

C231 – OPE25

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2007-2008

6 mei 2008

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de noodzaak aan een verkeersveiligheidscampagne voor het openbaar vervoer	1
Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de promotie van carpoolparkings	2
Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, en tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over een doordachte plaatsing van flitspalen	5
Vraag om uitleg van de heer Jan Verfaillie tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, en tot de heer Dirk Van Mechelen, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over de aanwezigheid van windmolens langs autosnelwegen en het eventueel verhoogde veiligheidsrisico daarvan	8
Vraag om uitleg van mevrouw Cindy Franssen tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het gebruik van waterstofaangedreven bussen bij De Lijn	9
Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de interesse van privé-investeerders in de regionale luchthavens	11
Vraag om uitleg van de heer Gino De Craemer tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de verbreding van het Schipdonkkanaal	17
Vraag om uitleg van de heer Rudi Daems tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de beperkingen opgelegd aan de gemeenten via het energieprestatiedecreet	23
Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de negatieve gevolgen van verkeersdrempels	27
Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over waterkrachtcentrales op het Albertkanaal	29
Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de toestand van het Albertkanaal	30
Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de installatie en werking van life saving mirrors	32

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de noodzaak aan een verkeersveiligheids campagne voor het openbaar vervoer

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mevrouw de minister, op 8 mei 2007 heb ik het aantal ongevallen veroorzaakt door het openbaar vervoer aangekaart, en u gevraagd naar maatregelen om de ongevallengraad veroorzaakt door het openbaar vervoer terug te dringen. U meende toen dat er inzake verkeersveiligheid zeker niet slechter werd gepresteerd, integendeel. Toch wees een stijging van de ongevallengraad van 33,65 procent op een ernstig probleem. Bovendien beschikte u niet over cijfers over de ongevallen veroorzaakt door busexploitanten, en dat zijn er toch ook heel wat.

In eerste instantie is een degelijk onderzoek naar de oorzaak van het ongeval primordiaal in de aanpak naar de problematiek.

Naar aanleiding van een reeks ongevallen met het openbaar vervoer met ernstig gewonden, en een onderzoek van de regionale televisiezender ATV, heeft De Lijn blijkbaar beseft dat een verkeersveiligheids campagne misschien wel noodzakelijk is.

Mevrouw de minister, kunt u mij meedelen of er in 2007 een stijging is geweest van het aantal ongevallen veroorzaakt door openbaar vervoer ten opzichte van 2006? Werd intussen werk gemaakt van de ongevallencijfers van de busexploitanten? Het maakt voor de reizigers immers niet veel uit of het voertuig afkomstig is van De Lijn of van een busexploitant. Bovendien is het belangrijk te weten wat de oorzaak van het ongeval is.

Op welke manier wordt een ongeval door De Lijn geregistreerd en welke opvolging wordt daaraan gegeven? Werd ondertussen besloten of er een verkeersveiligheids campagne zal worden gevoerd inzake verkeersveiligheid bij het openbaar vervoer? Welke accenten moet deze campagne volgens u dan bevatten?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Ten opzichte van 2006 was er een stijging van het aantal ongevallen bij De Lijn. In 2007 waren er 8749 ongevallen met voertuigen

van De Lijn, tegenover 8476 in 2006. Dit is een stijging van 273 ongevallen of meer dan 3 procent.

Er was een positieve evolutie bij het aantal dodelijke slachtoffers bij de tramongevallen. Daar was er een daling van negen naar vijf. In alle andere categorieën van ongevallen daarentegen was er een stijging. Ik maak mij dan ook ernstig zorgen over deze evolutie, hoewel de stijging lager ligt dan de stijging van het aantal afgelegde kilometers. In relatieve cijfers doen we het dus beter. Dat is echter geen reden om ons daar geen zorgen over te maken, temeer daar in ongeveer 47 procent van de ongevallen met bussen de aansprakelijkheid bij De Lijn zelf lag.

Het spreekt voor zich dat ook de ongevallengegevens van de exploitanten voor een verdere analyse van belang zijn. Op dit ogenblik zijn de cijfers voor de exploitanten nog niet ter beschikking. Maar er is intussen wel werk gemaakt van de praktische uitwerking van het verzamelen van de ongevallencijfers van busexploitanten met het nieuwe bestek waarin staat dat alle ongevallen aan De Lijn gemeld moeten worden. Tegen het einde van dit jaar zullen de ongevallengegevens van de exploitanten ter beschikking zijn.

De Lijn is eigen verzekeraar burgerlijke aansprakelijkheid en de ongevallen worden door de dienst Verzekeringen geregistreerd op basis van de aangiften gedaan door de provinciale entiteit waar de ongevallen gebeurden. Alle chauffeurs worden in de provinciale entiteiten gevolgd inzake rijgedrag en ongevallencijfers, en indien nodig worden de nodige acties ondernomen. Deze acties zijn in de eerste plaats van preventieve aard, maar indien nodig wordt een herscholing in de rij school gegeven met controles op het rijgedrag nadien.

Ik ben ervan overtuigd dat De Lijn haar inspanningen inzake verkeersveiligheid moet voortzetten. Zolang in 47 procent van de ongevallen met de bus de aansprakelijkheid bij De Lijn ligt, is er zeker ruimte voor verbetering. Ik wil echter de verdere analyse van De Lijn afwachten om een aparte campagne te lanceren. Op dit ogenblik past de aanpak in het geheel van de opleiding, de ondersteuning en de bijsturing van de chauffeurs. In de basisopleiding van de chauffeurs wordt er bij De Lijn, zowel in het theoretisch als in het praktisch deel, veel aandacht besteed aan het aanleren van het gewenste rijgedrag en aan het hanteren van de optimale rijstijl.

De nadruk ligt hierbij op het preventieve karakter van de rijstijl. We weten immers dat een dergelijke rijstijl niet alleen resulteert in een kleiner brandstofverbruik, maar ook in een verbetering van de verkeersveiligheid.

Om chauffeurs te sensibiliseren en om hen te helpen de juiste rijvaardigheden en -technieken aan te leren, heeft De Lijn in 2005 en 2006 twee opleidingsfilms gemaakt, namelijk 'Preventief rijden met de bus' en 'Preventief rijden met de tram'. Deze films worden intensief gebruikt in de rijsscholen van De Lijn. Elke chauffeur krijgt op regelmatige tijdstippen ook een voortgezette opleiding aangeboden. In 2006 volgden alle chauffeurs van De Lijn een extra cursus 'Preventief rijden'. In het kader van het KB van 4 mei 2007 betreffende het rijbewijs, de vakbekwaamheid en de nascholing van bestuurders van voertuigen van de categorieën C, C+E, D, D+E en de subcategorieën CI, CI+E, DI en DI+E, zal de basisopleiding van de chauffeurs aangepast worden.

Er zal nog meer de nadruk gelegd worden op het rijgedrag en de rijstijl die resulteren in een nog hogere veiligheid van de reizigers en op een energiezuinige rijstijl en -gedrag. Momenteel wordt volop gewerkt aan de aanpassing van de inhoud van deze basisopleiding. De nieuwe basisopleiding moet vanaf 10 september 2008 geïmplementeerd worden op het terrein.

Vanaf eind 2008 wordt er bovendien door De Lijn, in het kader van voortgezette opleidingen voor chauffeurs, een cursus 'ecodriving' aangeboden.

Conclusie, er is een stijging, al ligt die lager dan het aantal afgelegde kilometers. Het gaat dus om een relatieve stijging. We moeten dit probleem heel serieus nemen aangezien een niet onbelangrijk deel van de verantwoordelijkheid bij De Lijn zelf ligt.

Ik wil er ook op wijzen dat het, ondanks alles wat ik daarnet heb gezegd, vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid een goed en belangrijk streefdoel blijft om zo veel mogelijk mensen op het openbaar vervoer te krijgen. Zich verplaatsen met het openbaar vervoer is en blijft veruit de meest veilige manier van verplaatsen. Als er per miljard personenkilometers 5 busgebruikers gewond geraken, zijn er 63 die in de auto zitten. Al bij al blijft het de meest veilige manier om zich te verplaatsen, maar dat wil uiteraard niet zeggen dat we niet moeten verbeteren.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mevrouw de minister, er is inderdaad nog steeds een stijging. Nu is er weer 3 procent bij op een jaar tijd.

Mijn vorige vraag dateert van 8 mei 2007. We zijn bijna opnieuw 8 mei en u beschikt nog altijd niet over de cijfers van de busexploitanten. Ik vind dat bijzonder jammer, want uiteindelijk zijn er een heleboel busexploitanten. Ik denk dat er bijna meer voertuigen zijn van busexploitanten dan van De Lijn zelf. Daarover zou ik ook wel eens graag de cijfers zien.

Ik denk dat het absoluut belangrijk is om bij de opleiding de nodige aandacht te besteden aan verkeersveiligheid en preventieve maatregelen met betrekking tot rijstijl en dergelijke. Dat is allemaal zeer belangrijk, maar ik stel me de vraag, mevrouw de minister, of wel voldoende aandacht wordt besteed aan de infrastructuur. Ik heb u daar niet direct iets over horen zeggen.

Het is soms de infrastructuur die maakt dat een bepaalde toestand onveilig is. Ik vraag me ook af of er ondertussen al een inventaris is van het soort ongevallen die gebeuren en of er voldoende ongevallen worden geanalyseerd. Pas als men een degelijke analyse maakt van de aard en het aantal ongevallen kunnen bepaalde problemen opgelost geraken.

Uit uw antwoord begrijp ik dat u niet veel meer wilt zeggen over de campagne. U laat het volledig aan De Lijn over, maar ik begrijp dat er tot nu toe nog niet is beslist of er al dan niet een verkeersveiligheids campagne komt.

Mevrouw de minister, ik zal u zeker blijven achtervolgen, als ik het zo mag zeggen, want ik denk dat het heel belangrijk is dat de nodige aandacht wordt gegeven aan de verkeersveiligheid met betrekking tot het openbaar vervoer en ik wil daarbij vooral de nadruk leggen op de infrastructuur. Ik denk dat u het ongeval in Mortsel nog kent, dat wel degelijk aan de infrastructuur te wijten was. Dat is wel opgelost, maar ik denk dat we daar meer aandacht aan moeten geven. Een goede analyse van de ongevallen kan daar zeker aan tegemoetkomen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de promotie van carpoolparkings

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, carpooling is een probaat middel om te proberen de toename van de files op het hoofdwegenet in het Vlaamse Gewest te beperken.

Ik heb aan de hand van verschillende schriftelijke vragen geprobeerd inzicht te krijgen in de situatie. Ik denk dat de bezettingsgraad van de carpoolparkings globaal in Vlaanderen gestaag toeneemt. Dat is positief. Gemiddeld maken zo'n 3640 automobilisten gebruik van deze parkings, om dan vervolgens samen naar een bepaald doel te rijden.

De capaciteit in Vlaanderen bedraagt ongeveer 6300 voertuigen. De gemiddelde bezettingsgraad bedraagt ongeveer 61 procent. Ondertussen stellen we ook vast, mevrouw de minister, dat er een aantal parkings zijn die nog altijd totaal ongebruikt zijn. Aan de andere kant zijn er ook een niet-onbelangrijk aantal carpoolparkings waar er een overbezetting is. Er zijn er met een bezetting tot 141 procent, zoals in Landen, maar ook in Zedelgem en Loppem zit men aan een kleine 106 procent. Dat zijn vrij behoorlijke cijfers. De overbezetting is voor een deel een oud zeer. Bijvoorbeeld in Loppem bestond die problematiek al in het voorjaar van 2006. Toen was er ook een overbezetting, maar ondertussen blijven de cijfers groeien en rijst de vraag op welke manier men daarmee om kan gaan.

Mevrouw de minister, ook in de gemiddelde bezettingsgraad per provincie is er een enorme variatie. Limburg haalt 70 procent, West-Vlaanderen 60 procent, maar belangrijk is dat het gemiddelden zijn. Ik heb zelf bij ons in de regio een kleine enquête gedaan. Op piekmomenten stel ik vast, bijvoorbeeld bij ons in Kortrijk aan de oprit naar de autosnelweg naar Gent en Brussel, dat de parking bomvol staat, en toch is volgens de gemiddelden de parking niet oververzadigd. 85 procent is een indicatie van een capaciteitsprobleem, maar men spreekt over gemiddelden. Aan de andere kant zit men met piekmomenten, die vaak samengaan met piekmomenten voor files. De vraag rijst hoe we daarmee omgaan.

Nog altijd 17 procent van de carpoolparkings, dus een op vijf, heeft een bezettingsgraad van minder dan 30 procent. Aan de andere kant – en het is positief dat u hier investeringen in het vooruitzicht hebt gesteld – zullen er 21 nieuwe carpoolparkings op korte en middellange termijn bij komen.

In West-Vlaanderen zijn er dat een drietal. In Koksijde, Nieuwpoort en Oostkamp zegt men dat men wel wil, maar met de problematiek van bestemmingswijzigingen geconfronteerd wordt. Dan zit men met de discussie over de ruimtelijke ordening, terwijl men voor andere carpoolparkings de middelen heeft ingeschreven en duidelijk zegt tegen wanneer het gerealiseerd kan worden.

Aan de ene kant heeft men een capaciteitsprobleem, terwijl men aan de andere kant een onderbenutting heeft. Dit is ook een pleidooi om nog meer promotie te voeren voor het gebruik van de carpoolparkings. Het gezamenlijk gebruik maken van een wagen in het kader van het woon-werkverkeer moet nog meer gestimuleerd worden. U hebt daar al inspanningen voor gedaan. Het is immers ook een probaat middel om de toename aan files wat in te perken. Aan de hand van de verschillende schriftelijke vragen hebben we een goed overzicht gekregen, en daaruit blijkt toch een vorm van diversiteit tussen de provincies. Het systeem blijkt ook aan te slaan, maar op een aantal punten kunnen we misschien een tandje bijsteken om nog hogere cijfers te halen.

Mevrouw de minister, ik heb een aantal vragen over de problematiek van de promotie van carpoolparkings.

Hoe interpreteert u de cijfers over de bezettingsgraad van de bestaande carpoolparkings? Ik verwees naar het voorbeeld in Kortrijk. Op bepaalde momenten is die parking volledig volzet, maar gemiddeld zit men blijkbaar nog onder 85 procent. Men zit dus met problemen.

Wat zijn de plannen voor de specifieke promotie, ook van de nieuwe carpoolparkings? Als u de investering doet in 21 nieuwe carpoolparkings, dan moeten ze op een of andere manier kenbaar worden gemaakt in de brede omgeving ervan om zo mensen aan te trekken. Er zijn trouwens nog een aantal carpoolparkings die er ongebruikt bij liggen.

Acht u het opportuun om een nieuwe doordachte sensibiliseringscampagne voor carpooling te lanceren? Bestaan hier al plannen voor en hebt u al in een budget voorzien? Indien u geen campagne wilt voeren, wat zijn daarvoor dan de mogelijke redenen?

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, zeven op tien werknemers gaat met de wagen naar het werk en slechts 4 procent van deze werkende pendelaars rijdt samen met een gezinslid of een collega. In het overgrote deel van de wagens zit dus slechts één persoon, terwijl we toch moeten vaststellen dat een aantal mensen dezelfde locatie als bestemming hebben. Uit enquêtes blijkt nochtans dat carpoolen een potentieel heeft. Welke maatregelen kan de Vlaamse Regering nog nemen om het carpoolen te ondersteunen?

Begin 2007 werd een onderzoek opgestart om na te gaan welke factoren belangrijke hinderpalen zijn voor de verdere ontwikkeling van het carpoolen. Werd dit onderzoek reeds afgerond? Zo ja, wordt met de resultaten van dit onderzoek effectief rekening gehouden?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, dit is een terechte vraag in de Heen-en-weer-week, die deze week is gestart. De Heen-en-weer-week is een week die we een keer per jaar samen met Komimo organiseren om duurzaam vervoer in de kijker te plaatsen. Het woon-werkverkeer is dit jaar het thema van de week. Uiteraard kadert alles ook in het Pendelplan, dat meerdere maatregelen bevat om het woon-werkverkeer te promoten. Het bevat heel wat maatregelen waarmee we volop bezig zijn, zoals het Pendelfonds en het netmanagement. Ook het carpoolen is er een ongelooflijk belangrijk onderdeel van.

Ik probeer overal waar ik kom en waar dat kan het carpoolen in the picture te plaatsen. Ik beschouw het

carpoolen als een heel belangrijke oplossing. Het is één van de oplossingen, maar wel een heel belangrijke. Er wordt wel eens gesproken over de capaciteit van bus en tram, en daar gaat het redelijk tot heel goed mee. Met de capaciteit van onze wagens is het slecht gesteld. We gebruiken onze wagens heel ondoordacht. Een goede manier om onze wagens te gebruiken, is carpoolen.

Mijnheer Decaluwe, carpoolparkings zijn een onderdeel van het carpoolen. U merkt terecht op dat ze een wisselend succes kennen. Het verschil is soms nogal extreem. Ik geef u één voorbeeld. De carpoolparking Houthalen in Houthalen-Helchteren aan de kruising van de A2 met de N715 heeft een bezettingsgraad van 114 percent, terwijl de carpoolparking Halle-Dassenveld in Halle aan de kruising van de A8 met de N7 slechts een bezettingsgraad heeft van 4 percent.

Uiteraard is het succes aan een aantal factoren toe te schrijven, waaronder de inplanting, de bereikbaarheid en de kwaliteit van de carpoolparking. De inplanting van de carpoolparkings is een cruciale factor voor het succes ervan. Vanuit kwalitatief oogpunt zijn onder meer het comfort en de sociale veiligheid van de parkings van belang. Ik krijg die opmerking steeds vaker te horen. Er is een gebrek aan veiligheid en aan sociale veiligheid op de parkings, terwijl er tegelijk een verkeersveilige bereikbaarheid gegarandeerd moet zijn. Daarnaast moet de parking uiteraard voldoende kenbaar worden gemaakt aan het publiek. Dat gebeurt nu onder meer via de carpooldatabank en via het internet.

Het blijft een beetje gissen. We kunnen wel een aantal factoren naar voren brengen, maar we hebben nood aan gedegen informatie, vandaar dat ik de opdracht heb gegeven om een onderzoek te starten om nuttige informatie te verzamelen voor de lokalisatie en de inrichting van nieuwe carpoolparkings, en mogelijk ook voor de herlokalisatie en herinrichting van bestaande carpoolparkings. Ook het communicatieaspect kan daarbij aan bod komen. Uiteraard zal een dergelijk onderzoek gebeuren in samenspraak en in samenwerking met de minister van Openbare Werken. Het is een gedeelde bevoegdheid, en mijn collega staat in voor de inplanting, het uitbaten en het ontwikkelen van de carpoolparkings.

De huidige bezetting van de carpoolparkings en de evolutie ervan leren ons trouwens dat ze een blijvende opvolging verdienen om tijdig te kunnen beginnen met de ontubbeling van carpoolparkings die hun verzadigingspunt hebben bereikt of zullen bereiken in de komende paar jaren. Er dient bovendien rekening mee gehouden te worden dat de huidige zeer hoge brandstofprijzen, die waarschijnlijk niet meer structureel zullen dalen, de druk op de weggebruikers zullen vergroten. Dit is dus het moment bij uitstek om het carpoolen te promoten.

Mijnheer Decaluwe, ik neem ook uw opmerking over de gemiddelden mee. Ik zal vragen dat er een extra telling

wordt uitgevoerd. Het is namelijk zo dat, als de 100 percent wordt overschreden op de spitsuren, het verzadigingspunt bereikt is. Er moet dus niet alleen met het algemene gemiddelde rekening worden gehouden. Ik zal dat dus meteen laten dubbelchecken. Ik zal u die gegevens uiteraard bezorgen.

