voor hen. Blijkbaar zouden ze die uitvoeren in een voor hen kalme periode.

U moet er de betrokken administraties op wijzen dat ze daar de nodige aandacht aan moeten schen-

Bossuyt

ken. Die oeververbindingen zijn ook belangrijk. Het project van de kaaimuren heeft aanleiding gegeven tot heel wat werken op de waterwegen. Het ging om economisch zeer belangrijke werken. Er waren ook middelen uitgetrokken voor de oeververbindingen. In de praktijk werden die niet gebruikt. De aannemers kregen de kans ondertussen andere werken uit te voeren.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, de geschiedenis zal over ons allemaal een oordeel vellen. Of dat nu over 100 jaar of vroeger gebeurt, ik lig daar niet van wakker.

Mijnheer Peumans, de bestaande waterwegen en het wegennetwerk moeten zo goed mogelijk worden onderhouden. Dat is een constant gevecht. Men heeft de neiging om daarop te besparen. Later zijn de problemen dan echter des te groter. Op een bepaald moment moeten die investeringen toch gebeuren.

In mijn beleidsnota staat dat we hier de nodige aandacht aan zullen besteden. Dat is ook in het verleden gebeurd. Tijdens begrotingsbesprekingen komt die zaak echter steeds op tafel, zeker als er moet worden gesaneerd. Het is niet wijs daar niet de nodige budgetten voor vrij te maken.

Mijnheer Van Goethem, een groot aantal oevers van het zeekanaal Brussel-Schelde werden in de afgelopen jaren vernieuwd. Er blijven echter nog steeds oude oevers die moeten worden hersteld. Bovendien worden er diverse onderhoudswerken aan de oevers uitgevoerd om de toestand van de oevers zo goed mogelijk te conserveren.

De ingestorte oever in Vilvoorde werd vorig jaar nog geïnspecteerd. Er werd toen niet vastgesteld dat er dringende werkzaamheden nodig waren. Vastgestelde schade werd hersteld op het ogenblik dat de wegenis werd vernieuwd. Een calamiteit kan zich echter steeds onverwacht voordoen.

De vennootschap Waterwegen en Zeekanaal NV, die terzake bevoegd is, voert driemaandelijks inspecties uit van haar oevers. Op basis van deze inspecties worden er voorlopige herstellingen uitgevoerd, eventueel dijken tijdelijk afgesloten en te

vernieuwen oevers opgenomen in het investeringsprogramma voor buitengewoon onderhoud.

In de afgelopen jaren werden onder andere diverse gelijkaardige oevers in Willebroek en Humbeek vernieuwd. Op basis van de beschikbare kredieten legt Waterwegen en Zeekanaal NV elk jaar haar plan voor investeringsprojecten ter goedkeuring voor aan de bevoegde minister en het parlement. Bij het opstellen van dit plan dient Waterwegen en Zeekanaal NV rekening te houden met de in de beleidsnota opgelegde doelstellingen, waarin uitdrukkelijk de noodzaak van een gestructureerde aanpak van het onderhoud werd opgenomen.

De veiligheid van de oeverbewoners is daarbij vanzelfsprekend de topprioriteit. Daarom worden elk jaar de prioritair aan te pakken oevers in het programma opgenomen.

De voorzitter: De heer Van Goethem heeft het woord.

De heer Roland Van Goethem: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Om de drie maanden worden controles uitgevoerd. In Vilvoorde was er een verzakking over een lengte van ongeveer 100 meter. Wat was daar de oorzaak van? Was het een waterinsijpeling van een gebarsten waterleiding? Logischerwijze mogen we veronderstellen dat bij een driemaandelijks controle een langzaam afkalven van de oever door het verkeer op het water wordt opgemerkt. Hier moet iets anders zijn gebeurd dat de verzakking heeft veroorzaakt.

Minister Kris Peeters: Mijnheer Van Goethem, er is een inspectie gebeurd vorig jaar en er is blijkbaar niets opgemerkt. Een uitspraak over de exacte oorzaak moet worden geverifieerd en vastgesteld door de bevoegde experts. Ik kan daar nu geen antwoord op geven. Als u hier een schriftelijke vraag over stelt, zal ik me daar verder over informeren. Het zou niet verstandig zijn daar nu uitspraken over te doen.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister, het antwoord dat u hebt voorgelezen, is een klassiek antwoord van de administratie. Vorige maand is er geïnspecteerd en dat gebeurt om de drie maanden, dat is klassiek. Dat was ook zo met de Verbrande Brug. Toevallig had men ze pas gecontroleerd en daar was dan wel een bewijs van. Kunt u me ver-

Peumans

tellen hoeveel dijkwachters visueel een grondige controle doen van alle dijken? U weet ook hoe die controle gebeurt. Een man rijdt langsheen de dijken met zijn wagentje en kijkt eens links en rechts.

Als we 100 euro investeren moeten we 10 euro opzij leggen voor het onderhoud. De administratie heeft te weinig middelen. Ik zal met u eens een aantal Limburgse kanalen gaan bekijken en dan zult u zien dat er op bepaalde plaatsen vandaag of morgen problemen zullen zijn. Ik heb dat gezien aan de Limburgse Maasdijken. Die waren totaal verwaarloosd. Het heeft heel lang geduurd, maar nu is het helemaal in orde.

De minister zou eigenlijk anoniem op een aantal plaatsen moeten gaan kijken in plaats van zich te laten leiden door de administratie. Hij zou heel andere vaststellingen doen.

De voorzitter: De heer Bossuyt heeft het woord.

De heer Gilbert Bossuyt: Het is makkelijk praten, want het is geen politiek probleem. Ik ben het niet eens met de heer Peumans, want er zijn controleurs die hun werk ernstig nemen. De politiek zou zich daar echter ook mee moeten bezighouden. Sommigen in de administratie verkneukelen zich er immers over dat de minister voor alles en nog wat op zijn kop krijgt. Op een ogenblik dat er veel budgettaire middelen voorhanden waren voor een goed onderhoud van de oeververbindingen en zelfs voor een heraanleg ervan op een ecologisch verantwoord manier, moest ik vaststellen dat de werken niet werden aangevat of met een minimale inzet werden uitgevoerd. Dat is een zaak van de administratie, maar daar moet blijvend controle op gebeuren. Ik vind dat de minister moet doordrijven om de oorzaken aan het licht te doen komen. Als die oorzaken te wijten zijn aan slordigheid, dan moet er worden opgetreden. De gevolgen kunnen immers ernstig zijn.

Mijnheer Peumans, u weet dat er ongelukken kunnen gebeuren waarbij doden kunnen vallen. Dan zal men de minister ter verantwoording roepen. Daarom moet de minister aandringen op een goed onderzoek. De administratie zegt dat ze te weinig middelen heeft. Feit is dat elke administratie naast de politiek van de minister ook zijn eigen politiek wil voeren. Dat is een menselijk probleem. Het is niet eenvoudig, zelfs voor een minister, om op tijd

en stond zijn eigen beleid door te drijven. Er komen soms niet-transparante zaken aan het licht, en het is de taak van de minister om daar op tijd zicht op te krijgen.

In Vlaanderen is overigens de laatste jaren een inhaaloperatie gebeurd wat onderhoud betreft.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister, zoals er een rapport-Helleven bestaat voor de wegen, zou u een gelijkaardig rapport moeten hebben voor de waterwegen. De administratie antwoordt niet op de vraag naar de oorzaak van de instorting. Dat vind ik geen stijl. De administratie weet perfect wat de oorzaak is van het probleem. Ofwel is het een oude installatie in hout die rot was en het heeft gebeven, ofwel was er een breuk in de waterleiding, ofwel is de installatie opgevreten door muskusrat-ten of iets dergelijks.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: De heer Van Goethem heeft niet uitdrukkelijk naar de oorzaak gevraagd van de instorting in Vilvoorde. Hier wordt nu terecht naar de oorzaak gevraagd. Sta me toe dat ik daar nu niet op antwoord, ook al is me daarover een en ander gerapporteerd, maar dat ik daar op een ander moment op terugkom.