Dan kom ik tot de plannen voor de promotie. Wanneer een nieuwe carpoolparking operationeel wordt, is het uiteraard noodzakelijk daarvoor te voorzien in de nodige communicatieve ondersteuning. Deze communicatie zal concreet worden uitgewerkt in functie van, en met aandacht voor de specifieke situatie van de betrokken carpoolparking, uiteraard in overleg met minister Crevits, die verantwoordelijk is voor de aanleg van de carpoolparkings. Op dit moment zijn er nog geen concrete plannen.

Ik vind sensibiliseren bijzonder opportuun. In het verleden werden er trouwens diverse campagnes voor carpooling in het algemeen gevoerd. Zo liep in 2006 nog de campagne 'Carpoolen, dat zit snor'. Nog in 2007 werd een affichecampagne langs de wegen gevoerd, getiteld 'Wat is uw excuus?'. Op dit moment wordt er overlegd met Taxistop in functie van het bijkomend, en vooral sterker, promoten van carpoolen, ditmaal niet via een algemene mediacampagne, maar via een doelgerichte actie. Er wordt gewerkt aan een nieuwe website www.carpoolplaza.be, met een aantal nieuwe functies, waaronder een voordeelcalculator. Met die calculator kan iedereen een gepersonaliseerde berekening maken van zijn of haar financieel voordeel op jaarbasis door aan carpooling te doen. Niet alleen het economische en fiscale voordeel wordt berekend, ook de hoeveelheid CO₂ die men op jaarbasis kan reduceren door te kiezen voor carpoolen, kan worden berekend.

Naast alle noodzakelijke informatie over onder meer de voordelen van carpoolen, de fiscale aspecten, de verzekeringen en de bestaande carpoolparkings, bevat de website ook een aantal downloadmogelijkheden, zoals folders, affiches en handleidingen. Verder zullen er, na inschrijving via de website, via e-mail elektronische nieuwsbrieven worden verstuurd naar bedrijven en particulieren. Het kenbaar maken van de vernieuwde website, inclusief die voordeelcalculator en andere functies, en het versturen van de nieuwsbrieven gebeurt tijdens de Heen-en-weer-week. Dat is dus deze week. Tijdens deze week wordt ook de actie 'Rij mee met een BV' gelanceerd, waarbij luisteraars van Studio Brussel kunnen carpoolen met bekende Vlamingen. Dat zijn uiteraard maar gadgets, maar het is wel een wijze om er de aandacht op te vestigen. In het kader van de Aardig-opweg-week, van 16 tot en met 22 september 2008, zullen een aantal acties worden herhaald om de dynamiek met betrekking tot het carpoolen levend te houden. In 2008 zal Taxistop, als promotor van de carpooldatabank, met een stand prominent aanwezig zijn op een aantal

evenementen. Daarnaast zal deze organisatie doorheen het jaar workshops organiseren voor carpoolcoördinatoren van bedrijven om up-to-date informatie te leveren en ervaringen uit te wisselen.

Er wordt bovendien een programma opgesteld waarbij Taxistop, in samenwerking met de provinciale mobiliteitspunten, in de loop van 2008 een honderdtal bedrijven op een proactieve manier zal gaan benaderen. Doel is bedrijven niet alleen te gaan begeleiden bij het inschrijven van werknemers in de carpooldatabank, maar hen later ook te gaan monitoren in de uitvoering van hun carpoolproject. De provinciale mobiliteitspunten krijgen dus een belangrijke opdracht met betrekking tot het promoten van carpools bij bedrijven en werknemers. Met de voorbereidende werkzaamheden wordt op korte termijn begonnen, zodat er rond de zomerperiode kan worden gestart met de actieve prospectie bij bedrijven, via bedrijfsbezoeken. Daarmee zetten we eigenlijk dus nog een stap verder, van de carpoolparkings naar het actief benaderen van bedrijven en werknemers om hieraan mee te doen. Uiteraard kan dit ook voort financieel worden ondersteund via projecten van het Pendelfonds.

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mevrouw de minister, ik dank u voor het uitvoerige en positieve antwoord. Een van de knelpunten is nog altijd, zoals u zelf stelt, kwaliteit en veiligheid. Natuurlijk zijn er carpoolparkings met een capaciteit van twintig wagens en parkings met een capaciteit van meer dan honderd. Dat vergt natuurlijk een heel andere aanpak. Misschien kan worden overwogen om te werken met webcams of camera's te plaatsen, desnoods in de vorm van een pilootproject. We moeten bekijken hoe we omgaan met het – al dan niet valse – gevoel van onveiligheid. Sommige parkings zijn omheind, andere niet. Dat moet eens worden bekeken. Misschien laten bepaalde mensen daar liever hun wagen niet achter.

Dan is er de combinatie met het fietsen. Niet alle parkings zijn uitgerust met een fietsenrek. Opnieuw rijst de kwestie van de beveiliging. Sommige mensen spreken af met de fiets te gaan, of met bussen. Het moet lukken om het vertrouwen in die carpoolparkings te vergroten.

Dat de communicatie wordt herhaald, is positief. Uit de gegevens die ik heb verzameld, blijkt dat er grote verschillen per regio zijn. Dat heeft waarschijnlijk wel zijn redenen. De vraag rijst echter ook of er geen specifieke communicatiecampagne kunnen worden gevoerd, desnoods via de lokale of regionale media, om dit zo voort te stimuleren. Als er nog 21 parkings bij komen, dan kan dat misschien een stap voorwaarts zijn. We moeten alle mogelijkheden en alle omkaderingselementen maximaliseren om dit project voort te doen slagen.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik zal uw opmerking over de combinatie met het fietsen zeker mee in over-

weging nemen. Ook zal ik laten bekijken of regionale communicatie zinvol is.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, en tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over een doordachte plaatsing van flitspalen

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, in de periode 2002-2007 werden er in Vlaanderen ongeveer 1500 flitspalen geplaatst. Ook dit jaar en volgend jaar zullen er jaarlijks ongeveer 250 flitspalen in Vlaanderen bij komen. Daarmee heeft Vlaanderen het dichtste flitspalennetwerk in Europa, en dit in tegenstelling tot Wallonië, waar we de flitspalen met een vergrootglas moeten gaan zoeken.

Dat de Vlaamse Regering het aantal verkeersdoden wil halveren tegen 2010, is een lovenswaardig initiatief. De vraag is, onder meer volgens de automobilistenvereniging Touring, of overal flitspalen plaatsen wel de oplossing is. Uit het rapport 595 van het Britse Transport Research Laboratory, een door de overheid gesticht maar deels onafhankelijk onderzoeksbureau dat wetenschappelijke studies maakt over de wegeninfrastructuur en het verkeer, blijkt dat de aanwezigheid van camera's onweerlegbaar aantoonde dat flitspalen het aantal ongevallen waarbij doden en gewonden vallen, doet stijgen met 55 percent op doorgaande wegen en met 31 percent op autosnelwegen. De aanwezigheid van verkeerspatrouilles daarentegen doet het aantal ongevallen met een goede 30 percent dalen.

Mevrouw de minister, ik weet ook wel dat we de situatie in Groot-Brittannië niet zomaar mogen vergelijken met die in Vlaanderen, maar zo'n rapport doet toch wenkbrauwen fronsen. Ik hoop dat dat ook bij u het geval is. Nu ervaren heel veel automobilisten dit als een verkapte vorm van extra belastingen en een pestmiddel. Dat kan toch niet.

Naast overdreven snelheid zijn ook kop-staartbotsingen, ongevallen door dode hoeken enzovoort verantwoordelijk voor heel wat ongevallen. Ook de slechte toestand van het wegdek zou volgens allerhande publicaties oorzaak zijn van 15 percent van de verkeersongevallen. Volgens Touring kunnen flitspalen slechts worden geplaatst op plaatsen waarvan is bewezen dat ze een reëel gevaar opleveren voor de

automobilist en die niet verder beveiligd kunnen worden door een verbetering van de infrastructuur.

Mevrouw de minister, bent u bereid om met de opmerking van Touring rekening te houden, om slechts flitspalen te plaatsen waar ze een reëel gevaar vormen? Zou het niet verstandiger zijn om meer verkeerspatrouilles in te zetten die gevaarlijke rijstijlen kunnen opmerken die niet door flitspalen worden geregistreerd? Ik denk aan het slalomrijden op autosnelwegen, dat veel gevaarlijker is dan iemand die op een droog wegdek van een niet-bezette oude baan tegen 130 kilometer per uur rijdt, maar dan wel een snelheidsovertreding aan zijn broek krijgt.

Mevrouw de minister, bent u bereid om, zoals in Nederland, flitspalen van tevoren door middel van borden aan te kondigen?

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke: We moeten de situatie in Vlaanderen zeker niet vergelijken met die in Groot-Brittannië. Ik wil geen uitspraak doen over het rapport van het Britse Transport Research Laboratory. Ik wil me enkel baseren op het wetenschappelijk onderzoek dat we in Vlaanderen hebben gedaan. We hebben zoiets als het Steunpunt Verkeersveiligheid, dat in 2006 in maar liefst vijf politiezones de effectiviteit van onbemande camera's heeft onderzocht en tot de conclusie kwam dat onbemande camera's leiden tot een reductie van het aantal letselongevallen met 7 tot 9 procent.

Uit internationaal onderzoek blijkt dat de cijfers variëren van 4 tot 28 procent minder letselongevallen. Dat verbaast me helemaal niet. De ongevallencijfers in Vlaanderen hebben een knik gemaakt tussen 1999 en 2001. Het aantal doden en zwaargewonden is sterk afgenomen vanaf 1999-2001, niet toevallig het moment waarop de flitspalen in het straatbeeld zijn verschenen, uiteraard tegelijk met een verlaging van de maximumsnelheid tot 70 kilometer per uur op veel Vlaamse wegen, uiteraard ook met een herinrichting van doortochten en kruispunten.

Mevrouw de minister, ik zou zeker niet afstappen van het beleid om onbemande camera's te plaatsen op gevaarlijke punten om de pakkans te verhogen. Meer nog, ik dacht dat u had aangekondigd dat een taskforce flitspalen zou bekijken waar we digitale camera's zouden plaatsen langs autosnelwegen. Hoe zit het met digitale flitspalen langs autosnelwegen? Is het een toeval dat de goede cijfers inzake verkeersveiligheid op het onderliggende wegennet niet terug te vinden zijn op de autosnelwegen? Daar hebben we minder werk gemaakt van snelheidshandhaving. Mevrouw de minister, ik zou graag van u vernemen dat we ook daar een tandje bijsteken, zoals we dat de voorbije jaren gelukkig hebben gedaan op de onderliggende wegen.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Ook voor onze fractie is het heel belangrijk dat er wordt gewerkt aan de verbetering van de verkeersveiligheid. Flitspalen hebben hun waarde. Flitspalen en sensibilisering doen het aantal ongevallen dalen, omdat er trager en voorzichtiger wordt gereden. Ik sluit me toch ook aan bij de vraag van de heer Huybrechts om flitspalen te plaatsen waar een reëel gevaar aanwezig is. Ik wil pleiten voor het inzetten van schaarse middelen op de zwartste punten en niet zomaar ergens waar meer automobilisten kunnen worden geflitst.

Een ander punt is de zichtbaarheid. Die moet de veiligheid verhogen en dient niet in de eerste plaats om automobilisten ongezien te flitsen en veel boetes te innen. Ik pleit daarom voor een aankondiging of minstens het zichtbaar opstellen van palen. Per provincie zijn daar blijkbaar verschillende visies over. In bepaalde provincies staan grijze palen duidelijk zichtbaar en los van de bomen, op andere plaatsen worden flitspalen groen geschilderd en zo goed als aan een boom bevestigd. Ik pleit dus voor de zichtbaarheid van flitspalen.

Wij waren en zijn geen voorstander van flitsen op autostrades. We denken dat er andere manieren zijn, zoals de mobiele politiepatrouilles. Daar wordt geflitst. Op eindpunten worden boetes uitgeschreven en mensen aan de kant gezet. We denken echter dat er andere manieren zijn dan het plaatsen van flitspalen op autosnelwegen.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, ik hoop dat men de gepaste conclusie trekt uit het onderzoek van het Steunpunt tot nu toe. Het Steunpunt heeft onder andere in Antwerpen een aantal kruispunten bestudeerd op het vlak van flitspalen. Dat onderzoek bevatte heel wat zinvolle conclusies.

Mevrouw de minister, op welke basis kiest uw administratie voor de inplanting van digitale snelheidscamera's op autosnelwegen? Ik heb daar destijds schriftelijke vragen over gesteld maar ik werd verwezen naar een studie in Australië. De vraag is nu of de mobiele groepen van de federale politie die nu controles uitvoeren op de autosnelwegen, zullen worden vervangen door camera's. Zij zouden dan ingeschakeld kunnen worden voor mobiele controles die vandaag relatief weinig plaatsvinden. De meeste overtredingen die de federale politie vaststelt, zijn snelheidsovertredingen. Zij staan op de middenberm en flitsen. Wie lager middelbaar onderwijs heeft gevolgd, kan dat perfect doen. De mobiele patrouilles zijn een ander verhaal. Dat is een federale bevoegdheid.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer Huybrechts, ik heb hier een hele batterij van Britse studies waaruit

blijkt hoe efficiënt het plaatsen van flitscamera's is voor de verkeersveiligheid. Het hoofddoel van de studie waar u naar verwijst, was na te gaan of wegsegmenten op autosnelwegen waar grote werkzaamheden plaatsvinden onveiliger zijn dan wegsegmenten op autosnelwegen waar geen werkzaamheden plaatsvinden. Naar aanleiding daarvan heeft men ook bekeken hoe het zit met de snelheidscamera's. Dat was echter niet het hoofddoel van de studie. We moeten dan ook heel voorzichtig zijn wanneer we partiële resultaten uit de studie halen die niet in het hoofddoel van de studie worden geplaatst. Die studie is in dezen niet relevant.

In andere relevante studies, bijvoorbeeld over het effect van camera's in 38 regio's in het Verenigd Koninkrijk, werden 4000 camera's onderzocht. Na de plaatsing van de camera's vond er een daling van 22 percent plaats voor letselongevallen. Er was een daling van 24 percent voor vaste camera's, en een daling van 42 percent van het aantal doden en ernstig gewonden.

De cijfers van de verschillende Britse studies variëren maar spreken allemaal onverkort van een positief effect van het plaatsen van camera's op de verkeersveiligheid. Ik denk dan ook dat we die discussie niet meer moeten voeren. Het plaatsen van camera's is goed voor de verkeersveiligheid. Uiteraard gaat het over beperkte middelen en inzetbaarheid, die dan ook goed moeten worden ingezet. Wie dus twijfelt aan mijn goede intenties, wil ik geruststellen. Minister Crevits en ikzelf zijn overtuigd dat camera's moeten worden ingezet op plaatsen waar dat het meeste effect heeft op de verkeersveiligheid.

Momenteel zijn we bezig met de criteria. Wij zullen heel binnenkort beslissen waar de camera's precies geplaatst zullen worden. De middelen daarvoor zijn uitgetrokken en de methodiek is op punt gezet. Noch minister Crevits noch ikzelf bepalen waar die camera's worden geplaatst. Zodra de beslissing is genomen, zal ik u meedelen op basis van welke criteria dat is gebeurd.

Mijnheer Huybrechts, we zijn volop bezig met de juiste dynamiek om de camera's te plaatsen waar dat het meest zinvol is. Het is uiteraard ook helemaal niet de bedoeling om in de plaats te treden van de federale politie. We zullen immers aan de federale politie de duidelijke boodschap geven dat wij verwachten dat het aantal controles niet daalt maar opnieuw stijgt. De laatste tijd was het aantal controles van de federale politie gedaald.

Controles hebben tot doel om de objectieve, maar zeker ook de subjectieve pakkans te verhogen. De vraag naar aankondigingsborden is besproken op de Adviesgroep voor de Verkeersveiligheid op de Vlaamse Gewestwegen. Daar was men van oordeel dat trajecten met een aantal flitspalen op beperkte onderlinge tussenafstand wel best worden aangekondigd met een geëigend

waarschuwingbord aan het begin van het traject. Individuele flitspalen worden best niet aangekondigd.

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mevrouw de minister, ik hoop dat u de flitspalen inderdaad zult plaatsen waar ze een reëel gevaar kunnen verhelpen voor de automobilisten en de motorrijders. Ik kan me echter niet van de indruk ontdoen, en ik denk dat ik niet de enige ben, dat veel van die flitspalen toch niet op de gevaarlijkste plaatsen staan. Volgens mij staan die flitspalen daar als een verkapte vorm van belastingen. Dat moeten we vermijden. Wij ondersteunen uw initiatief om het aantal verkeersdoden terug te dringen. Het Vlaams Belang vraagt zelfs om meer politie en patrouilles in te zetten. Men kan ons dus niet beschuldigen dat wij een vrije rijstijl zouden promoten waarbij iedereen mag doen wat hij wil. Ik vind echter dat die flitspalen enkel moeten worden geplaatst daar waar ze de veiligheid van de automobilist en de motorrijder kunnen verhogen.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik zou toch bijzonder dom bezig zijn indien het me enkel om die belastingen te doen zou zijn. Zoals u weet, komt dat geld niet bij ons terecht. Dat bewijst toch dat het mij en de Vlaamse Regering niet te doen is om het geld. Wij krijgen dat geld niet. Ik vind wel dat we dat geld zouden moeten krijgen. Het gaat me vandaag echter om de verkeersveiligheid. De flitspalen moeten dan ook worden geplaatst daar waar dat het meest zinvol is voor de verkeersveiligheid.

De heer Pieter Huybrechts: Bent u dan van oordeel dat alle flitspalen op de juiste plaats staan?

Minister Kathleen Van Brempt: Ik weet niet elke individuele flitspaal staan. Die palen worden oordeelkundig geplaatst en geëvalueerd. Op basis daarvan kunnen ze worden herplaatst.

De voorzitter: De heer Bossuyt heeft het woord.

De heer Gilbert Bossuyt: Natuurlijk is het niet de minister die de flitspalen plaatst. De administratie doet dat op basis van een aantal parameters. Het spreekt voor zich dat flitspalen zorgen voor meer veiligheid. Dat is ook de bedoeling.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Het is wel de minister die de eindevaluatie doet en die indien nodig kan bijsturen. Mevrouw de minister, u hebt nog niet geantwoord op mijn vraag over de zichtbaarheid van de flitspalen. Het lijkt me niet overbodig dat een flitspaal ook zichtbaar is. Het kan geen policy op zich zijn een flitspaal groen te schilderen en achter bomen te

verstoppert. In Brussel staan langs de Havenlaan perfect verdekt opgestelde flitspalen. In Antwerpen zijn er ook bepaalde locaties langs de Jan Van Rijswijcklaan. Ik denk dat men in dat geval het doel een beetje voorbij-schiet. De flitspaal moet op gevaarlijke plaatsen de snelheid terugdringen en controleren in het voordeel van de verkeersveiligheid. Dat mag echter niet op een verkapt manier gebeuren.

U zegt dat flitspalen moeten worden geplaatst waar ze het meest noodzakelijk zijn. Naar onze mening is dat niet op autosnelwegen. Daar kunnen de mobiele units van de federale politie blijven controleren. Wat is uw mening daarover?

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Ik wil even een conclusie trekken. Blijkbaar is geen enkele meerderheidspartij behalve sp.a voorstander van het plaatsen van flitspalen op autosnelwegen.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde, u sluit zich aan in een tweede repliek. Dan moet u geen conclusies trekken. We gaan het Reglement voortaan strikt toepassen.

Mevrouw Marleen Van de Eynde: Ik heb nog een vraag voor de minister. Tijdens de begrotingsbespreking heb ik eveneens een vraag gesteld over de flitspalen. U zei toen dat u een taskforce zou oprichten. Is dat intussen gebeurd?

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, in het Reglement staat duidelijk dat een vijftal sprekers zich gedurende twee minuten kan aansluiten bij een vraag om uitleg. Dat Reglement moet worden toegepast.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Verfaillie tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, en tot de heer Dirk Van Mechelen, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over de aanwezigheid van windmolens langs autosnelwegen en het eventueel verhoogde veiligheidsrisico daarvan

De voorzitter: De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie: Mevrouw de minister, voor alle duidelijkheid, ik ben een groot voorstander van groene energie. Het stadsbestuur van Veurne probeert op dat vlak een voortrekkersrol te spelen in Vlaanderen. We

hebben een vergunningsaanvraag voor de plaatsing van vier hectare zonnepanelen. Daarnaast willen we samen met de provincie, in het kader van de afbakening van het kleinstedelijk gebied, een site aanduiden waar we eventueel windmolens kunnen plaatsen.

Mevrouw de minister, in de loop van vorig jaar werden langs de A18, ter hoogte van Gistel, zes windmolens geplaatst. Het plaatsen van windmolens langs autosnelwegen past volledig in het kader van de visie en de richtlijnen van de Vlaamse overheid. Volgens de Vlaamse Regering worden windmolens bij voorkeur ingeplant langs lijninfrastructuur. Het gaat dan vooral over autosnelwegen en waterwegen. Windmolens kunnen op vrij eenvoudig verzoek en wanneer ze voldoen aan de richtlijnen, ook ingeplant worden op industriezones.

Volgens een aantal veiligheidsdiensten kan de aanwezigheid van windmolens langs autosnelwegen de aandacht van de weggebruiker verslappen en zorgen voor een verhoogd veiligheidsrisico. Sinds de inplanting van de windmolens langs de autosnelweg in Gistel heeft de politie vastgesteld dat er een hoger ongevalrisico bestaat in die omgeving.

Een aantal steden en gemeenten in Vlaanderen zijn vandaag volop bezig met hun structuurplanning en afbakeningsproces. Binnen deze processen moeten keuzes gemaakt worden over de inplanting van windmolens. De relatie tussen windmolens en verkeersveiligheid is echter zeer belangrijk.

In de provincie West-Vlaanderen wordt wellicht het meeste wind geproduceerd van alle provincies, zeker letterlijk en op bepaalde tijdstippen ook figuurlijk, aangezien wij het dichtst bij de zee gesitueerd zijn en er dus heel weinig obstakels zijn. De provincie heeft een studie laten uitvoeren die volgende week zal worden gepresenteerd. Die studie zal als leidraad dienen voor de verdere inplanting van windmolens.

Mevrouw de minister, bent u op de hoogte van een eventueel verhoogd veiligheidsrisico op autosnelwegen waar windmolens ingeplant zijn? Hebt u daar een oplossing voor?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer Verfaillie, ik zal het antwoord op uw vraag voor een groot deel schuldig moeten blijven. Over dit onderwerp hebben we nog niet zoveel expertise opgebouwd. Dat is echter geen reden om daar geen begin mee te maken. Er worden immers steeds meer windmolens geplaatst.

Uit het beetje literatuur dat daarover bestaat, blijkt dat weggebruikers zich laten afleiden door reclame aan de kant van de weg. De grootte, de kleurstelling en de

vormgeving zijn belangrijk. Dat geldt ook voor turbines. Zij kunnen eventueel de aandacht trekken, vooral wanneer ze bewegen.

Wanneer windturbines op ruime afstand waargenomen kunnen worden, kan de weggebruiker voldoende op de aanwezigheid van de turbines in het wegbeeld anticiperen. Dat geldt zeker voor rechte stukken weg, maar of ze tijdig te zien zijn, hangt ook af van de omgeving. De zichtbaarheid kan bijvoorbeeld worden beperkt door tunnels, maar ook door hoge gebouwen, bossen, hijskranen, elektriciteitsmasten en dergelijke.

Momenteel bestaan er in Vlaanderen nog geen aanbevelingen vanuit verkeersveiligheid voor het plaatsen van turbines. Mijn administratie maakt geen deel uit van de interdepartementale werkgroep Windenergie. Daardoor heeft ze ook geen impact vanuit verkeersveiligheid.

In Nederland staat men op dat vlak iets verder. Rijkswaterstaat hanteert een aantal toetsingselementen. Zo mogen de windturbines niet de aandacht trekken door kleur en te veel contrast met de omgeving. Ze mogen ook door te weinig contrast met de omgeving niet wegvallen tegen het landschap, waardoor de aanwezigheid ervan te laat wordt opgemerkt. Tot slot moet de vorm van de windturbines dusdanig zijn dat ze allemaal eenvoudig als windturbines te categoriseren zijn. Dat betekent dat men als weggebruiker de continuïteit van informatie nodig heeft. Dat zijn, denk ik, zinvolle elementen om mee te nemen in aanbevelingen voor het plaatsen van windturbines in de buurt van een autosnelweg.

In Vlaanderen moet in het kader van de milieuvergunningprocedure in specifieke gevallen een veiligheidsstudie worden opgesteld door een erkend veiligheidsdeskundige. In andere gevallen kan een veiligheidsnota volstaan.

Ik zal in ieder geval aan de minister bevoegd voor het vergunningenbeleid vragen bij de vergunning rekening te houden met toetsingselementen uit de ons omringende landen. Ik zal de vraag stellen aan minister Van Mechelen, en aan minister Crevits voor de milieuvergunning, om te kijken of het zinvol is om dit mee te nemen, maar ik vind het wel de moeite waard.

De voorzitter: De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie: Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik moet toegeven dat het een heel moeilijke discipline is om vandaag resultaten over te hebben.

Als ik langs de weg rij en ik kom een reclamepaneel tegen, ben ik de ene keer meer afgeleid dan de andere keer. Afhankelijk van wie of wat erop staat, wordt mijn aandacht meer of minder afgeleid.

Mevrouw de minister, ik heb me afgevraagd of ik de vraag wel of niet zou stellen. Ik wist al op voorhand dat er in het antwoord heel weinig gegevens zouden zitten, want windmolens langs autosnelwegen zijn in Vlaanderen een vrij recent fenomeen.

Gelukkig dat alle steden en gemeenten, het Vlaamse Gewest en de provincies de handschoen opnemen om te investeren in duurzame energie. Op lange termijn is dat inderdaad een belangrijke investering, maar ik vind het toch belangrijk dat u in het kader van verkeersveiligheid stappen zou zetten om aan de interdepartementale werkgroep windenergie iemand van uw diensten verkeersveiligheid te laten deelnemen, om na te gaan dat windturbines op verantwoorde plaatsen en op verantwoorde manieren worden ingeplant.

Misschien kunt u de toetsingscriteria van Rijkswaterstaat in Nederland voor een deel overnemen in Vlaanderen. Dan denk ik dat er op termijn heel wat discussies uitgesloten kunnen worden. We hebben lokaal plannen om tien windmolens te plaatsen. Vooraleer we het definitieve fiat geven aan de provincie vind ik het belangrijk dat we de nodige gegevens hebben en met alle informatie rekening kunnen houden.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Cindy Franssen tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het gebruik van waterstofaangedreven bussen bij De Lijn

De voorzitter: Mevrouw Franssen heeft het woord.

Mevrouw Cindy Franssen: Mevrouw de minister, begin januari heb ik in deze commissie de vraag gesteld naar de evaluatie van de eerste waterstofbus, na een proefperiode van zes maanden. Minister Vandembroucke antwoordde toen uitvoerig, onder andere over mee- en tegenvallers, het hoge comfort voor de reizigers en de aanpassingstijd voor de chauffeurs voor de mindere wendbaarheid van het voertuig. Op een aantal vragen had ik toen geen antwoord gekregen, onder andere hoe het proefproject er in de toekomst verder zou uitzien.

De voorziene proefperiode was toen nog niet afgerond zoals oorspronkelijk gepland en zou verlengd worden tot minstens eind januari wegens enkele uitvalweken. Onder andere tijdens de verlofperiode had de waterstofbus niet gereden en er waren ook een aantal technische problemen en kinderziektes met de batterijen.

Om die reden kon geen eindevaluatie worden voorgelegd. Het was afwachten op wat de nieuwe batterijen

zouden geven. Ook de oplaadtijd van de batterijen neemt veel tijd in beslag. De constructeur heeft nog geen plannen voor de toekomst van de bus, hoewel er al een tweede exemplaar voor een buitenlandse klant werd gebouwd. Ondertussen konden we op de algemene vergadering van Agoria vernemen dat de groene parel aan het publiek wordt voorgesteld.

Straks is het een jaar geleden, op 14 mei, dat de eerste echte waterstofbus werd voorgesteld. Inmiddels heeft ook de provincie Zuid-Holland een proef vanaf september aangekondigd met een hybride waterstofbus. Dat betekent dat de evolutie momenteel snel gaat en de race naar de ultieme schone bus is ingezet. De belangstelling voor groene bussen en groen verkeer groeit steeds meer.

Mevrouw de minister, in januari 2008 zou de proefperiode met zes weken worden verlengd. Mag ik er nu dus van uitgaan dat de proefperiode eigenlijk is afgesloten? Wat zijn de resultaten van de uiteindelijke evaluatie?

Is het zo dat de nieuwe batterijen evenveel tekortkomingen vertonen als de eerst gebruikte types of zijn die kinderziektes ondertussen opgelost?

Nam de bussenbouwer inmiddels een beslissing met betrekking tot de verdere toekomst van de bus? Hoe zal het proeftraject met de bus er nu verder uitzien?

Wat zijn de afspraken die momenteel gemaakt zijn tussen De Lijn en Van Hool? Wat is de politiek van De Lijn ten aanzien van de waterstofgedreven bussen? Is er op langere termijn een meerkost verbonden aan het eventueel invoeren van waterstofbussen?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mevrouw Franssen, ik zal u een beetje moeten teleurstellen, aangezien het proefproject met de brandstofcelbus nog verlengd is tot einde mei 2008. Een proef met een nieuw type batterijen, die eerst voorzien was in februari, kan pas deze maand gebeuren. Ik ga vandaag dus ook niet veel bijkomende gegevens kunnen geven.

Ik kan de positieve resultaten bevestigen die hier in januari werden voorgesteld. De ervaringen voor de reizigers zijn onder andere een comfortabele en stille bus, geen lawaai, weinig vibraties en minder schokken. Ook de chauffeurs ondervinden voordeel van een comfortabele, stille bus. Wel is de waterstofbus, 13,2 meter lang en drieassig, minder wendbaar dan een standaard tweeassige 12 meter lange bus. De chauffeurs zijn dit ondertussen gewoon, waardoor dit minder problemen oplevert. De Lijn beschikt met deze bus over een bus met dezelfde capaciteit als een standaard 12 meter bus met vergelijkbare prestaties, die tegelijkertijd stil is en zonder lokale uitstoot.

Aangezien de batterijen pas deze maand werden geplaatst, kan hierover maar op het einde van de maand een uitspraak worden gedaan. Ik stel voor dat ik het evaluatierapport hierover op het einde van de maand overmaak aan het commissiesecretariaat, zodat u mij niet opnieuw moet ondervragen, maar de gegevens rechtstreeks krijgt.

Het evaluatierapport bevat onder meer volgende onderdelen: infrastructuur en tankinstallatie waterstof, de evaluatie van de resultaten, de beschikbaarheid van de waterstofbus, de brandstofkost en het verbruik en de specifieke ervaringen van de waterstofbus.

Wat met de verdere toekomst van de bus? Volgens de busbouwer, want die is eigenaar, zal de bus naar de wereldtentoonstelling in Zaragoza gaan, die loopt van 14 juli tot 14 september. Dat is fijn voor de bus. Daarnaast is de inzet van de brandstofcelbus gepland in Nederland in de regio Den Haag, voor het bedrijf Connexxion.

Het contract eindigt einde mei 2008. Met de busbouwer zijn op dit moment geen verdere contracten gemaakt omtrent de brandstofcelbus. We zullen zelf beleidsmatig moeten bekijken hoe we hiermee voortgaan.

Ik heb ook altijd gezegd dat het een experiment is, en op korte termijn is de inzet van waterstofgedreven bussen technisch en economisch, jammer genoeg, nog geen alternatief. De levensduur van de batterijen en de brandstofcel is te beperkt. Wel is het verantwoord om samen met de constructeurs verdere proeven en testen in een exploitatieomgeving te houden, om zo de waterstofbus verder te laten evolueren. In de toekomst zullen waterstofgedreven bussen waarschijnlijk effectief worden ingezet, voornamelijk in een stedelijke omgeving. Maar dat is nog een beetje toekomstmuziek.

Vooruitzichten op langere termijn zijn steeds moeilijk. Op dit moment is er een te groot prijsverschil tussen het inzetten van waterstofgedreven bussen en klassiek aangedreven voertuigen. De klassieke fossiele brandstof zal echter uitgeput raken, waardoor de prijs ervan zal toenemen. Dat is iets dat we dag in dag uit ervaren. Verdere evoluties met waterstofgedreven bussen zullen zowel op technisch, economisch als op exploitatievlak verbeteringen opleveren. Ik zie er dus zeker toekomst in.

Ondertussen kiezen we resoluut voor hybride bussen. De bestellingen lopen volop. Op korte termijn wordt, wat betreft milieuvriendelijke bussen, ingezet op hybride bussen.

De voorzitter: Mevrouw Franssen heeft het woord.

Mevrouw Cindy Franssen: Mevrouw de minister, ik dank u voor het nogal vage antwoord. Ik denk dat het tijd wordt dat de proefperiodes echt worden afgerond. Ik kijk dan ook uit naar de resultaten. Gelet op het

ecologische voordeel van deze bussen, moet men er de nodige energie in steken om versneld na te gaan waar ze kunnen worden ingezet en de waterstofbussen zo snel mogelijk implementeren.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mevrouw de minister, ik ben blij dat het project wordt voortgezet. We hadden een tijdje geleden gehoord dat het vroegtijdig zou zijn gestopt. We zijn verder aan het experimenteren. Ik neem aan dat we nog altijd experimenteren op de lijn richting Lier?

U zegt dat u onze commissie een rapport gaat bezorgen. Is dat rapport opgesteld door De Lijn en/of door de constructeur? Dat kan belangrijk zijn voor de voordelen van het nieuwe materiaal dat we in dienst zouden kunnen nemen.

U wilt de waterstofbussen voornamelijk inzetten in een stedelijke omgeving, alhoewel u toegeeft dat het hier om een drieassige bus gaat die moeilijk wendbaar is. Is het dan wel raadzaam om dit soort bus in stedelijke omgevingen in te zetten?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Waar rijdt de bus? U weet dat het gros van de tijd de bus werd ingezet op lijn 422 Lier-Broechem-Antwerpen. Maar van 3 maart tot 10 april heeft de bus lijn 99 bediend, tussen Sint-Niklaas en Dendermonde. Vanaf 13 tot 30 mei zal de waterstofbus ingezet worden in Vlaams-Brabant tijdens de weekdagen, op lijn 600, de ringweg van Leuven. Daarenboven zal de bus nog twee weekends, 17 en 18 mei en 24 en 25 mei, opnieuw worden ingezet op lijn 422 in Antwerpen. We diversifiëren wat, want het is belangrijk om ervaring op te doen in een exploitatieomgeving en dat mag niet beperkt blijven tot één lijn.

We zijn er volop mee bezig. Uiteraard zal de evaluatie gebeuren door De Lijn, wat de exploitatie betreft, en door de constructeur, wat de techniciteit betreft. Beide elementen zijn bijzonder belangrijk.

Ik denk dat de bus, zeker zoals ze vandaag functioneert, helemaal ongeschikt is om ze bijvoorbeeld in Brugge in te zetten, waar we nu al last hebben met de iets grotere bussen en men vragende partij is om kleine bussen in te zetten. Op grote stedelijke assen is de bus wel geschikt. Als ik stedelijk zeg, bedoel ik eigenlijk plaatsen waar heel veel volk woont, want de bus is heel efficiënt omdat ze geen lokale uitstoot heeft en dus plaatselijk niets vervuult. Dat is toch wel heel aantrekkelijk.

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mijnheer de voorzitter, ik wil toch een kleine kanttekening maken. Waterstof is geen ener-

giebron. Waterstof is een energiedrager. Vandaar dat het interessant is om die bussen in een stedelijke omgeving in te zetten, omwille van de hoge bevolkingsdichtheid. Zolang we aan de bron niets doen en geen waterstof produceren met de windmolens langs onze autosnelwegen, zijn we dus ook met waterstof niet goed bezig. Ik vind dat toch een belangrijke kanttekening.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de interesse van privé-investeerdere in de regionale luchthavens

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, mijn vraag om uitleg gaat over de problematiek van de interesse van de private partners in de toekomstige structuren van de regionale luchthavens. Ik trap een open deur in, maar er zijn concrete plannen voor een nieuwe beheersvorm voor de luchthavens Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem.

Voor het beheer van de basisinfrastructuur van deze regionale luchthavens wordt een luchtvaartontwikkelingsmaatschappij (LOM) opgericht. Die zal door een beheersovereenkomst met de Vlaamse Regering worden aangestuurd. Daarnaast, en dat is belangrijk, zal ook een luchthavenexploitatie maatschappij (LEM) worden opgericht, die zal instaan voor de commerciële uitbating. De LEM is een privaatrechtelijke vennootschap waarin publieke en private partners buiten het Vlaamse Gewest zouden moeten kunnen participeren. Ik heb me laten vertellen dat er al is gepolst naar de interesse van de private partners.

Mevrouw de minister, gisteravond hebben we, toevallig, bij de toelichting van het jaarverslag in de gemeenteraad van Kortrijk hierover gedebatteerd. De cijfers voor Wevelgem vallen mee. Het aantal zakenvluchten stijgt met 18 procent, maar het niet-zakelijk verkeer blijft status quo. Belangrijk is de certificering als internationale luchthaven. Op 20 oktober 2007 heeft de bestaande intercommunale bij het directoraat-generaal Luchtvaart een aanvraag ingediend over de hernieuwing van het certificaat van internationale luchthaven. Op 22 november bekwam de vereniging van het directoraat-generaal formeel uitstel tot en met eind 2009 om de geplande, maar omwille van budgettaire redenen nog niet uitvoerbare, infrastructuurwijzigingen met gevolg voor de luchtvaartveiligheid uit te voeren. We

weten dat de Vlaamse Regering 5,5 miljoen euro heeft ingeschreven om die noodzakelijke infrastructuurwerken te doen, maar natuurlijk mits de beoogde beheersvorming effectief slaagt.

Mevrouw de minister, we hebben destijds met uw voorganger, huidig minister-president Peeters, al debatten gevoerd over de private inbreng. De toenmalige minister heeft toen gesteld dat er voor hem geen probleem is, op voorwaarde dat er een echte private inbreng is en geen semi-overheids- of intercommunale inbreng. De middelen worden vrijgemaakt, op voorwaarde dat ook de private sector de borst nat maakt.