Ik neem de suggesties van de heer Peumans en de heer Bossuyt ter harte. Ik heb de ingesteldheid om alle positieve elementen te concretiseren. Ik ben ervan overtuigd dat we moeten blijven investeren in onderhoud, controle en mensen. Als we vroeg of laat een calamiteit meemaken, en ik hoop dat zoiets nog lang zal duren, en er vallen doden, dan kijkt iedereen naar de minister die dan verantwoording moet afleggen. Dat is normaal. Maar achteraf mag men niet kunnen zeggen dat ik het een of het ander heb nagelaten te onderzoeken en duidelijke taal te spreken.

Mijnheer Bossuyt, ik heb al ondervonden dat er bij de administratie heel veel goede wil aanwezig is, maar ook enige inertie bij bepaalde zaken die zich jarenlang op een bepaalde manier hebben ontwikkeld.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Gilbert Bossuyt tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de nieuwe Franse autosnelwegverbinding tussen Amiens, Rijsel en de Belgische grens

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Bossuyt tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de nieuwe Franse autosnelwegverbinding tussen Amiens, Rijsel en de Belgische grens.

De heer Bossuyt heeft het woord.

De heer Gilbert Bossuyt: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb de termijn van zes maanden gerespecteerd om het woord niet te voeren. Ik wens dat nu wel te doen uit bezorgdheid over de continuïteit in een problematiek van profilering van Vlaanderen op de landkaart. Een van de grootste troeven van onze economie is de werkkracht van onze mensen alsook onze ligging als transitland. Dat betekent dat we aandacht moeten hebben voor wat er in het buitenland gebeurt. We hadden het er zonet al over dat we langetermijnplanningen zouden moeten kunnen maken, maar ook daarin moeten we rekening houden met situaties die veranderen.

Een van de situaties op de grens die veranderen, is de beslissing van Frankrijk, na een lang voorbereidend 'débat publique', om over te gaan tot de ontubbeling van de A1, namelijk de autosnelweg Parijs-Rijsel, en daarnaast, aangezien de betrokken minister uit de noordelijke regio komt, de verbinding van Amiens met het stedelijk net rond Rijsel. Daarbij rijst het probleem hoe Vlaanderen zal optreden bij dit feit waarbij er nieuwe verbindingen komen tot op de grens met Vlaanderen.

De bedoeling van die ontubbeling is een oplossing vinden voor de verkeerscongestie op de autosnelwegen. Uit berekeningen blijkt dat, als men deze ontubbeling doorvoert, wij vanaf de realisatie zullen worden geconfronteerd met 15.000 tot 45.000 voertuigen meer die hun weg zullen vinden op de noord-zuidas, een belangrijke verbindingsweg in Europa.

Het is van belang dat we in Vlaanderen opvolgen wat er gebeurt. Daarom heb ik me, toen ik minister was, gemengd in het 'débat publique' en gezegd aan

de Franse overheden dat, welke hun beslissing ook zal zijn, ze die best zouden nemen in overleg met de Vlaamse overheid, vermits de Vlaamse overheid zal beslissen of de vele miljarden euro's aan investeringen, een nuttig gevolg kunnen hebben en geen plaats zouden krijgen in een blunderboek zoals wij dat hebben gekend. Daarom denk ik dat contacten tussen de Franse en Vlaamse ministers belangrijk zijn. Het is mijn bekommernis dat die er ook in de toekomst zullen zijn want dat betekent de erkenning van Vlaanderen. We hebben een reeks bevoegdheden gekregen die ons noodzaken om dat contact verder uit te bouwen nu de Franse overheid het er na een lange periode van tegenstribbelen mee eens is.