Ondertussen zijn er al een aantal infrastructuurwerken gebeurd voor de startbaan en de naderingsverlichting, met steun van de provincie en de intercommunale. Om aan dat internationaal certificaat te voldoen, zijn er natuurlijk grote budgettaire werken noodzakelijk. De middelen zijn ingeschreven, maar de vraag is of we de private investeerders zullen vinden. Er is al sprake geweest van een businessplan en naast Abelag zou een tweede bedrijf geïnteresseerd zijn om zich op het vliegveld van Wevelgem te vestigen. Dat is allemaal positief.

Ik weet ook dat voor Oostende, als men praat over een nieuwe private structuur, de nodige overlegstructuren moeten worden opgezet samen met de syndicale afvaardiging, want het personeel zal moeten kiezen wat men uiteindelijk doet. Men moet een aantal procedures volgen. Het decreet moet nog hier besproken en goedgekeurd worden, er moet dan een tender komen en dan zullen we pas zien of er effectief interesse is vanuit de private sector om erop in te spelen.

Ter plaatse hoor ik dat men snel duidelijkheid wil. Er is zelfs sprake van dat, als het te lang zou duren, een aantal maatschappijen een aantal vliegtuigen zouden verplaatsen van Wevelgem naar andere luchthavens. Dus er moet snel en accuraat duidelijkheid komen.

Mevrouw de minister, in hoeverre is er interesse van de private partners voor een participatie in de LEM? Er is al een paar keer sprake geweest van een businessplan. Dat was toen een businessplan zonder cijfers. Bestaan de cijfers daarover? Het zou interessant zijn om dit te weten.

In welke mate draagt de Vlaamse overheid structureel bij aan de kosten voor de brandweer? Deze vraag werd vroeger ook gesteld vanuit de intercommunale. Hoe zal de werking van de luchthavenbrandweer en van de veiligheidscontrole op een structurele manier worden vergoed door het Vlaamse Gewest?

Wanneer voorziet de Vlaamse overheid in een kapitaal-inbreng en wat is de omvang ervan? Aan welke bedragen denkt men, teneinde de noodzakelijke investeringen in het kader van de certificering te garanderen?

In welke mate werd een overname van de verkeersleiding door Belgocontrol reeds in vraag gesteld? Dit is een belangrijk element in het dossier en werd al meerdere keren aangekaart in de schoot van de federale regering. Wat is de stand van zaken? Werd hierover recent nog contact opgenomen met de federale overheid?

Dit waren mijn specifieke vragen inzake de interesse van de private partners in de investeringen in de regionale luchthavens.

De voorzitter: De heer Tavernier heeft het woord.

De heer Jef Tavernier: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik wil het niet hebben over het milieuaspect van luchthavens, maar over het economische aspect ervan, over de lusten en de lasten. Wie draagt welke kosten? Wie heeft er de voordelen van en wat wordt daarvoor betaald?

Ik ben ook wat verbaasd over de aankondiging van de nieuwe structuren, de LOM's en de LEM's. Waar staan we vandaag eigenlijk? Het ene kan natuurlijk niet worden opgericht zonder het andere. De Vlaamse overheid zal – dat veronderstel ik toch – niet investeren als nog niet geweten is of iemand uit de privésector bereid is om de exploitatie op zich te nemen onder de voorwaarden vastgelegd door de Vlaamse Regering en met een duidelijk engagement van de Vlaamse Regering om de investeringen in infrastructuurwerken op zich te nemen, boven de eventuele bijdrage aan de exploitatie of aan de brandweer. Onder die voorwaarden is er dan interesse vanuit de privésector om de exploitatie op zich te nemen.

Ik heb de indruk, onder meer op basis van de vragen, dat de zaak gewoonweg niet opschiet. Hoe zit het met het businessplan? Hoe zit het met de tender? Wat is de timing? Ik dacht dat dit een krachtdadige investeringsregering was met een structuur.

Ik herneem gewoon de woorden van de heer Decaluwe, een lid van de meerderheid. Hij zegt dat de werken kunnen worden uitgesteld, dat ze tegen eind 2009 klaar zouden moeten zijn met het oog op de internationale certificering. Ik leid daaruit af dat er dit jaar niets zal gebeuren, maar volgend jaar eventueel wel.

Dit kan men maar doen wanneer duidelijk is wanneer de tender gelanceerd wordt, wat het businessplan inhoudt en waar de Vlaamse Regering op dit moment staat. Indien wordt gewacht tot 2009, dan moet dat duidelijk zijn. Iedereen weet natuurlijk wat er in 2009 gebeurt: dan zijn er verkiezingen.

Ik ben absoluut geen voorstander van de uitbating, zeker niet van Wevelgem. De twee luchthavens moeten gezamenlijk worden bekeken en twee luchthavens lijkt me trouwens wat te veel voor West-Vlaanderen. Ik wil

vooral weten waar we nu staan, zeker wegens de aankondigingen die uw voorganger vorig jaar en twee jaar geleden deed.

De voorzitter: De heer Caron heeft het woord.

De heer Bart Caron: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijnheer Tavernier, twee luchthavens in Wevelgem, dat is nog veel straffer! Er is ook nog een luchthaven in Moorsele voor sportvliegtuigen. Die luchthaven heeft een graspiste en is vooral bekend voor het parachutespringen, maar dat levert duidelijk minder hinder op voor de mensen.

Ik wil graag twee elementen toevoegen aan de vragen van de vorige sprekers. Ik heb eerder al gezegd dat de interesse van private partners voor de exploitatie van de luchthaven, een cruciale factor is om te bepalen of de luchthaven levenskans heeft en ook echt wordt gerealiseerd. Het al dan niet instappen van de privésector, is vaak een goede barometer.

Mevrouw de minister, ik blijf op dat punt nog steeds een beetje op mijn honger zitten. Uw voorganger heeft een businessplan besteld bij het Vlaams Instituut voor de Logistiek. We hebben er een kopie van gekregen. Het is een document met veel woorden. Om het oneerbiedig te zeggen: het is een document met veel mooie woorden, vooral met veel gebakken lucht, maar zonder cijfers. Een businessplan zonder cijfers, is als een café zonder bier. Ik zou heel graag hebben dat ook wij, de parlementsleden, de cijfers die de hoerastemming van het papieren document ondersteunen, kunnen krijgen. Die cijfers zijn immers cruciaal om de levenskans van de luchthaven op middellange en op lange termijn in te schatten. Ik neem aan dat daarin ook cijfers van potentiële private organisaties zitten.

Het feit dat de economische activiteit in Wevelgem beperkt blijft tot het bedrijf Abelag, maakt de luchthaven bijzonder kwetsbaar. Laat dat duidelijk zijn. Hoeveel geld zal de overheid via de LOM investeren wanneer morgen blijkt dat Abelag, dat jaren geleden om economische redenen van Brussel naar Wevelgem is gekomen, om dezelfde economische redenen van Wevelgem naar Rijsel, naar Oostende of naar Nederland uitwijkt? Ik wil toch voor voorzichtigheid pleiten.

Mevrouw de minister, ik hoop dat privé bij de LEM, bij de exploitatie zelf, echt privé is. We hebben zoveel vormen van nieuwe overheidsbedrijven opgericht, agent-schappen, autonome bedrijven van provincies, intercommunales en noem maar op, zelfs nv's van publiek recht en allerhande semi- of paraoverheidsinstellingen. Voor mijn part mag u participeren in zo'n LEM, maar ik ga er toch van uit dat de dominantie van de privé aanwezig zal zijn. Hebt u ter zake al indicaties voor wat de

luchthavens in het algemeen betreft en voor de luchthaven van Wevelgem in het bijzonder?

De voorzitter: De heer Bossuyt heeft het woord.

De heer Gilbert Bossuyt: Mijnheer de voorzitter, dit is geen kwestie van voor of tegen het vliegveld te zijn, we moeten het hebben over de houding van de Vlaamse Regering ten aanzien van regionale luchthavens, ook vanuit het verleden. Ooit, in een vorig leven als verantwoordelijke voor de beleidsvoering, heb ik beslist om bijkomende werken te doen om het vliegveld van Wevelgem toe te laten om de nodige brevetten van uitbating te halen, zodat het in de toekomst kans kon maken om als volwaardig vliegveld te worden aanvaard.

Ik heb geweten dat de Vlaamse overheid op een bepaald ogenblik niet akkoord was met het businessplan dat werd voorgelegd voor het vliegveld van Deurne. Dat gebeurde omdat men uitging van het principe 1 euro voor 1 euro. Dat wil zeggen dat 1 euro van de overheid naast 1 euro van de privésector kon worden gelegd. Enkel op basis van die voorwaarden kon men een businessplan aanvaarden. Uitdrukkelijk uitgesloten waren alle vormen van intercommunales en andere die een verkapte vorm van overheidsbesteding betekenden. Geldt dat principe nog steeds voor wat de regionale luchthavens betreft? Zal men in de toekomst bij het beoordelen van de businessplannen, de plannen bekijken op basis van 1 euro voor 1 euro? Zal de overheid met andere woorden pas definitief optreden als de privé een gelijkwaardige inspanning levert?

Dit verhaal lijkt een beetje op dat van het monster van Loch Ness, want telkens weer maakt men ons wijs dat er aandacht is van de privésector. Ik kan aanvaarden dat er aandacht is, maar de vraag is of er voldoende aandacht is van de privésector. Sinds jaar en dag probeert men vanuit de luchthaven van Wevelgem, maar dit zal ook gelden voor de andere luchthavens, voldoende steun te vinden bij de privésector voor uitbreidingsmogelijkheden.

Wat is het standpunt van de Vlaamse Regering? Houdt ze zich aan het principe van 1 euro voor 1 euro?

Als men de kans wil geven aan een nieuw businessplan, wanneer moet dat dan worden voorgelegd? De kans werd geboden, maar we hebben er nog niets over vernomen. Ik zou dit graag weten, want men blijft het ons voorspiegelen. Bijna elke keer dat er een vliegtuig opstijgt in Wevelgem, staat er een foto in de krant met het onderschrift dat het vliegveld van Wevelgem nieuwe kansen krijgt. Ik wil dat wel aannemen. Ik wil de zaak objectief bekijken, maar er moet duidelijkheid komen.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, dit is natuurlijk een West-Vlaamse aangelegenheid, maar het valt me vooral op dat onze Waalse collega's een heel duidelijk beleid ten aanzien van hun regionale luchthavens hebben. Ik volg dit nogal op, zeker met het oog op Bierset. De manier waarop Wallonië, en op dit moment is het André Antoine, een beleid voert gericht op Charleroi en op Bierset, valt niet te ontkennen. Ze hebben een heel duidelijk beleid. Ze weten wat ze willen en waar ze naartoe willen.

Toen ik pas in dit parlement zat, heb ik vernomen dat een van uw voorgangers, toenmalig minister Bossuyt, een eenmalige injectie van 1 miljoen euro zou doen in het vliegveld van het zeer belangrijke Kortrijk-Wevelgem. U kunt de notulen nakijken: een eenmalig bedrag van 1 miljoen euro zou worden toegekend en daarmee was de kous af. Daarna kwam daar nog eens 600.000 euro bij voor de brandweer, want die moet daar permanent aanwezig zijn. En ik meen dat er later nog bijkomende middelen werden toegekend voor Kortrijk-Wevelgem.

Wat me vooral interesseert, is het beleid van de overheid ten aanzien van de regionale luchthavens. Kortrijk-Wevelgem was blijkbaar eerst bijna ten dode opgeschreven. Het was toen een of ander marginaal vliegveldje, maar plots werd iedereen wakker. Ik snap trouwens niet waarom de link met Rijsel niet wordt gelegd. Waarom maakt men geen gebruik van de faciliteiten in Rijsel? Waarom moet elk godvergeten gat in Vlaanderen, met alle milieuproblemen van dien een luchthaven hebben?

Wat is de politiek van de overheid in dezen? Wat is de intentie inzake Kortrijk-Wevelgem? Indertijd zei men: 1 miljoen en het is gedaan. Daarna besliste men om toch bijkomende middelen te geven met het oog op het halen van de certificatie.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, een paar vragen verwonderen me een beetje. Er werd gevraagd wat de Vlaamse Regering eigenlijk wil met de luchthavens, maar ik dacht dat dit duidelijk was. In Vlaanderen zijn er drie regionale luchthavens en een tijd geleden werd afgesproken dat voor twee van de drie, namelijk de luchthaven van Oostende-Brugge en de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem, zou worden gewerkt aan de hand van een nieuwe structuur. Die nieuwe structuur bestaat enerzijds uit een LOM en anderzijds uit een LEM. Dat is zo om de eenvoudige reden dat men ervan uitgaat dat de pure exploitatie van de luchthaven geen taak is die prioritair toebehoort aan de overheid, maar evengoed kan worden uitgevoerd door een private partner.

Ik heb al diverse keren duidelijk gemaakt – en ik denk niet dat u me al vaak op foto's hebt zien staan bij elk vliegtuig dat er opstijgt – dat het van belang is om in

zulke dossiers zorgvuldig tewerk te gaan. U weet dat vooraleer tot de oprichting van een LOM-LEM-structuur kan worden overgegaan, een decreet moet worden goedgekeurd. De opmaak van deze decreten is sinds een aantal maanden aan de gang, maar in die decreten moet ook bepaald worden hoe de LOM er precies zal uitzien en wat er precies in de LEM zal zitten. Om de LEM op te richten, moet een selectiedossier worden opgemaakt waaronder de private partner zal functioneren. Het is een soort van bestek.

In het selectiedossier wordt een algemene beschrijving gegeven van de opdracht die aan de LEM wordt toebedeeld en van de activiteiten die zullen worden uitgeoefend.

Mijnheer Caron, u verwijst naar een algemeen economisch-financieel plan, maar uiteraard zal iedere inschrijver, iedere kandidaat, of iedere groep van private partners die zich kandidaat stelt om te participeren in de LEM, een eigen businessplan moeten opmaken, want dat zal uiteraard een basis vormen voor de selectie.

Wellicht komen er geen twee decreten, maar wordt het één decreet. Het decreet waarin de LOM-LEM voor de twee regionale luchthavens van West-Vlaanderen wordt opgericht, is in voorbereiding. Ik hoop dat het deze of volgende week naar de Vlaamse Regering kan gaan. We zitten dus in een eindfase, maar ik heb geleerd dat het niet zorgvuldig is om vooraleer een decreet principieel wordt goedgekeurd door de regering, al te zeggen wat het inhoudt. Het moet nog door het parlement. Iedereen zal alle details nog kunnen bestuderen en commentariëren, en zal over de toekomstkansen uitgebreid zijn mening kunnen ventileren.

Mijnheer Bossuyt, het is wel een vaststaand feit dat er zonder een LEM geen LOM komt. U begrijpt wellicht heel goed welke strategie ik heb. Het heeft geen zin om een LOM-structuur in het leven te roepen als er geen LEM is waarin partners participeren. Vandaar dat de selectie kan lopen gelijktijdig met de parlementaire bespreking van de LOM, en dat u als parlementslid zult kunnen zien hoe de dossiers samen evolueren.

Mijnheer Decaluwe, ik kan u al meegeven welke informatie in het selectiedossier terecht zal komen. In de eerste plaats zal het de algemene context en de structuur van de opdracht bevatten. Dat is evident. Wat beschouwen we als exploitatie van de luchthaven? Ik kom straks nog terug op de brandweer. Daarnaast bevat het de elementen en criteria op basis waarvan de selectie zal gebeuren, het verloop van de procedure en de formaliteiten voor het indienen van het kandidaatstellingsdossier.

Het selectiedossier moet niet alleen door de Vlaamse Regering worden goedgekeurd, maar moet vervolgens ook worden aangekondigd in het Belgisch Staatsblad,

het Europees Publicatieblad en in gespecialiseerde dagbladen en internationale tijdschriften. Deze procedure moet en zal worden gevolgd.

U vraagt of er al interesse is. Het is evident dat er al gesprekken werden gevoerd, maar het selectiedossier en de parameters moeten eerst worden vastgesteld door de regering en dan pas krijgt men een officiële aanbestedingsprocedure.

Uw tweede vraag betref de luchtvaartveiligheid en luchthavenbeveiliging, de zogenaamde 'safety en security'. Die zullen voor 100 percent worden vergoed door het Vlaamse Gewest. Er wordt in voorzien dat het Vlaamse Gewest deze kosten vergoedt aan de LEM, die voor de concrete uitvoering zal instaan. Dit is ook een procedure die gevolgd wordt, een keuze die gemaakt zal worden, maar de kosten moeten sowieso door het Vlaamse Gewest vergoed worden.

Het is uiteraard de bedoeling dat het Vlaamse Gewest een inbreng zal doen in het kapitaal van de LOM. Dat werd altijd al zo gepland. Hiertoe is voor dit jaar in de begroting een specifiek begrotingsartikel 'pro memorie' opgenomen. Het is artikel '1MBOD8101 Deelname in het kapitaal van luchthavenmaatschappijen'. Deze inbreng dient ESR-neutraal te zijn. Het totaal voorziene bedrag in 2008 voor de luchthavens is 22 miljoen euro. Dit bedrag beoogt de kosten voor de aanpassing van de luchthaveninfrastructuur met het oog op het behoud van het luchthavencertificaat 'Aerodrome certificate Annex 14'. We hebben dus een overzicht van de kosten die onder meer op de luchthaven van Wevelgem moeten worden gemaakt en daarvoor werd in de kapitaalsparticipatie voorzien. Uiteraard gaat het om een participatie in de LOM.

De luchtverkeersleiding op de luchthaven Oostende-Brugge blijft verzekerd door Belgocontrol, zoals voorzien werd in het samenwerkingsakkoord van 1989 tussen de Belgische Staat, optredend voor de Regie der Luchtwegen, en het Vlaamse en het Waalse Gewest. Het samenwerkingsakkoord bepaalt in essentie dat de diensten van verkeersleiding, de zogenaamde torendiensten, die sinds 1989 op de regionale luchthavens werden geleverd, worden voortgezet, en dit ten laste van de Regie der Luchtwegen of haar rechtsopvolger, Belgocontrol. Die diensten blijven dus verzekerd. Op de luchthaven Kortrijk-Wevelgem is er een vluchtinformatiedienst actief, die zelf geen instructies kan geven aan de piloten. Er wordt enkel informatie gegeven aan piloten. Dat is dus een ander systeem. De personeelskosten van die dienstverlening worden gedragen door de West-Vlaamse Intercommunale Vliegveld Wevelgem-Bissegem, die exploitant is van de luchthaven. Belgocontrol komt vandaag zelf niet tussenbeide op de luchthaven Kortrijk-Wevelgem. Mocht echter worden beslist op de luchthaven Kortrijk-Wevelgem of op een andere luchthaven in luchtverkeersleiding te voorzien, dan moet die dienst

door een luchtverkeersleidingsorganisatie worden geleverd. Die moet daartoe gecertificeerd zijn door de bevoegde diensten van de federale overheid, volgens de bepalingen van de Europese verordening van 20 december 2005. In eerste instantie moet de exploitant van de luchthaven die problematiek aankaarten bij de federale overheid. Ik veronderstel trouwens dat dat ondertussen al is gebeurd. Voor de Vlaamse overheid is het van belang dat de regionale luchthavens gelijkwaardig kunnen worden behandeld, volgens het principe van het 'level playing field'.

Er komen dus decreten met betrekking tot de LOM-LEM-structuur. Gelijktijdig is het de bedoeling ook de toewijzingsprocedure en het selectiedossier te laten starten, zodat er hopelijk gelijktijdig kan worden geland. Ik heb geen glazen bol, maar een en ander bevindt zich momenteel in een afrondingsfase. Hopelijk kunnen deze zaken dus spoedig worden voorgelegd aan het Vlaams Parlement.

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Zonder LEM geen LOM: dat is natuurlijk de logica zelf van de operatie die zou moeten worden uitgevoerd. U hebt gelijk wat de positie van Belgocontrol betreft. Als dit allemaal lukt, dan pleit ik ervoor dat Kortrijk-Wevelgem op dezelfde wijze zou worden behandeld als Brugge-Oostende en Deurne en dat Belgocontrol ook daar dezelfde activiteiten ontplooit. Dat is belangrijk: als ze alle drie worden erkend, moeten ze gelijk worden behandeld.

Ik wil het debat verruimen. Er is sprake van een cruciale vraag. In Deurne luidde de afspraak dat de privésector zou investeren in de tunnel. Tot op heden is dat niet gebeurd, of is er geen interesse voor. Ik wijs op de definitie van een privépartner. Uw voorganger heeft bevestigd dat het niet de bedoeling kan zijn dat dit Leiedal of een andere semipublieke instelling zou zijn. Vanzelfsprekend kunnen die participeren, vind ik, net als de provincie of een intercommunale van de provincie. Het moet gaan over een echte privépartner. De heer Vande Lanotte droomt ervan dat het havenbedrijf, dat voor mij ook een publieke instelling is, zou meedoen aan de exploitatie van de luchthaven van Oostende-Brugge. Ik heb daar op zich geen enkel probleem mee, maar dat is de brede interpretatie van de privésector. Ik verwacht dus dat we een echte privé-investeerder hebben. Dat zal ook de voorwaarde zijn voor het goedkeuren en de discussie over het decreet.

Ik vind het bijzonder positief dat u stelt dat de behandeling van de decreettekst parallel zal verlopen met het inkijken van de cijfers, zodat we, wanneer hierover moet worden gestemd, op basis van cijfers kunnen zien of dit in de toekomst levenskrachtig zal zijn. De cijfers

van het jaarverslag gaan in de goede richting, maar het is belangrijk dat we, als we hier straks discussiëren over de decreetstekst, zo veel mogelijk inzage hebben. Uw aanpak van de parallelle behandeling geeft de garantie dat we die inzage zullen hebben. Dan zal het parlement moeten beoordelen of dat levensvatbaar is, met een concreet goed businessplan en cijfers. Dan kunnen we in eer en geweten over die decreetstekst stemmen. Dat is een goede aanpak. Wat de privésector betreft, wil ik nogmaals vragen of de huidige Vlaamse Regering dezelfde lijn hanteert als uw voorganger.

De voorzitter: De heer Tavernier heeft het woord.

De heer Jef Tavernier: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het is ook belangrijk te weten wat de Vlaamse overheid de jongste jaren na die 1 miljoen euro bijkomend heeft geïnvesteerd.

Het Vlaamse Gewest neemt de kosten van de luchthavenbrandweer en de veiligheidscontrole op zich. Geldt dat voor de twee luchthavens? Beperkt dit zich tot Wevelgem, of gaat het ook over Oostende? Slaat het bedrag van 22 miljoen euro dat pro memoria is ingeschreven in de begroting, enkel op Kortrijk-Wevelgem, of op de twee luchthavens?

De voorzitter: De heer Caron heeft het woord.

De heer Bart Caron: Mevrouw de minister, hoe zit het met de privé-inbreng in de LEM? Dat sluit eigenlijk aan bij de tweede aanvullende vraag van de heer Decaluwe. Dat ging dan over de LOM, maar hoe zit de kapitaalstructuur van die LEM in elkaar?

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Decaluwe, u vroeg inzage in de cijfers. We moeten natuurlijk wel de selectieprocedure volgen. Stel dat er vijf inschrijvingen zijn, dan kunt u niet van me verwachten dat ik in het parlement nu die inschrijvingen voorleg. Die procedure moet wel worden gevolgd, ook qua beoordeling. De criteria volgens welke die zullen worden beoordeeld, worden echter door de Vlaamse Regering vastgelegd. Er werd me gevraagd hoe die LEM-structuur eruit zal zien. Ik verwijs naar de vraag van de heer Caron. Er wordt gevraagd nu al definitief te bepalen welk aandeel de privésector zeker zou hebben. Ook al zou ik dat graag willen zeggen, die voorwaarden moeten worden vastgelegd door de Vlaamse Regering. Er is altijd gezegd dat er zeker een privépartner moet deelnemen. Welnu, ik kan wel zeggen dat privé privé is. Dat is absoluut de bedoeling. Ik zou echter de tijd willen krijgen tot dat selectiedossier en die criteria zijn vastgelegd. Als ik nu daarover allerlei dingen verklaar, loop ik wat vooruit op de zaken. Het is echter evident dat er een privépartner moet deelnemen. Het is immers zinloos om een LEM-structuur op te richten als er alleen sprake is van publieke partners. Dat is niet de bedoeling. Dat is evident.

De cijfers in de begroting zijn de cijfers voor de regionale luchthavens op zich. Wat Deurne betreft, werd er – naar ik vermoed bij het regeerakkoord – al een andere keuze gemaakt. Men heeft er gekozen voor een andere structuur. U mag Deurne dus momenteel niet kleven op de LOM-LEM-structuur.

De heer Carl Decaluwe: Het ging me over de afspraak dat de privésector zou investeren. Dat is dus blijkbaar niet gebeurd.

Minister Hilde Crevits: Dat is een ander verhaal. Het voordeel van de LOM-LEM-structuur is alleszins dat ze duidelijk en zuiver is. Er is de ontwikkelingsmaatschappij, het onroerende, de infrastructuur, en dan is er de exploitatiemaatschappij die daarnaast zal functioneren. Uiteraard kunnen die structuren pas van kracht worden als die privépartner er is.

De heer Gilbert Bossuyt: Mevrouw de minister, u doet me opnieuw twijfelen. U hebt het gehad over de ESR-richtlijn. Die heeft natuurlijk een aantal voorwaarden. De politiek in het verleden was steeds heel duidelijk die van een euro voor een euro. Er was ook de duidelijke omschrijving van privé en publiek. Ook in Deurne heeft men dat probleem. De voorstellen die daar tot nu toen zijn gedaan, zijn bij mijn weten nog niet ingevuld, net daarom. Het is toch een euro voor een euro? Dan hebben we het over de inbreng.

Minister Hilde Crevits: De structuur is anders. Er is de ontwikkelingsmaatschappij. Dan gaat het over startbanen en dergelijke. Het gaat over investeringen die nog moeten gebeuren, en die we ook doen. Dan is er de exploitatie. Die is voor de LEM, niet voor de Vlaamse overheid. Dat is gewoon voor de privé-exploitant. Er wordt me echter gevraagd wat nu precies een privépartner is. Kan bijvoorbeeld een intercommunale een privé-exploitant zijn? Kunnen een intercommunale, een gemeente, een havenbedrijf en een privébedrijf samen in die constructie? Wat zijn de randvoorwaarden ter zake? Het gaat hier niet over geld van de Vlaamse overheid, maar wat zijn daar de voorwaarden? Ik zeg u: het selectiedossier met de voorwaarden om te participeren in die LEM, moet worden vastgelegd door de regering.

De heer Gilbert Bossuyt: In het verleden stond duidelijk vast wat privé was en wat niet. Zal die discussie worden heropend, of niet?

Minister Hilde Crevits: Nu staat dat ook vast. Ik begrijp misschien uw vraag niet.

De heer Carl Decaluwe: Het is een misverstand. Mijnheer Bossuyt, in het vorige dossier was er inderdaad sprake van een euro voor een euro. Zoals de minister zegt, als die LEM wordt opgericht, kan het niet de bedoeling zijn dat de aandeelhouders allemaal publieke spelers zijn, zoals Leiedal of het havenbedrijf. Dat was

de afspraak met minister-president Peeters. Mijnheer Bossuyt, we zijn het erover eens dat de privésector ook in het bad moet durven stappen en een bijdrage moet doen. Dan moet er ook wel iets op tafel komen. Het mag niet bij woorden blijven. Dat was de hele discussie met het havenbedrijf in Antwerpen. Daarover is er hier ook vaak een discussie geweest. Het havenbedrijf mag meedoen, maar de hoofdaandeelhouder moet uit de privésector komen.

Minister Hilde Crevits: De regering zal die criteria vastleggen. Ik ben er absoluut voor dat er een privépartner moet participeren, maar ik kan vandaag geen uitspraken doen over het selectiedossier zoals dat zal worden goedgekeurd door de regering. U weet dat die beslissing collegiaal wordt genomen. We zullen daar dan ook collegiaal over beslissen.

De heer Bart Caron: Ik wil nog iets zeggen over dat businessplan. Er was een misverstand ter zake. Ik heb begrepen dat de nota die het Vlaams Instituut voor de Logistiek heeft opgesteld, niet bedoeld was als een soort van voordossier voor een tender of een exploitatie, maar dat het een afweging was in welke mate Kortrijk-Wevelgem een volwaardige toekomst had als regionale luchthaven. Dat was dus een meer algemene benadering. Ik veronderstel dat de drie regionale luchthavens tegelijk worden behandeld in dat decreet en de beleidskeuzes van de Vlaamse overheid. Dan moet het me van het hart dat er een keuze wordt gemaakt voor een luchthaven die eigenlijk niet gebaseerd was op langetermijnonderzoek. Ik hoef echter niet vooraf inzage te hebben in mogelijke bestekken of offertes.

Minister Hilde Crevits: De procedure moet worden gevolgd.

De heer Carl Decaluwe: Als het een troost mag zijn, in de vorige legislatuur heb ik de contracten voor Deurne en Oostende laten verbreken.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Gino De Craemer tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de verbreding van het Schipdonkkanaal

De voorzitter: Zijn er leden die willen herhalen wat ze hebben gezegd toen de heer De Craemer nog niet aanwezig was?

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: De heer De Craemer beslist hier natuurlijk zelf over. Er is een misverstand gerezen. We dachten dat het de afspraak was dat er eerst een

hoorzitting zou komen. Een hoorzitting is natuurlijk geen vraag. De voorzitter heeft er echter op gewezen dat, omwille van de specifieke situatie van de verzoekschriftenprocedure, het ene het andere niet uitsluit. Daarom heb ik zelf, net als een aantal leden, waaronder de heer Tavernier, geen vraag ter zake ingediend. Dat is dan onze schuld. De heer De Craemer beslist er zelf over om hier eventueel een weekje mee te wachten, zodat er meerdere vragen kunnen worden gesteld. Het is echter aan hem: hij heeft het reglement achter zich.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Ten behoeve van de heer Decaluwe wil ik zeggen dat de vraag van de heer De Craemer, die op de ene of andere manier is blijven liggen, op 18 maart is ingediend. Toen hadden we nog geen beslissing genomen en was nog niet bekend dat er een verzoekschrift was van 't Groot Gedelf. Hij is er blijkbaar het slachtoffer van geworden dat die vraag intern is blijven liggen. Ik vind dat hij rustig zijn vraag kan stellen.

De voorzitter: De heer De Craemer heeft het woord.

De heer Gino De Craemer: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, geachte leden, ik zal een aantal heikele thema's, die waarschijnlijk op 10 juni bij de geplande hoorzitting aan bod komen, achterwege laten. Toch wil ik liefst vandaag al mijn andere vragen stellen. Mijn vraag dateert inderdaad van 18 maart. Ik was niet op de hoogte van de hoorzitting die zou worden geregeld. Een aantal elementen van de oorspronkelijke vraag zijn dan ook al achterhaald, maar een en ander valt uiteraard nog steeds aan te kaarten.

De problematiek van de ontsluiting van de haven van Zeebrugge is u allen bekend. De sterke groei van de havenactiviteiten heeft uiteraard gevolgen voor de leefbaarheid en de mobiliteit in de regio Brugge en de wijde omgeving. Zowel over de weg, het spoor als het water moeten er oplossingen worden gezocht voor dit probleem. Ik trap wellicht een open deur in als ik zeg dat er dringend beslissingen moeten worden genomen. Het dossier sleept namelijk al ettelijke jaren, en zelfs al tientallen jaren aan.

Mevrouw de minister, uw recente initiatieven en beslissingen in het kader van het totaal dossier van de ontsluiting toont aan dat we tenminste al op weg zijn. In het kader van het totaalproject Seine-Schelde West is het dossier over de uitbreiding en verbreding van het Schipdonkkanaal uiteraard heel belangrijk. Diverse protest- en actiegroepen hebben echter ondertussen hun bezwaren tegen de kanaalverbreding en -uitdieping geformuleerd en uiteengezet. Volgens de actiegroep 't Groot Gedelf is bijvoorbeeld nog niet bewezen dat het project een aantal vrachtwagens van de weg zou halen, en houdt het project ook de aanleg van bijkomende

wegen en industriezones in. Ook op budgettair vlak hebben de actievoerders heel wat vragen. Om hun bezwaren kracht bij te zetten, hebben ze meer dan 15.000 handtekeningen verzameld, en is er ondertussen een hoorzitting gepland.

Het Schipdonkcomité uit Maldegem ijvert eveneens voor het behoud van het kanaal in zijn huidige vorm en meent dat er voldoende alternatieven voor de ontsluiting zouden zijn. Verder wordt gesteld dat de studies met betrekking tot de containeroverslag overdreven zijn en dat Zeebrugge de vruchten plukt, terwijl het hinterland de lasten moet dragen. Volgens de Bond Beter Leefmilieu, ten slotte, werd de beslissing in dit dossier al genomen en dienen de twee bestelde rapporten slechts om deze keuze te stofferen.

Anderzijds stelt voorzitter Coens van het Havenbedrijf Zeebrugge in een artikel in het Brugs Handelsblad van vorig weekend dat de actiegroepen een emotioneel vertekend beeld ophangen van het project en een paniekstemming trachten te creëren. Mevrouw de minister, u verklaarde recent nog dat de uitbreiding met respect voor de recreatieve omgeving en ecologische voorschriften zal gebeuren. Daarnaast bepalen de structuurplannen volgens u dat beide kanalen bestemd zijn om de binnenvaart te stimuleren. U stelt dat het ei na al die jaren misschien maar eens moet worden gelegd. Met dat laatste ben ik het uiteraard volledig eens.

Mevrouw de minister, ik heb dus een aantal vragen voor u. Ik zal het niet hebben over die actiegroepen. Dat hoort immers bij de hoorzitting in juni. U hebt al overleg gepleegd met diverse gemeenten uit de betrokken regio's. Kunt u kort toelichten wat de resultaten hiervan zijn? Wat is ter zake nog gepland? In welke mate kan en zal met de lokale actoren rekening worden gehouden?

Het zou nog niet bewezen zijn dat het project een invloed kan hebben op het aantal vrachtwagens op de weg. Hoe ziet u dat en zijn hierover cijfers beschikbaar?

Er bestaat uiteraard grote bezorgdheid over de ontwikkeling van nieuwe industriezones en verkeersinfrastructuur langs het kanaal. Bestaan er plannen in die zin? Hoe ziet u dit? Hoe kan het project ook voor het hinterland en de polderdorpen een meerwaarde betekenen?

Over de budgettaire impact, ten slotte, blijkt eveneens nog onduidelijkheid te bestaan. Kunt u dat aspect kort toelichten?

De voorzitter: De heer Tavernier heeft het woord.

De heer Jef Tavernier: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, geachte leden, ik zou wat dieper willen ingaan op de procedure die momenteel loopt of de voorbije maanden heeft gelopen. Het is zo dat men

aan het studeren is. De studies van de voorbije tientallen jaren hadden allemaal dezelfde conclusie: 'We leggen geen groot kanaal aan, we verbinden zeehavens met zeehavens via de zee.' Dat lijkt ook logisch, maar nu is men opnieuw aan het studeren.

Er is een openbaar onderzoek gebeurd naar het plan-MER. Er zijn nogal wat gefundeerde bezwaren binnengekomen. Mevrouw de minister, wat is uw conclusie over dat openbaar onderzoek en het plan-MER? Klopt het dat het gebied waarin het openbaar onderzoek werd gedaan inzake de water- en de zoetwaterproblematiek, te beperkt was? De eventuele aanleg van zo'n kanaal heeft ook invloed op het kanaal Gent-Terneuzen en op de Schelde. Hebt u daar rekening mee gehouden?

Er werden ook bemerkingen gemaakt over de formulering van het plan-MER. Wat voorligt, moet er komen, was de fuikredenering, met te weinig aandacht voor de alternatieven. Wat is het resultaat van de bezwaren ingediend in het kader van het plan-MER? Zijn er al beslissingen getroffen? Hoe gaat het verder?

Mevrouw de minister, de haalbaarheidsstudie zou eind april afgerond zijn. Ik verneem van uw diensten op verschillende informatievergaderingen dat, eens die studie er is, de beslissing al genomen is. Maar het gaat over een technische haalbaarheidsstudie, waarin de verschillende alternatieven aan bod komen. Eerst is het technisch; dan moeten we naar de volgende fase, die economisch is.

In de verschillende alternatieven staan een aantal infrastructuurwerken die telkens terugkomen, waarover dus geen discussie is, bijvoorbeeld de halfhoge brug van Steenbrugge. Als daarover geen discussie bestaat, plant u dat dan? Is daar een budget voor? Ik wil het niet hebben over de spoorwegen, maar over een aantal zaken bestaat er ook geen discussie. Misschien hebt u daar minder vat op omdat het een federale materie is. Waarom doen we de zaken niet waarover in de verschillende alternatieven geen discussie bestaat, en bekijken we daarna of er geld over is voor de rest? Bijvoorbeeld de versnelde uitvoering van de N31 zou ook al een en ander kunnen oplossen.

Estuaire vaart is lang door het havenbestuur van Zeebrugge afgedaan als marginaal en utopisch. Ondertussen zijn de Amberes en andere schepen al enkele maanden in de vaart. Wat is het resultaat van die pendelboten? Is dit succesvol of niet? Wat is de toekomst van die estuaire vaart? Pas als we op die vraag een antwoord hebben, kunnen we in de rest van het dossier, de maatschappelijke kosten-batenanalyse, verder gaan om een beslissing te nemen. Het is belangrijk om nu een goede stand van zaken te krijgen. Ik ben helemaal geen voorstander van een verbreding van het Schip-

donkkanaal, maar ik wil het daar nu niet over hebben. Ik wil een antwoord op de andere, belangrijke, elementen.

De voorzitter: Mevrouw Bruyninckx heeft het woord.

Mevrouw Agnes Bruyninckx: Mevrouw de minister, ik betreur dat de heer De Craemer, ondanks de aankondiging van een hoorzitting, zijn mening al heeft geventileerd in de pers. Misschien is het niet zo belangrijk om de hoorzitting af te wachten. In de krant staat 'Mening van de N-VA over het Schipdonkkanaal'.

Ik wil me toch aansluiten bij de vraag om uitleg, want het is belangrijk dat de haven ontsloten wordt. Volgens de heer Joachim Coens zijn er te veel files op de N31, te veel verkeersdoden en luchtverontreiniging en is de kustvaart niet het juiste antwoord.

Mevrouw de minister, in hoeverre zijn de verschillende projectalternatieven al uitgewerkt? Kunt u al een zicht geven op de omvang van de onteigeningen, waarbij zuinig ruimtegebruik steeds voorop stond? Betekent de stelling die van meet af werd geponeerd, dat het project zou worden aangepast aan de landschappelijke en ecologische draagkracht van het doorkruiste gebied, dat er geen plaats is voor bijkomende industrie? Kunt u hiervoor garanties geven? Kunt u garanties geven dat het project in alle mogelijke projectalternatieven zal bijdragen tot de verbetering van de waterhuishouding? Dit is zeker een bekommernis voor de landbouwsector.