Er is een studie gemaakt met een aantal voorstellen van mogelijke trajecten. Mijnheer de minister, ik wil u hiervoor waarschuwen. Een van de mogelijkheden is een oude draak die men weer wil loslaten, met name de verbinding Pecq-Armentières, waarbij men het stedelijk weefsel op de grens in Vlaanderen volledig zou ontwrichten.

Mijnheer de minister, worden de gesprekken tussen de ministers voortgezet? Wat is uw houding in dit dossier? Welke afspraken werden er gemaakt na de principiële goedkeuring van de aanleg van een nieuwe autosnelwegverbinding in Frankrijk wat betreft contacten, gezamenlijk overleg en eventuele gezamenlijke beslissingen over het aan te leggen traject? Plant u een studie over de gevolgen van de mogelijke verkeerscongestie door het te verwachten bijkomend verkeer op onze snelwegen?

Er is een studie gemaakt van de bestaande missing links. Door de beslissing van de Franse regering zou hier een missing link kunnen ontstaan. Mijnheer de minister, ik hoop dat u het contact blijft onderhouden met de Franse minister, blijft wegen op de beslissing die zal worden genomen en dat er een akkoord komt. Het gaat over een transitproblematiek. Ik hoop dat u tegelijkertijd overweegt om andere aspecten, zoals het vervoer te water en per spoor, te berde te brengen op het ogenblik dat er met de Franse regering een akkoord moet worden gesloten.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer Bossuyt, het doet me genoegen dat u na zes maanden stilte weer mag spreken.

Peeters

De Franse autosnelwegverbinding tussen Amiens, Rijsel en de Belgische grens is een belangrijk dossier, waar ik positief tegenover sta. Zo'n verbinding draagt niet alleen bij tot de verdere uitbouw van de Trans-Europese netwerken voor vervoer, maar ook tot een betere en vlottere verbinding voor het Vlaams, Belgisch en internationaal verkeer naar het westen en het zuidwesten van Frankrijk en verder. Het project biedt een goed alternatief voor de oververzadigde snelwegverbinding met Parijs, de A1, en de problematische doortocht naar Rijsel. De argumenten dienaangaande blijven nog steeds overeind.

U vroeg naar onze contacten in de laatste zes maanden. Het overleg dat u begonnen bent, zal ik voortzetten. Op 13 december 2004 was er over dit project een verkennend overleg met de vertegenwoordigers van de Franse, Waalse en Vlaamse kabinetten en administraties.

Op 14 januari 2005 werd een eerste technisch werkoverleg tussen de bevoegde administraties georganiseerd. Van Vlaamse zijde waren de Mobiliteitscel, Arohm, de afdeling Ruimtelijke Planning, en AWW West-Vlaanderen vertegenwoordigd. Er werd nagegaan welke problemen aan weerszijden van de grens bestaan en welke onderzoeken er nodig zijn.

Er is een nieuw overleg gepland op 17 februari 2005. Op de agenda staan onder meer de afbakening van het studiegebied en het bestuderen van het wegennetwerk, een voorstel dat uit Frankrijk moet komen, evenals een uiteenzetting over het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en de categorieën van het Vlaams wegennet.

U vroeg ook naar de gevolgen van de aanleg van deze nieuwe verbinding voor het Vlaams wegennet. Van Franse zijde is voorzien in een uitgebreid studieprogramma. Daarbij zullen ook prognoses worden gemaakt van het verkeer in de diverse voorgestelde oplossingen. De studie blijft niet beperkt tot het Frans grondgebied en de Vlaamse administratie is erbij betrokken. Zo nodig kan het Vlaamse Gewest zelf bijkomend studiewerk verrichten. Daarbij is het van groot belang de gevolgen van deze verbinding op het Vlaams wegennet zo goed mogelijk in te schatten en te ondervangen.

De voorzitter: De heer Bossuyt heeft het woord.

De heer Gilbert Bossuyt: Mijnheer de minister, ik neem akte van uw intenties. Er zijn vergaderingen geweest, maar ik hoop dat het belang daarvan ook echt wordt gevoeld. In het verleden heeft de Franse regering beslist tot heel belangrijke investeringen, bijvoorbeeld ook in waterwegen. Dit is dus ook een beetje een test.

Als de regeringen samen oplossingen kunnen vinden voor de verschillende gebieden, dan zou dat ook economisch voor Vlaanderen heel belangrijk kunnen zijn. Het is ook voor onze havens een heel belangrijk hinterland. De verbindingen met Frankrijk zouden zeker wat meer aandacht mogen krijgen dan vroeger het geval was. Daar moeten we voortdurend inspanningen voor doen.

Ook het overleg op regeeringsniveau is heel belangrijk. Dat is eigenlijk nieuw, en ik hoop dat de Vlaamse Regering ermee zal doorgaan in de verschillende bevoegdheidsdomeinen.

Minister Kris Peeters: Mijnheer Bossuyt, hoe kleiner het binnenland, hoe belangrijker het buitenland, heeft een groot politicus ooit gezegd.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Joke Schauvliege tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de elektronische informatieborden aan bruggen, sluisen en veerdiensten en verkeersmanagement

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Schauvliege tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de elektronische informatieborden aan bruggen, sluisen en veerdiensten en verkeersmanagement.

Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mevrouw Joke Schauvliege: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de minister hecht veel belang aan verkeersmanagement. Dat is ook gebleken uit de beleidsnota. Een van de aspecten daarvan zijn de elektronische informatieborden die we vinden aan bruggen, veerdiensten, sluisen, enzovoort. Er is heel wat informatie op te vinden,

Schauvliege

bijvoorbeeld wanneer een brug opengaat of wanneer de veerdienst uitvaart.

Ze zijn dus zeer nuttig, maar op veel plaatsen komt de informatie te laat. Wie voor een brug staat in een wachtrij en aan de brug zelf te lezen krijgt dat ze pas opengaat over 20 minuten, heeft daar niets meer aan. Er zijn echter ook goede voorbeelden, zoals de Zelzatebrug, waar de informatieborden aan de invalswegen zijn aangebracht, zodat het verkeer nog een andere weg kan zoeken om op een aanvaardbaar tijdstip aan te komen.

Mijnheer de minister, wie bepaalt welke informatie op die borden komt? Is dat de dienst zelf die voor de veerdienst of de brug instaat? Of wordt het gecoördineerd door het departement? Wie beslist wanneer de binnenscheepvaart voorrang krijgt op het doorgaand wegverkeer? Zijn er daar instructies voor? Is het inderdaad zo dat bepaalde bruggen tijdens de spits niet worden geopend, zodat het verkeer vlotter kan verlopen en het vrachtvervoer over het water alleen buiten de spitsuren toegelaten is?

Hoeveel informatieborden staan er precies op het Vlaamse grondgebied? Is er al een evaluatie gemaakt van het nut en de plaats van die borden? Zijn er in dat geval knelpunten aan het licht gekomen? Is het praktisch mogelijk de informatieborden voor de kruispunten aan de invalswegen te plaatsen, zodat de informatie die erop verschijnt, en heel nuttig kan zijn, op voorhand door het verkeer geraadpleegd kan worden en er tijdig voor alternatieve wegen kan worden gekozen?

De voorzitter: De heer Deckmyn heeft het woord.

De heer Johan Deckmyn: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, aan bruggen, sluisen en veerdiensten staan er inderdaad vaak elektronische informatieborden van de Vlaamse overheid. Het probleem is inderdaad dat ze niet altijd optimaal functioneren. Daarnaast zijn er soms vertragingen tijdens de ochtend- of avondspits.