Is er al bestudeerd of wijzigingen aan het kanaal inzake waterpeil of diepte geen negatieve impact hebben op het waterpeil van een aantal deelbekkens? Is er geen gevaar voor verziltingseffect in het achterland met ernstige gevolgen voor landbouw, fauna en flora? Is de verzilting wel te vermijden wanneer men in drogere periodes voor het versassen van de boten in de haven het kanaal met zeewater bevaarbaar moet houden? Hoe reageert u op de opmerking dat er niet genoeg water is om het verbrede kanaal te vullen, dat er water zou moeten worden afgetapt van de Leie, die nu al moet instaan voor voldoende watermassa van het kanaal Gent-Terneuzen? De tegenstanders zeggen dat het niet mogelijk is dat zware containerschepen van 4500 ton er tijdens de zomer zullen varen.

Klopt het dat als het Schipdonkkanaal aan de Zeebrugse haven wordt gekoppeld, er automatisch een tweede zee-sluis van 1 miljard zal moeten komen? Het plan-MER loopt parallel met de haalbaarheidsstudie. Hoever zijn de werkzaamheden gevorderd?

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: Ik wil me aansluiten bij deze vraag, temeer omdat ik een schriftelijke vraag heb gesteld die nog niet beantwoord is. In de gedachtewisseling over de beheerscontracten met de nv Zeekanaal

hebben we het over het Schipdonkkanaal gehad. Of het verbrede Schipdonkkanaal een economische ader voor de streek van Zeebrugge wordt, zal moeten blijken. In elk geval is het vandaag al een goudmijn voor de studie bureaus. Er loopt een haalbaarheidsstudie die garant moet staan voor een multidisciplinaire aanpak.

Mevrouw de minister, ik verneem dat de provincie Oost-Vlaanderen aan u of het studie bureau een brief heeft gestuurd, waarin de deputatie haar bezorgdheid uitdrukt over het te eenzijdig technisch benaderen van een eventuele verbreding in deze multidisciplinaire aanpak. De provincie vraagt garanties dat alle aspecten worden uitgeklaard.

Mevrouw de minister, een belangrijke vraag is wat er nu wijzigt ten opzichte van vorige studies, waarin de haalbaarheid zwaar in vraag werd gesteld. Hoe gaat u om met de bezorgdheid van de provincie opdat alle aspecten, zowel technische als economische, sociaaleconomische en ecologische worden onderzocht? Kunt u daar waarborgen over geven? Gaat het toekomstige investeringsdossier over het verbreden van het kanaal, gaat het over de Seine-Schelde-West-verbinding of ook over portuaire infrastructuur, met name een zeesluis? Wat is daarvan het budget? Wie neemt de rekening op zich?

Ik sluit me ook aan bij de vragen naar duidelijkheid over de MER-kennisgeving.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw Bruyninckx, de heer De Craemer heeft recht van spreken, hij moet u daarvoor geen toelating vragen. Zijn vraag is ingediend op 18 maart 2008. Toen wisten we dat de vraag van 't Groot Gedelf er zou aankomen, maar we wisten nog niet dat er 15.000 handtekeningen waren verzameld.

Mevrouw de minister, wat is de stand van zaken van de co- en prefinanciering van het Zeebruggeverhaal? Ik hoor over prefinanciering van investeringen in het NMBS-spoorwegennet. De beroemde bundel van Zeebrugge was een van de zaken die weerhouden werd. Er waren twee dossiers in Vlaanderen, één in Brussel en één in Wallonië. Nu zijn die aan elkaar gekoppeld. In 2002 werd gezegd dat dit decreet een feitelijke regionalisering van de spoorwegen was. Daarmee zouden in Vlaanderen enkele noodzakelijke investeringen in spoorinfrastructuur gebeuren. Die zouden veel sneller worden aangelegd. Mevrouw de minister, een voorganger van u heeft dat hier met veel bombarie verkondigd. In 2008 is dat nog niet het geval.

De discussie loopt nu bij de spoorwegen naar aanleiding van de investeringen 2008-2012, waarvan een instemmingsdecreet is goedgekeurd in het Vlaams Parlement. Wat is het standpunt van de Vlaamse

Regering in deze zaak? Er is altijd sprake geweest van een derde en vierde spoor tussen Zeebrugge en Gent. In het verhaal van de ontsluiting is dit van elementair belang. Maar misschien kunt u deze vragen vandaag niet beantwoorden, mevrouw de minister?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: De vraag om uitleg van vandaag gaat inderdaad over het Schipdonkkanaal en was geen algemene vraag over de ontsluiting van de haven. Ik stel voor mijnheer Peumans dat over die vraag een aparte vraag om uitleg wordt ingediend. Die vraag is vrij omstandig en ik kan daar nu uit de losse pols niet zomaar een antwoord op geven. Wat niet wegneemt dat het een interessante vraag is.

De heer Tavernier heeft daarover enkele maanden geleden een vraag gesteld. Ik heb toen gezegd dat de haalbaarheidsstudie net was gestart. Het openbaar onderzoek over het plan-MER was nog niet begonnen, dat zat in de conceptuele fase. De haalbaarheidsstudie is vandaag nog niet klaar. Die haalbaarheidsstudie is inderdaad een technische haalbaarheidsstudie. Dat betekent dat wordt onderzocht of het technisch haalbaar is, uitgaande van tien principes, waaronder zuinig ruimtegebruik, om te werken aan het Leopold- en/of Schipdonkkanaal. Er worden diverse opties bekeken, gaande van het verwijderen van de middenberm tot het verbreden van het Schipdonkkanaal op de meest zuinige wijze.

Twee belangrijke elementen die moeten worden onderzocht zijn de verzilting en het waterpeil. Als blijkt dat het niet haalbaar is om die technische problemen te beheersen, dan is het gedaan. Dan is het niet haalbaar. Ik wil daar heel duidelijk in zijn. Ofwel heb je een dossier, ofwel heb je er geen. Dat wordt nu onderzocht.

De haalbaarheidsstudie die nu loopt, is nieuw. Voor de mensen die beweren dat er geen inspraak is, heb ik de projectorganisatiestructuur meegebracht. Het zal verhelderend zijn voor iedereen en aantonen dat naast de technische stuurgroep en het studiebureau, er ook een klankbordgroep is, waarin het maatschappelijk middenveld en de lokale besturen vertegenwoordigd zijn. Die groep begeleidt het proces. Het blijft wel een technische haalbaarheidsstudie. Het is niet omdat er participatie is van de lokale actoren dat de discussie over het landschap gaat.

De werkgroepen beëindigen nu hun werkzaamheden. Einde mei vindt de laatste klankbordgroep plaats. Het is de bedoeling dat die groep tot resultaten komt. Ik wil de werking van de klankbordgroep, de studie en de werkzaamheden alle kansen geven om een en ander af te ronden. Het is voorbarig om nu vooruit te lopen op de resultaten.

Daarnaast heb ik een bilateraal overleg gehad met de gemeenten om te polsen naar de bezorgdheden van de

gemeentebesturen. Welke bruggen liggen op hun grondgebied, hoe staan ze daar tegenover, hoe loopt het kanaal door de kernen? Het is een mooi kanaal in een mooie omgeving, dat erkent iedereen. Het is dus belangrijk om de lokale besturen daarover aan te spreken. Daarvan zijn geen verslagen opgemaakt. Het waren aangename gesprekken die enkele zaken hebben opgeklaard.

Hoe wordt die procedure vervolgd? Naast de haalbaarheidsstudie loopt er ook een MER. Daarvoor is een openbaar onderzoek geweest. Er zijn bezwaren geuit, onder andere dat we de verzilting niet breed genoeg hebben bekeken. Ondertussen hebben we daar rekening mee gehouden.

Wat wordt er in die haalbaarheidsstudie onderzocht? Er zijn twee opties en het nulalternatief. Het nulalternatief is niets doen en het kanaal rond Brugge via Steenbrugge optimaliseren. Een knelpunt daar is de brug van Steenbrugge. Die ligt niet over het Schipdonkkanaal. Daar liggen de huizen heel dicht bij de brug. We proberen dat nu te visualiseren en met enige omzichtigheid te bejegenen. We moeten nagaan of er plaats genoeg is voor die brug. We moeten dat ook ruimtelijk bekijken.

Zodra de haalbaarheidsstudie is afgewerkt, rijst de vraag over de inpassing in de omgeving. Een van de uitgangspunten is dat de omgeving mooi moet blijven. Stel dat de haalbaarheidsstudie uitwijst dat een bepaald project haalbaar is onder bepaalde voorwaarden, dan moet het ruimtelijke aspect nog worden bekeken. Er is wel een maatschappelijke kosten-batenanalyse maar hoe de ruimte er in de toekomst zal uitzien wanneer een project technisch haalbaar is, vormt momenteel niet de kern van het onderzoek.

Wanneer de haalbaarheidsstudie uitwijst dat een project technisch haalbaar is, dan betekent dat nog niet dat de investeringsbeslissing is genomen. Op dat moment moet de MER-procedure nog worden afgewerkt. Bovendien moet nog worden nagegaan hoe dat project landschappelijk kan worden ingekleed. Pas dan kan een investeringsbeslissing worden genomen.

Wat de industriezones betreft, staat in de randvoorwaarden dat ervan wordt uitgegaan dat de ontwikkeling van nieuwe industriezones niet te voorzien is. Men gaat uit van de plannen zoals ze bestaan. In de studie die wordt uitgevoerd, met onder meer met een maatschappelijke kosten-batenanalyse, is de ontwikkeling van nieuwe industriezones niet opgenomen.

Wanneer we de tien uitgangspunten nog eens bekijken, dan zien we dat “die moeten kaderen binnen de bestaande ruimtelijke context. De studie moet gebeuren aangepast aan de draagkracht van de regio, zowel landschappelijk als ecologisch, waarbij naar de lokale actoren zal worden geluisterd.” De maatschappelijke

waarde van het gebied is dus van belang en moet worden ingepast in al de rest.

Wat de budgettaire impact betreft, kan ik vandaag geen cijfers geven. Wanneer er voor de oplossing van het verziltingsprobleem aanzienlijke investeringen nodig zijn, dan is het evident dat die gebeuren. Wanneer zich een probleem voordoet dat opgelost kan worden, dan moet het ook opgelost worden. Anders is er geen project en is er geen dossier. Dat is de essentie van de haalbaarheidsstudie. Dat zijn geen randkadervoorwaarden, maar dat zijn de uitgangspunten voor het opstarten van zo'n dossier.

De voorzitter: De heer De Craemer heeft het woord.

De heer Gino De Craemer: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik had niet op alle vragen vandaag reeds een antwoord verwacht. Ik dank ook de meeste collega's voor hun begrip dat deze vraag vandaag toch is gesteld. Andere collega's dank ik niet voor hun doofheid, maar dat is wellicht eigen aan die partij. Mevrouw Bruyninckx, het was wel mijn eigen mening, niet die van de partij. Binnen mijn partij wordt daarover gediscussieerd. Wij hebben immers ook een afdeling in het Meetjesland. Mijn eigen mening was trouwens genuanceerd. Ik heb 'ja, maar' gezegd waarbij de 'maar' tienmaal zo groot was als de 'ja'.

Alles valt of staat met de technische haalbaarheidsstudie. Het landschappelijke verhaal is in deze heel belangrijk. Dat is de ook de zorg van de verschillende actiegroepen.

Mevrouw de minister, wanneer ik het heb over dringende beslissingen, dan bedoel ik daarmee dat het fijn zou zijn dat er nog dit jaar definitieve beslissingen kunnen worden genomen. En ik heb het dan niet alleen over het Schipdonkkanaal maar ook over de ontsluiting van de haven van Zeebrugge.

De heer Peumans had het over de infrastructuur via het spoor. Andere collega's verwezen naar de N31. Mevrouw de minister, zoals u terecht zei, hebt u daar al een aantal stappen gezet. We hebben recent nog de opening van een nieuwe tunnel meegemaakt. Er zijn ook een aantal projecten gepland, ook op budgettair vlak. Het Schipdonkkanaal is een dossier dat de gemeederen verhit. Hoe langer dat blijft aanslepen, hoe erger het waarschijnlijk wordt. In dit dossier is duidelijkheid dan ook aangewezen.

Wat de industriezones betreft, wordt hier en daar opgemerkt dat enkel een uitbreiding van de industriezones langs dat verbrede kanaal het volledige project kan bekostigen. Als dat inderdaad zo is, dan vind ik het zelfs niet nodig om te wachten op de haalbaarheidsstudie. Maar dat klopt dus niet? Dat is een geruststelling voor mij.

Mevrouw de minister, er rest me niet veel anders dan samen met u te wachten op die haalbaarheidsstudie. Daar staat of valt alles mee. Ik hoop dat die studie eind mei klaar is, dat er nadien een hoorzitting kan worden georganiseerd met de betrokken groepen en dat we eind dit jaar definitieve beslissingen kunnen nemen in dit dossier.

De voorzitter: De heer Tavernier heeft het woord.

De heer Jef Tavernier: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Er zijn echter nog een aantal onduidelijkheden. Wat me wel duidelijk is, is dat de haalbaarheidsstudie pas eind mei af zal zijn. Ik heb een studie gevonden van dertig jaar geleden van de heer Heughebaert in opdracht van stad Gent, over de verziltings- en waterproblematiek in het kader van de grotere zeesluis op het Kanaal Gent-Terneuzen. Men sprak toen reeds over een zoetwatertekort. Een verziltingsprobleem kan altijd een beetje worden opgelost maar de vraag is tegen welke prijs.

Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag over het plan-MER. Bij een plan-MER wordt een openbaar onderzoek gedaan. Sommige mensen maken een bezwaarschrift op waarvan een aantal goed zijn onderbouwd. Het is heel belangrijk voor de regering en voor de geloofwaardigheid van de politiek dat u als beleidsmaker kunt zeggen dat u met sommige opmerkingen effectief rekening houdt, en met om een of andere reden niet. U moet dat heel duidelijk kenbaar maken via een beslissing. Anders ondergraaft u het geloof van de bevolking in openbare inspraakprocedures. Normaal gezien zou er voor eind april een beslissing genomen zijn over de eventuele omschrijving van het plan-MER.

Wat de infrastructuurwerken betreft, wil ik u erop wijzen dat een van de regeringspartijen in de aanloop van de verkiezingen van 2004 die visualisatie al heeft gedaan. Men liep al eens vooruit op de zaken. Ik vind dat het geld, dat maar beperkt beschikbaar is, prioritair moet worden besteed aan zaken waar geen discussie over bestaat.

De voorzitter: Mevrouw Bruyninckx heeft het woord.

Mevrouw Agnes Bruyninckx: Mijnheer De Craemer, het heeft niet veel gescheeld of u zat in het kamp van de doven in plaats van in het kamp van de verdraagzamen.

Mevrouw de minister, wat die zeesluis betreft, zijn de studies nog niet af?

Minister Hilde Crevits: Ik kan daar vandaag niets over zeggen. De haalbaarheidsstudie is bezig. Wanneer bijvoorbeeld blijkt dat er een tweede sluis nodig is, dan moeten we nagaan wat de kostprijs, het rendement en de haalbaarheid daarvan is. Pas dan volgt de discussie over de investeringen.

Mevrouw Agnes Bruyninckx: We moeten dus wachten op de studies en rekening houden met het maatschappelijke draagvlak. We weten dat een serieuze ontsluiting een noodzaak is. We zullen daar tijdens de hoorzitting wellicht meer over vernemen. We moeten daarbij rekening houden met de landbouwsector, de natuursector en de economische sector.

De voorzitter: Mevrouw Bruyninckx, ik denk dat u zich een verkeerd beeld vormt van die hoorzitting. Tijdens die hoorzitting komen mensen van 't Groot Gedelf met de commissieleden discussiëren, en dus niet met experts of met de regering. Het gaat dus om een soort colloquium.

De heer Jef Tavernier: Betekent dit dat we na de hoorzitting interpellaties kunnen indienen aan de minister? Het is een kwestie van afspraken. Ik heb nog een aantal vragen, maar ik kan die dus best na de hoorzitting stellen.

De voorzitter: Tijdens de hoorzitting komen die mensen hun grieven bekendmaken. Zij zullen ons proberen te overtuigen van hun gelijk. Daarna ligt het debat open. We moeten de minister echter de kans geven om haar studie af te ronden.

Minister Hilde Crevits: Iedereen heeft het recht om interpellaties en vragen te stellen. Ik wacht echter de haalbaarheidsstudie af. In afwachting is er geen beslist beleid.

De heer Jef Tavernier: Ik zou nu nog vragen kunnen indienen maar het lijkt me logisch dat we wachten tot na 10 juni.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, heb ik het goed begrepen dat er een kosten-batenanalyse wordt gemaakt?

U zegt dat ik een interpellatie moet indienen over het hele spoorwegverhaal. Op dit moment is er een discussie aan de gang over het investeringsprogramma 2008-2012 waarbij de Vlaamse Regering op geen enkele wijze betrokken is.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Peumans, ik kan daar nu niet op antwoorden. Men zegt me dat dit vermoedelijk op het Overlegcomité zou zijn besproken.

De heer Jan Peumans: Het enige wat op het Overlegcomité is besproken, twee jaar geleden onder premier Verhofstadt, is de prefinanciering van een aantal projecten waaronder Zeebrugge.

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: Mijnheer de voorzitter, ik denk dat we zo snel mogelijk uit een welles-nietes-

situatie moeten geraken. Ik denk dat het op een door-dachte manier moet gebeuren.

Ik heb veel begrip voor de scepsis die er op het terrein bestaat, zeker gelet op het resultaat van vorige studies. Maar als men kan aantonen, via een maatschappelijke kosten-batenanalyse, dat iets haalbaar is, is dat op zich ook wel een feit. Maar men moet het dan wel kunnen aantonen.

Mevrouw de minister, ik vind het bijzonder belangrijk – en dat heb ik niet uit uw antwoord kunnen afleiden – dat alle aspecten mee in ogenschouw worden genomen. U hebt ons het schema van de projectorganisatie bezorgd. Ik ga ervan uit dat de technische onderzoeken die nu gebeuren het onderdeel techniek omvatten en dat de plan-MER samenvalt met de evaluatie ruimte en milieu. Er zijn nog andere zaken – vervoer, bedrijvigheid, recreatie – die al ingeschreven staan, maar waarover ik een kopie heb van een brief waarin de provincie Oost-Vlaanderen zegt dat men tot nu toe op dat vlak op zijn honger blijft zitten tijdens de verschillende klankbordgroepen. Als ik hoor dat er nog een klankbordgroep is gepland in mei, bevestigt u eigenlijk mijn vrees dat het accent te veel naar de zuiver technische haalbaarheid zou gaan overhellen. Ik pleit ervoor om een volledige maatschappelijke kosten-batenanalyse te maken in al zijn aspecten.

Maatschappelijke kosten zijn natuurlijk ruimer dan enkel budgettaire kosten, maar het budgettaire speelt natuurlijk ook een rol. Een kosten-batenanalyse maken zonder een grof idee te hebben of vandaag te willen zeggen wat een dergelijke investering kost, lijkt me nogal moeilijk. Wat zit er nu in het project? Is het het kanaal of is het het kanaal en infrastructuur in de haven? Dan kom ik bij de vraag of er een zeesluis in zit en wat daar dan de kostprijs van is. Dat lijkt me een gerechtige vraag.

De voorzitter: De heer Caron heeft het woord.

De heer Bart Caron: Mevrouw de minister, ik heb de technische aspecten van het dossier niet gevolgd en ben zeer nieuwsgierig naar de uitslagen over de haalbaarheid.

Mijn vraag gaat over de vervoersmodi op lange termijn en de ontwikkeling van de haven van Zeebrugge. Ik heb eigenlijk een genetisch bepaalde voorkeur voor vervoer over het water, maar dat is niet belangrijk.

Wat voor mij wel belangrijk is, is ook de economische haalbaarheid. In welke mate wordt ook een afweging gemaakt tussen de meest optimistische en meest pessimistische perspectieven voor de haven van Zeebrugge? Wordt dat verdisconteerd? Wordt daarmee rekening gehouden voor de vervoersmodi spoor, weg en water?

Ik ben zondag nog gaan fietsen langs het kanaal Kortrijk-Bossuyt en vorige week was ik in Wallonië, in de buurt van Pommeroeul-Hensies-Harchies. Er liggen in dit land veel kanalen die niet gebruikt worden en die veel geld gekost hebben aan de gemeenschap. Met alle liefde voor gelijk welke vervoersmodus, maar de maatschappelijke kostprijs daarvan is zo hoog dat we die afweging moeten maken.

In welke mate zijn, naast de technische haalbaarheid, milieu en omgeving, ook de economische prognoses onderbouwd? Ik weet het niet, dus het is een informatieve vraag.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Rudi Daems tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de beperkingen opgelegd aan de gemeenten via het energieprestatiedecreet

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, waar men gaat langs Vlaamse wegen, komt men af en toe ook wel burgemeesters en schepenen tegen die de strijd aanbinden tegen de opwarming van de aarde.

Ik ben via een toevallig feit gestoten op een probleem dat een aantal gemeenten hebben ontdekt. Sommige gemeenten willen via de gemeentelijke reglementering energieprestatie-eisen opleggen. Dat kan zijn voor hun eigen gebouwenpatrimonium, als ze bijvoorbeeld een zwembad of school naar een passief of lage energiestandaard willen brengen. De voorbeeldfunctie is, denk ik, heel belangrijk.

Maar soms willen ze dat ook doen voor een nieuwe verkaveling of via andere vormen van reglementering. Dus ik ga het hier niet enkel toespitsen op ruimtelijke ordening, hoewel ik even heb getwijfeld om de vraag aan minister Van Mechelen te stellen. Maar ik denk dat de basis van het probleem ligt bij het Energieprestatiedecreet.

Mevrouw de minister, gemeenten krijgen dikwijls een njet, soms van ruimtelijke ordening en soms van het energieagentschap, als ze vragen om verder te mogen gaan dan het in het EPB-decreet ingeschreven energiepeil van E-100. Dat is nu de standaard sinds een aantal jaren voor nieuwbouw.

Ik heb u, in het kader van een andere vraag, al eens gezegd dat die E-100-standaard ondertussen al een beetje

achterhaald is. Niet alleen Groen! zegt dat, maar ook een aantal universiteiten, zoals de K.U.Leuven. Onlangs was de voorzitter van de Vlaamse Confederatie Bouw uitgenodigd op een congres van Groen! en hij heeft ook heel uitdrukkelijk gezegd dat de sector eigenlijk een standaard van E-60 of E-70 gerust aankan.

Maar de interpretatie van het decreet door bepaalde bevoegde diensten stelt dat gemeenten niet verder kunnen en mogen gaan. Artikel 4 van het decreet stelt dat de Vlaamse Regering de EPB-eisen bepaalt waaraan gebouwen moeten voldoen waarvoor een aanvraag tot het verkrijgen van een vergunning wordt ingediend. Dit standpunt werd in het verleden ingenomen door zowel het Vlaams Energieagentschap (VEA) als door uw kabinetsmedewerkers. Uw adjunct-kabinetschef, de heer De Smedt, heeft er wel aan toegevoegd, in eerdere communicatie, dat de Vlaamse Regering eventueel gebruik zou kunnen maken van haar door de decreetgever verleende delegatie door, wat het vaststellen van strengere eisen betreft, dit te subdelegeren aan bijvoorbeeld een gemeentelijke overheid. Maar tot nu toe heeft zij dat niet gedaan. Dat was het antwoord van uw kabinet, mevrouw de minister.

Ik was een beetje verrast door het feit dat gemeenten op die muur stoten. Ook in het debat over de lokale autonomie is het belangrijk dat Vlaanderen niet altijd met het vingertje wijst en zegt wat wel of niet kan. Zeker rond klimaat moeten gemeenten die ambitieuzer willen zijn, dat ook kunnen. Zo'n principe voor gemeenten is ook voorhanden in andere wetgeving. Ik kan voorbeelden geven waarbij gemeenten, bijvoorbeeld in de VLAREM-wetgeving, de mogelijkheid hebben om in strengere zin af te wijken van wat het Vlaams Parlement heeft voorgeschreven. Ook in het kader van de ruimtelijke ordening is het mogelijk dat de gemeenten, bijvoorbeeld bij een ruimtelijk uitvoeringsplan, extra, meer verregaande voorschriften vermelden dan wat bijvoorbeeld het Vlaams structuurplan voorschrijft.

Mevrouw de minister, ik hoop dat u mij een beetje ongelijk gaat geven en dat ik dus fout ben in de analyse die ik maak. Maar ik wou toch even peilen naar uw standpunt.

Is de analyse die ik net heb geschetst juist? Bent u van oordeel dat enkel de Vlaamse overheid mag wikken en beschikken? Zo ja, wat is uw motivatie om dat aan te houden? Zo nee, bent u bereid de regelgeving, via aanpassing van het decreet of het uitvoeringsbesluit – want ik begrijp uit het antwoord van uw kabinet dat zelfs via het delegatiebesluit het mogelijk is om dit te regelen via een uitvoeringsbesluit – aan te passen, zodat gemeenten die ambitieuzer willen zijn dat ook gemakkelijker kunnen zijn?

Ik heb me gebaseerd op een voorbeeld van één gemeente, met name Hoeilaart in Vlaams-Brabant. Maar

na enig zoekwerk kwam daar Diepenbeek bij en daarna ook Schilde. Het is dus een probleem dat bij een aantal gemeenten naar boven is gekomen via een vraagstelling en ze zeggen dat het toch straf is dat ze niet verder kunnen gaan dan het decreet.

De voorzitter: De heer Pieters heeft het woord.

De heer Leo Pieters: Mijnheer de voorzitter, het gaat veelal om bouwfysische eigenschappen om de E-norm te halen. We zitten met de ontvoogding van de gemeenten. In hoeverre mogen de gemeenten daar zelf over beslissen?

Waarom wordt dan toch een onderscheid gemaakt met de sociale huisvesting? Dat gebeurt eigenlijk volledig zonder medeweten van de gemeenten, maar daar worden toch bouwfysische eigenschappen voorgeschreven die verschillen van de gemeentelijke vergunningen die verleend worden. Hoe kan dat verschil ontstaan?

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de voorzitter, ik denk inderdaad dat de energieprestatie-regeling toch zou moeten toestaan dat de overheid haar voorbeeldfunctie kan spelen. Onder andere minister Vandenbroucke heeft in het kader van het nieuwe scholenprogramma de E-70-norm in zijn bestekken opgelegd. Bij de sociale woningen heeft ook de Vlaamse Maatschappij voor Sociaal Wonen de E-70-norm gehanteerd.

Als lokale besturen verder willen gaan in het promoten van meer vooruitstrevende energieprestatienormen, die trouwens ook aansluiten bij het economisch optimum, waarbij de hogere initiële bouwcost wordt gecompenseerd door de lagere energiefacturen, moeten ze daar alle kansen voor krijgen.

Er is ook voorzien in een systeem van haalbaarheidsstudies voor projecten met een bouwvolume van meer dan 1000 vierkante meter, waar onder andere systemen als collectieve warmtekrachtkoppeling in onderzocht moeten worden. Het zou straf zijn mochten lokale besturen de resultaten van die haalbaarheidsstudies niet kunnen vertalen in bijvoorbeeld vergunningsvoorwaarden voor nieuwe verkavelingen, kantoorruimten enzovoort. Mevrouw de minister, ik wil ervoor pleiten om, in overleg met de minister van Ruimtelijke Ordening, te kijken hoe lokale besturen echt een vooruitstrevend beleid op het vlak van energieprestaties kunnen voeren.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Daems, de bevoegdheid tot het bepalen van de EPB-eisen is al in de vorige legislatuur verdeeld. Ik kan daarvoor verwijzen naar het decreet van 7 mei 2004, waarin de bevoegdheid om de EPB-eisen te bepalen, is toegewezen aan de Vlaamse

Regering en niet aan de provinciale of gemeentelijke overheden. Ik sta daar ook achter. Dat is de reden waarom een gemeente niet bevoegd is om bijvoorbeeld in een RUP andere EPB-eisen op te leggen dan deze die door de Vlaamse Regering in het besluit van 11 maart 2005 zijn bepaald.

Het EPB-decreet heeft ook voorrang op het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening, want het ene is een algemene regeling en het EPB-decreet is *lex specialis*. Bijgevolg is de bevoegdheid aan de provincie en de gemeente ontnomen. Ze zijn daar dus niet voor bevoegd. Dat betekent meteen ook dat een provincie of een gemeente, op grond van het decreet Ruimtelijke Ordening, in een stedenbouwkundige verordening geen EPB-eisen kan opleggen, zelfs al bepalen deze artikelen dat de verordening onder meer kan zorgen voor de thermische en akoestische kwaliteit van de bouwwerken, de energiebesparingen en energierugwinning. EPB-eisen als such zijn de bevoegdheid van de Vlaamse overheid.

Wat de stedenbouwkundige verordeningen betreft, wordt bovendien letterlijk in het decreet Ruimtelijke Ordening gesteld dat de bepalingen in overeenstemming moeten zijn met de bestaande regelgeving van de materie in kwestie. Dat betekent dat zowel de normen als de bevoegdheidsverdeling moeten worden gerespecteerd.

Mijnheer Daems, het is gemakkelijk om te pleiten voor de zaak waarvoor u en de heer Martens pleiten, maar ik denk dat het niet de bedoeling kan zijn dat gemeenten voor een lappendeken van EPB-eisen zorgen. Het gaat hier om een aangelegenheid die volgens mij niet zozeer van gemeentelijk belang is. Daarom is gekozen voor één uniforme, voor het hele gewest geldende regeling.

Het feit dat door de Vlaamse overheid de EPB-eisen worden opgelegd, vermijdt bovendien dat gemeenten eisen opleggen die bijvoorbeeld geen draagvlak hebben bij de mensen of de sector. Als alle 308 Vlaamse gemeenten verschillende eisen zouden stellen, zitten we met een complexe handhavingssituatie. Controle en sanctionering zouden er niet eenvoudiger op worden. Nu is het vrij eenvoudig en kunnen we ook goed de evolutie van de EPB's in woningen volgen, want er is één punt waar alles gemeld moet worden. We kunnen eigenlijk goed zien hoe de markt evolueert.

Het Vlaams Energieagentschap is vandaag immers enkel bevoegd om het overtreden van de eisen die door de Vlaamse Regering werden opgelegd, te sanctioneren. Als u zegt dat het niet meer de regering is die ze vaststelt, dan vraag ik me af wie u dan zal laten handhaven. U verwijst naar de bouwsector, ik verwijs ook naar de architecten. Het is belangrijk dat ze meekunnen met de trein. Architecten vragen vooral naar duidelijke en eenduidige normen, die bij voorkeur gewestover-

schrijdend zijn. Als iedere gemeente kan doen wat ze wil, zal de ene gemeente kiezen voor een E-70, de andere voor een E-100 en nog een andere voor een E-90. dat zorgt voor verwarring. Op dit ogenblik zijn we goed bezig. We zien dat de woningen in Vlaanderen die nieuw worden gebouwd, het een stukje beter doen dan decretaal werd bepaald. Drie jaar geleden waren er nog E-200-woningen en woningen met gigantische K-waarden. Die tijd is definitief voorbij. Bovendien is het van belang dat de handhaving en de controle die vandaag bestaan, kernideeën waren bij de invoering van het Energieprestatiedecreet in 2004.

We moeten ook eens kijken naar het verleden, toen de koppeling van de oude isolatiereglementering aan het decreet Ruimtelijke Ordening de efficiëntie van de controle hypothekeerde. Er waren toen drie onafhankelijke overheidsinstanties bij betrokken, met name de gemeente als vergunningverlenende overheid, AROHM als adviserende en controlerende instantie en ANRE, nu het Vlaams Energieagentschap, als controlerende instantie.

Gelet op de gegevens was het wenselijk om het handhavingsbeleid te koppelen aan de ruimtelijke ordening, om de Vlaamse isolatiereggeving te laten varen en een eigen decretaal onderbouwd handhavingskader uit te werken voor de energieprestaties en het binnenklimaat van gebouwen. Daarbij worden aangepaste sancties gekoppeld aan een efficiëntere controleprocedure. Het heeft weinig zin om die weg plots te verlaten en de gemeenten opnieuw alles zelf te laten vaststellen.

Ik wil er ook op wijzen dat zo'n regeling voor de gemeenten een pak extra administratieve formaliteiten zou betekenen, terwijl juist de gemeenten er in de aanloop naar het EPB-decreet via de VVSG uitdrukkelijk voor gepleit hebben om het zo eenvoudig mogelijk te houden en om een zo beperkt mogelijke rol te hebben in het kader van de energieprestaties van die gebouwen. Een verzoek waarop het Vlaams Parlement bij decreet van 22 december 2006 is ingegaan.

Het lijkt me eerder opportuun om ervoor te zorgen dat we de lijn van de energieprestatieregels, waarvan we zowel bij de architecten als bij de sector een stijgende curve merken inzake de inburgering ervan, voortzetten. We moeten inderdaad stapsgewijs en uniform zorgen voor een aanscherping van de energieprestatie-eisen, maar dan wel voor minstens het hele gewest. Dit lijkt me nuttiger dan alles opnieuw diversifiëren.

Anderzijds weerhoudt niets de steden en gemeenten ervan om te voorzien in een ondersteunend en aanmoedigend beleid betreffende de energieprestaties van gebouwen. De regering besliste trouwens heel recent om de onroerende voorheffing voor gebouwen met een heel goede score, voor een aantal jaren te beperken. Dit is een stimulerend beleid in plaats van een beleid waarbij wij zeggen hoe het

moet. We proberen mensen te stimuleren om het beter te doen. Gemeenten kunnen dat ook en er zijn er trouwens heel wat die het doen op een bijzonder actieve wijze. Ze kunnen in een verdere sensibilisering en subsidiëring voorzien. Ook in het kader van de samenwerkingsovereenkomst Leefmilieu bestaan er mogelijkheden. Ze kunnen bijvoorbeeld premies geven voor gebouwen als die aan betere eisen voldoen dan deze die dwingend decretaal opgelegd zijn.

Tot slot wil ik u meegeven dat het opleggen van strengere EPB-eisen in een verkoopsovereenkomst niet echt juridische problemen oplevert. De regelgeving omtrent de energieprestaties van gebouwen, is niet van openbare orde waardoor het iedereen vrij staat om in een individuele overeenkomst van de opgelegde eisen af te wijken, uiteraard op voorwaarde dat ze niet afgezwakt worden. Het is in principe voor een burger altijd mogelijk om aangepaste energieprestaties van gebouwen op contractuele basis strenger te maken dan wat door de Vlaamse Regering wordt vereist. Een gemeente is dan ook perfect in staat, en dit gebeurt trouwens ook in een aantal sectoren, om voor het eigen patrimonium enkel gebouwen te zetten die het beter doen dan wat vereist wordt. Via individuele overeenkomsten blijkt dat geen enkel probleem te zijn.

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik voel me niet verantwoordelijk voor het decreet van 2004. Dat is trouwens al 5 jaar oud en ondertussen zijn de inzichten al een beetje veranderd en is de urgentie van de klimaatproblemen hoger geworden.

Ik vind het een beetje verbazend dat u de lijn van de uniforme aanpak verdedigt. U bent toch iemand die in veel gevallen de voorlopers wil stimuleren. Als er gemeenten zijn die zeggen dat ze de complexiteit niet onnodig groot vinden, of gemeenten die het zelf willen en ook doen in overleg met de bewoners, want niets wordt zomaar opgelegd van vandaag op morgen, dan vind ik het nogal lastig dat u zo lineair zegt dat het niet kan.

Ik wil even de vergelijking maken met een vergunningenprobleem. Als een bestendige deputatie in beroep beslist dat bepaalde normen als bijzondere voorwaarden worden opgelegd, dan is dat ook een vorm van ongelijkheid tussen bedrijven, want in sommige bedrijven zullen die bijzondere voorwaarden niet gelden. Als de wil en het draagvlak er zijn om verder te gaan, dan vind ik niet dat u op uw lineaire standpunten mag blijven staan.

Mevrouw de minister, uw argumentatie versterkt mijn overtuiging dat het, vooral vanuit het economisch optimaal redeneren, hoog tijd is om, misschien lineair, het EPB-decreet zelf aan te passen. We moeten misschien

tot een E-70 of een andere economisch optimale norm komen. Toch vind ik dat we intussen de gemeenten de duimschroeven niet mogen aandraaien wanneer ze pogingen ondernemen om een extra stapje te zetten.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Ik heb er begrip voor dat de minister zegt dat we er geen lappendeken van eisen van mogen maken, maar dat wil niet zeggen dat we niet in een Vlaamse minimumeis kunnen voorzien die de steden en gemeenten die dat willen, toestaat om een voorloperbeleid te voeren. Verschillende steden willen dat. De stad Ieper bijvoorbeeld heeft een beleid waarin ze voor nieuwe verkavelingen een strenger E-peil wil opleggen. De regelgeving zou dit niet mogen afremmen. Ook in het buitenland zijn er voorlopersteden en –gemeenten. In Nederland is er het voorbeeld van Etten-Leur. Ook de stad Rotterdam wil met CO₂-neutrale woonwijken nieuwe concepten neerzetten, nieuwe duurzame bouwstijlen laten introduceren en aannemers en architecten ter zake ervaring laten opdoen. Ik heb de indruk dat dergelijke initiatieven met een strikte interpretatie van het Energieprestatiedecreet in hun voortvarendheid worden afgeblokt en dat vind ik bijzonder jammer.

Mevrouw de minister, ik wil u toch vragen om in overleg met uw collega Van Mechelen, bijvoorbeeld in het kader van het decreet Ruimtelijke Ordening, eventuele wijzigingsbepalingen aan het Energieprestatiedecreet in te voeren, waarin wordt toegestaan dat lokale besturen via dergelijke stedenbouwkundige instrumenten, verordeningen en vergunningen verder kunnen gaan in het opleggen van energieprestatie-eisen, vooral wanneer de lokale omstandigheden dat toelaten. Ik denk aan verkavelingen of woonwijken die in de buurt van serres worden opgetrokken. Ik denk ook aan de mogelijkheid om tot collectieve wijkverwarmingsnetten over te gaan. Nu is het zo dat van veel van dergelijke projecten, kantoorgebouwen en zo meer aan een haalbaarheidsstudie worden onderworpen. Als ik u goed begrijp, kunnen de resultaten daarvan niet worden vertaald in strengere energieprestatie-eisen. Dat is natuurlijk al te gek, want dan zullen alle bijkomende verplichtingen op het vlak van energiestudies en haalbaarheidsstudies dode letter blijven. Ze zullen niets meer zijn dan een administratieve overlast voor de bouwheren die dergelijke studies moeten laten uitvoeren.

Volgens mij moeten we toch eens nagaan hoe we verder kunnen bouwen aan een Vlaams minimum dat in de tijd wordt aangescherpt in functie van wat de markt kan leveren, maar dat ook toestaat dat lokale besturen een voorloperbeleid voeren.

De voorzitter: De heer Pieters heeft het woord.