Mevrouw Schauvliege bekijkt dit vanuit de invalshoek van de kanaalzone. Daar moeten we echter niet alleen aan de waterwegen denken, maar ook aan de spoorwegen, waar vaak in combinatie met de problemen op de waterwegen nog grotere over-

last optreedt. De vraag is waar bijkomende signalisatie kan worden aangebracht en of die structureel, dan wel occasioneel wordt aangebracht.

Als we naar oplossingen zoeken, moeten we inderdaad denken aan signalisatie, maar moeten we ons ook afvragen of het niet beter is op voorhand alternatieve routes te bestuderen of te creëren. In het voorbeeld van de Meulestedebrug zouden we zeker de nadruk kunnen leggen op de ideeën die al voorhanden zijn omtrent de Sifferdoktunnel. Dat zou op zich de vraag naar signalisatie aan de Meulestedebrug oplossen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, collega's, het is evident dat proactief handelen heel wat problemen kan voorkomen. Op de vraag omtrent de spoorwegen kan ik nu niet concreet ingaan. Als u daar informatie over wenst, kunt u misschien beter de vraag opnieuw stellen, zodat ik het kan bekijken.

Mevrouw Schauvliege, de informatie op de borden wordt bepaald door de lokale vertegenwoordigers van de waterwegenbeheerder, zijn districtshoofd of de scheepvaartinspecteur. De politie en hulpdiensten kunnen er op eenvoudig verzoek informatie op laten plaatsen.

In de regel heeft de scheepvaart steeds voorrang. Deze regel is evenwel niet absoluut in alle omstandigheden geldig. Normaliter wordt de brug bewogen zodra een schip zich aandient, in de mate van het mogelijke rekening houdend met het zich voordoende wegverkeer. Afhankelijk van de lokale omstandigheden werden soms specifieke maatregelen uitgewerkt. Het Zeescheldebekken is bijvoorbeeld voor een groot deel tijgebonden, en daar is ook de bediening van de bruggen aan gebonden.

Ook worden bepaalde bruggen tijdens de spitsuren niet bediend. Zulke specifieke lokale reglementering wordt steeds in overleg met de plaatselijke overheid, de politiediensten of de hulpdiensten uitgewerkt, met het oog op een vlotte en veilige verkeersafwikkeling.

In Oost- en West-Vlaanderen staan er 48 informatieborden opgesteld. Ik bezorg hiervan een lijst aan het commissiesecretariaat. In de provincies Antwerpen, Limburg en Vlaams-Brabant staan er

Peeters

enkel borden opgesteld in de haven van Antwerpen. Deze borden worden beheerd door het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en hebben enkel betrekking op lokale omleidingen die niet in de diepte moeten worden gesignaleerd. Op de andere waterwegen in deze drie provincies zijn er nog geen omleidingsborden opgesteld.

De teksten van de informatieborden, behalve dan in Zeebrugge en Oostende, kunnen door de beheerder aangepast worden in functie van de behoeften en de vaststelling van knelpunten. Er is dus een permanente evaluatie van de verkeerssituatie ter plaatse. De borden in Oostende en Zeebrugge zijn van een type met wentelbare prisma's, die drie mogelijke reismogelijkheden aanduiden. De inplanting van de borden wordt zorgvuldig bestudeerd voor de installatie ervan.

Er zijn me geen knelpunten bekend. Mochten die er zijn, dan zal ik die verder laten onderzoeken. Het is praktisch en technisch mogelijk de informatieborden voor alternatieve wegen aan te brengen. Dit is reeds het geval aan de brug van Zelzate, waar het verkeer wordt omgeleid naar de tunnel van Zelzate, en in Oostende en in Zeebrugge, waar het verkeer naar andere bruggen wordt omgeleid.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mevrouw Joke Schauvliege: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik neem aan dat u inziet dat de informatie op die borden heel belangrijk is, en dat u er verder de nodige aandacht aan zult besteden.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 16.05 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