De heer Leo Pieters: Mevrouw de minister, ik meen nog altijd geen antwoord gekregen te hebben op mijn

vraag over de sociale huisvesting en over het verschil. U hebt het over de eenvormigheid en u refereert aan architecten, maar het zijn dezelfde architecten die in de sociale huisvesting andere normen moeten hanteren dan in de gewone woningbouw. Vanwaar dat verschil? U hebt het over eenvormigheid. Wilt u dit verschil dan wegwerken via de E-waarde? Ik ben zeker niet tegen de E-waarde, ik denk dat de bevolking er alleen maar voordeel bij heeft, maar u had het ook over de controle erop. In welke mate is er al een efficiënte controle? Blijft die niet steken in een administratieve rapportering, daar in de bouwvergunningen tegenwoordig toch al een energieprestatieberekening verplicht is? Hoe verloopt de controle achteraf? Het heeft geen zin om naar een E-70 of een E-60 te willen evolueren als we niet zeker zijn dat ook de E-100 gerealiseerd wordt.

Minister Hilde Crevits: Wat de sectoren betreft, is het inderdaad zo dat de normen per sector afgesproken worden. Voor de scholenbouw is E-70 nog niet dwingend, maar vrij. Ik vind dit een goede manier van werken, want zo stimuleren en ondersteunen we de scholen die een E-70-gebouw willen zetten. Die scholen worden extra gesubsidieerd. Dat is een goede vorm van stimuleren.

De heer Rudi Daems: In de pps-formule wordt het als voorwaarde opgelegd.

Minister Hilde Crevits: Ja, maar voor de subsidiëring zelf werd nog maar heel recent beslist dat wanneer voor E-70 wordt geopteerd, de meerkost integraal wordt vergoed via een subsidie. Dat is een goede manier om een stimulerend beleid te voeren ten aanzien van voorlopers.

Ik noteer twee vragen. U vraagt dat iedere woning individueel gecontroleerd wordt en dat iedere gemeente zelf zijn E-peil kan vastleggen, u wilt er met andere woorden een lappendeken van maken. We zitten met een heel jonge wetgeving die langzaam maar zeker wordt geïmplementeerd. We investeren, ik meen 135.000 euro, in de opleiding van architecten tot energiezuinige architecten. Vorig jaar zaten we nog met een situatie waarin meer dan de helft van de architecten onvoldoende kennis had van de reglementering. We hebben nu onze norm en die is voor mij van belang. U stelt dat E-70 het economische optimum is, maar voor de modale tweeverdieners duurt het zo'n 30 jaar voor de investeringen terugverdiend is, en ook dat moet in rekening worden gebracht. Zeker voor E-70 gaat het om een lange termijn, voor E-80 gaat het iets sneller.

Voor mij is het van belang dat zowel de bouwsector als de architecten als de mensen die ermee vertrouwd zijn, allemaal in staat zijn om het beter te doen. We doen het trouwens al beter. We zitten gemiddeld aan E-90 en K-41. Ik sta voor 100 percent achter de regelgeving en

het is belangrijk dat ze goed geïmplementeerd geraakt, dat we een uniforme limiet hebben en dat we evolueren naar een verscherping. De vraag daarbij is of we alle gemeenten moeten toelaten om andere, nog scherpere eisen te stellen of ervoor moeten zorgen dat er hefboomen bestaan waardoor gemeenten op een goede manier een stimulerend beleid kunnen ontwikkelen. Ik kies voor het laatste.

De heer Rudi Daems: We kunnen ook kiezen voor beide mogelijkheden.

Minister Hilde Crevits: We moeten ook eens bekijken wat de extra belasting inzake controle zal zijn en hoe we de variëteit kunnen opvangen. Ik daag u op dat vlak uit. Indertijd heeft men beslist, onder meer op vraag van de VVSG, om de rol te beperken en om te opteren voor één centraal orgaan voor het nazicht en voor één Vlaamse eis. Dat is wat we nu stapje per stapje proberen te implementeren op een zo behoorlijk mogelijke manier.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de negatieve gevolgen van verkeersdrempels

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, de verkeersdrempels in Vlaanderen zijn al meermaals het onderwerp van discussie geweest. Eén ding staat vast: de verkeersdrempel heeft één positief effect. Het is namelijk momenteel blijkbaar de enige effectieve verkeersremmende maatregel, die bovendien op grote schaal wordt toegepast in Vlaanderen.

We moeten echter durven zeggen dat de negatieve gevolgen des te groter zijn. Meermaals komt het voor dat de vervoersmaatschappij De Lijn de gemeentebesturen aanschrijft over de slecht aangelegde verkeersdrempels. Die verkeersdrempels geven bij vele autobussen een schokeffect bij het overrijden ervan. Dat fenomeen doet zich ook voor bij verkeersplateaus. In vele gevallen worden ook de autobussen beschadigd. Ook voor de hulpdiensten, zoals de brandweer en ziekenwagens, vormen verkeersdrempels een moeilijk te nemen hinderenis. Een ander negatief effect is dat vele omwonenden lawaaioverlast hebben door de schokken die de voertuigen ondervinden bij het overrijden van een verkeersdrempel. Bovendien vertonen vele huizen van mensen die in de omgeving van een verkeersdrempel wonen, scheuren of barsten.

Naast al deze visuele negatieve effecten, hebben verkeersdrempels toch ook een negatieve invloed op ons milieu. Zo bleek uit een studie van de Vrije Universiteit Brussel dat bij het overrijden van een verkeersdrempel de kans op luchtverontreiniging met 75 procent toeneemt. Ondertussen werd aan alle Vlaamse gemeenten een softwarepakket aangeboden waarmee kan worden nagegaan op welke plaatsen in de gemeente een grote hoeveelheid fijn stof aanwezig is, maar of dit softwarepakket nu wordt gebruikt in de strijd tegen het fijn stof, is een andere vraag.

De financiële gevolgen van slechte verkeersdrempels in Vlaanderen zijn ook groot. Er is de schade aan de huizen. Er is de heraanleg van de verkeersdrempels, wat toch telkens een flinke hap betekent uit het gemeentebudget voor de onderhoud van wegen, waardoor andere belangrijke projecten eigenlijk opzij worden geschoven. Maar er is ook de beschadiging aan de bussen van De Lijn. Dat wil ik toch even benadrukken. Het gaat hoofdzakelijk over de harmonicabussen van het type AG300. Ondertussen zijn er al meermaals aanpassingen moeten gebeuren bij 383 bussen, die telkens worden beschadigd wanneer ze over een verkeersdrempel rijden.

Gelet op de grote hoeveelheid negatieve effecten is het absoluut noodzakelijk om in de toekomst het beleid ten aanzien van verkeersremmende maatregelen te herzien. Het lijkt me dan ook zinvol om een soort wegcode in te voeren die bepaalt wanneer verkeersdrempels aangegeven zijn en wanneer niet. Momenteel leggen veel gemeenten al te vlug verkeersplateaus aan, terwijl dat niet steeds noodzakelijk is. Men denkt al heel snel dat een verkeersdrempel of -plateau de ultieme maatregel is tegen snel verkeer, maar meestal is het omgekeerde waar: veel chauffeurs zijn geneigd om nog wat meer gas te geven om sneller aan de volgende verkeersdrempel te komen.

Het blijft ondertussen zoeken naar alternatieve verkeersremmende maatregelen. Vele gemeentebesturen zijn immers al gauw geneigd om die gemakkelijkste oplossing van het aanleggen van een verkeersdrempel of verkeersplateau te kiezen. In Nederland hebben diverse gemeenten ondertussen een flexdrempel ingevoerd, die wel een verkeersremmend effect heeft en bovendien een aantal negatieve gevolgen van het overrijden van een verkeersdrempel wegneemt. Minister-president Peeters antwoordde op een vraag van een collega hierover dat het project in Nederland zou worden gevolgd, maar tot nu toe blijft het naar mijn gevoel hierover nog steeds stil. Organisaties zoals FEBIAC hebben in het verleden eveneens al een lans gebroken voor een doeltreffend verkeersdrempelbeleid; maar tot op vandaag blijft het aantal verkeersdrempels in Vlaanderen groeien, en daarmee ook de negatieve gevolgen ervan.

Mevrouw de minister, werd er door de Vlaamse Regering een onderzoek gevoerd naar het verkeersdrempel-

beleid in Vlaanderen? Zo ja, wat zijn de bevindingen? Zo nee, dan hoop ik dat u naar aanleiding van deze vraag overweegt een nieuw onderzoek op te starten. Werd het project in Nederland gevolgd? Wat zijn de resultaten hiervan? Kan een particulier die schade ondervindt aan zijn wagen ten gevolge van het wettelijk overrijden van een verkeersdrempel, de gemeente hiervoor verantwoordelijk stellen? Inwoners kunnen wel de gemeente verantwoordelijk stellen als ze over een slecht aangelegd voetpas vallen.

Op welke manier wordt de problematiek van de verkeersdrempels inzake milieuverontreiniging gevolgd? Denkt u bijvoorbeeld dat het softwarepakket dat hiervoor ter beschikking werd gesteld, wel voldoende wordt gebruikt in de strijd tegen fijn stof? Lijkt het volgens u niet noodzakelijk om de gemeenten, maar vooral ook de studie bureaus, die toch wel massaal bepalen hoe de straten er in bepaalde gemeenten uit moeten zien, duidelijk te maken wanneer het echt aangewezen is om verkeersdrempels te plaatsen, om zo die massale aangroei van verkeersdrempels af te remmen?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Van den Eynde, zoals u wellicht weet, wordt in Vlaanderen een beleid gevoerd dat gericht is op het vergroten van de verkeersveiligheid. Het beheersen van de daadwerkelijk gereden snelheid is een belangrijk element van dit beleid. Om die snelheid te beheersen, bestaat er een reeks maatregelen die vooral betrekking hebben op de drie klassieke componenten, namelijk de weg, de wagen en de bestuurder. Vaak worden de maatregelenpakketten ook aangeduid met de klassieke drie E's, namelijk education, wat we kunnen vertalen als opvoeding en sensibilisering, enforcement, wat handhaving betekent, en engineering, waarmee de technische aspecten van de weg en het voertuig worden aangeduid. Die elementen en componenten zijn ook terug te vinden in het Vlaams Verkeersveiligheidsplan van minister Van Brempt.

De drempels behoren tot de componenten 'weg' en 'engineering'. Het zijn de oudste en ook de meest verspreide ingrepen. Er is hierover geen speciaal onderzoek uitgevoerd, maar ze worden aangevuld met een hele reeks andere maatregelen of onderzoeken naar de haalbaarheid op grote schaal, zoals een nog intensere sensibilisering van alle weggebruikers, snelheidscamera's en de intelligente snelheidsaanpassing op de wegen. Vanuit mijn bevoegdheid als minister van Openbare Werken, die eveneens de bevoegdheid voor het beheer en de aanleg van gewestwegen behelst, kan ik stellen dat verkeersdrempels sowieso nagenoeg niet voorkomen langs de gewestwegen. Die wegen hebben immers in eerste instantie een stroomfunctie voor het verkeer, wat helemaal niet strookt met de plaatsing van verkeersdrempels en andere belemmeringen. Er zijn natuurlijk uitzonderingen, maar dat is het principe.

Ik heb wat informatie bij over dat flexdrempelproject, daar dit me wel interesseerde. U hebt die informatie echter wellicht ook. Dat wordt gevolgd, maar het is een beetje te vroeg om daar nu al definitieve besluiten uit te trekken. Omwille van een aantal technische aspecten twijfelen we immers nog of die flexdrempels op grote schaal kunnen worden toegepast in Vlaanderen. Het is dus nuttig om dat project nog even van nabij te volgen, om dan te zien of het al dan niet kan slagen.

Dan was er de vraag over de particulieren. De klassieke verkeersdrempels zijn zo opgevat dat ze veilig moeten kunnen worden overschreden met de vereiste snelheid. In de meeste gevallen is dat 30 kilometer per uur. Een drempel die volgens de vigerende voorschriften is aangelegd en ook voldoet aan deze voorschriften, zal vrijwel zeker geen schade veroorzaken aan het voertuig. Er bestaan trouwens voorschriften om in principe geen drempels toe te passen op wegen die door het openbaar vervoer worden gebruikt. Indien een wagen die met een snelheid van 30 kilometer per uur over een drempel rijdt, toch beschadigd zou worden, dan kan de bestuurder uiteraard niet worden belet om ter zake een schade-eis in te dienen bij de wegbeheerder.

Vervolgens was er de vraag over CAR Vlaanderen en het volgen van de milieuverontreiniging. CAR is een afkorting van 'Calculation of Air pollution from Road Traffic'. CAR Vlaanderen is een eenvoudig modelletje waarmee op een snelle manier een inzicht kan worden verkregen in de luchtkwaliteit in straten en langs verkeerswegen. Het is niet het meest nauwkeurige model dat beschikbaar is voor de berekening van concentraties langs verkeerswegen. Hiervoor zijn uitgebreidere analytische of numerieke modellen beschikbaar of kunnen we een windtunnelonderzoek uitvoeren. De concentraties in straten en langs wegen kunnen ook worden vastgesteld met behulp van metingen. Het CAR Vlaanderenmodel kan heel specifiek worden gebruikt voor het krijgen van inzicht in de huidige luchtkwaliteit in de straat of langs een weg, voor het zichtbaar maken van de gevolgen van beslissingen op het gebied van het wegverkeer op de luchtkwaliteit en voor het krijgen van een gevoel van de ontwikkeling van de luchtkwaliteit in de toekomst. CAR Vlaanderen is niet geschikt voor het voorspellen van de effecten van verschillen in de configuratie van weg en gebouwen op de luchtkwaliteit. Het model laat niet toe om op het detailniveau van een verkeersdrempel te gaan berekenen wat de invloed ervan is.

Zoals ik daarnet al zei, worden drempels steeds meer aangevuld met of zelfs vervangen door andere maatregelen zoals snelheidscamera's en de intelligente snelheidsaanpassing op de wegen. Die maatregelen zijn over het algemeen, indien ze correct worden toegepast, ook gunstiger voor het leefmilieu op zich. Daarover bestaat weinig discussie.

Dan was er uw vraag er de gemeenten nog eens op te wijzen dat de groei van onnodige verkeersdrempels moet worden afgeremd. Ik wil u erop wijzen dat omwonenden tegenwoordig vrij mondig zijn. Bovendien zijn er heel wat onderhoudskosten verbonden aan die drempels en zijn er steeds vaker nuttigere alternatieven beschikbaar. Ik heb er zelf ook wat ervaring mee: dit alles spoort gemeenten vandaag toch wel aan om vrij omzichtig om te springen met het aanleggen van verkeersdrempels. Vandaar mijn aarzeling om aanbevelingen of reglementen ter zake uit te vaardigen. U haalt terecht één voorbeeld aan, maar heel dat vraagstuk welke maatregel het best wordt genomen op welke plaats, bevindt zich momenteel in een vrij snelle evolutie. Het is belangrijk die evoluties goed te volgen. Zo zal het drempelbeleid op een vrij natuurlijke wijze worden bijgestuurd.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik begrijp eruit dat u de problematiek van de verkeersdrempels niet ervaart of bekijkt zoals ik dat ervaar en aangeef in mijn toelichting. Er is sprake van geluids- en milieuhinder. Dat zijn geen onbelangrijke problemen. Ik stel persoonlijk vast dat er op elk kruispunt tegenwoordig een verkeersplateau of verkeersdrempel is aangelegd. Blijkbaar is die maatregel massaal toegepast door studie bureaus om de verkeersveiligheid te vergroten. Ik ben helemaal niet tegen verkeersremmende maatregelen, maar er zijn goede alternatieven, zoals een verkeerslicht dat opspringt wanneer er te snel wordt gereden. Dat hoeft niet overal massaal te worden toegepast. Er moet goed worden bekeken, aan de hand van de wijze waarop de weg wordt ingericht, of het echt noodzakelijk is nog verkeersdrempels aan te leggen. De gevolgen zijn immers groot. Vooral zijn er die 380 bussen, waarvan het harmonicagedeelte telkens moet worden aangepast. Dat is niet weinig. Ik wou dat probleem toch maar even aankaarten.

Moet het aangegeven staan dat die drempels met een snelheid van 30 kilometer per uur moeten worden overschreden? Als dat niet is aangegeven, dan gelden de gewone verkeersbeperkingen. Als er een straat is waar 50 kilometer mag worden gereden en er is geen beperking opgelegd ter hoogte van die verkeersdrempel, dan rijd ik op een wettelijke manier over die verkeersdrempel. Als ik dan schade oploop, dan is de gemeente in principe wel verantwoordelijk. Dat is althans mijn redenering.

Minister Hilde Crevits: Ik heb u enkel gezegd dat de meeste van die klassieke verkeersdrempels ontworpen zijn om er met een snelheid van 30 kilometer per uur over te rijden. Dan heb ik het niet over plateaus, waar men helemaal op rijdt om er daarna weer af te rijden. Wie met een snelheid van 30 kilometer per uur over een drempel rijdt, kan eigenlijk geen schade hebben. Ik zeg niet dat dit een verplichting is, maar dat is het oorspronkelijke concept van die drempels.

Wat de bussen betreft: er is een richtlijn die stelt dat er beter geen drempels komen waar bussen langs moeten.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Verkeersplateaus vormen momenteel ook een probleem.

Minister Hilde Crevits: Dat is iets anders. We zitten op dezelfde golflengte wat het aanvoelen van het probleem van de drempels betreft. U stelt echter dat dit moet worden verboden, terwijl ik stel dat het probleem vanzelf aan het verdwijnen is. U haalt het probleem aan: mensen die om een drempel smeken, veranderen vaak van mening als die er is. In Brugge zijn er enkele dergelijke voorbeelden bekend. Daar worden de drempels weer weggehaald, omdat het vroeger beter was. Er is het remmen van de wagen, het daarna opnieuw optrekken enzovoort. Ik herken vele van de door u gemelde zaken, maar het is volgens mij van belang dat we de markt van de alternatieven zeer goed volgen en die alternatieven ook gaan promoten. Gemeenten die bijvoorbeeld vragen hebben over de uitstoot, kunnen perfect binnen de samenwerkingsovereenkomst inzake leefmilieu een dossier indienen voor een project om heel specifiek op bepaalde heikele plaatsen te gaan meten. Die mogelijkheden bestaan. Het lijkt me goed om dat zeer goed te volgen en daarover goed te communiceren.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over waterkrachtcentrales op het Albertkanaal

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, in 2000 werd door toenmalig minister van Openbare Werken Stevaert de opdracht gegeven om de mogelijkheid te onderzoeken van alternatieve energiewinning – namelijk hydro-elektriciteit – op het Albertkanaal. Een uitgevoerde studie ter zake toonde aan dat per sluizencomplex een vermogen van 1 megawatt zou kunnen worden opgewekt. Bij een activiteit van 8000 uren per jaar betekent dit dat circa 1600 gezinnen per sluizencomplex, met een gemiddeld jaarverbruik van 5000 kilowattuur, van elektriciteit kunnen worden voorzien.

In september 2000 werd overgegaan tot de aanbesteding en in december van dat jaar werd het project definitief goedgekeurd en toegewezen aan een kandidaat-exploitant. Toen kwam er plots een kink in de kabel. Vanuit het departement werd bezwaar gemaakt wegens de mogelijke impact op het visbestand. Na analyse van

de impactstudie werd begin 2004 bekendgemaakt af te zien van het project. Eind 2007 maakte nv De Scheepvaart bekend een milieueffectenstudie uit te voeren om na te gaan of er op vijf sluiscomplexen op het Albertkanaal toch geen waterkrachtcentrales kunnen worden gebouwd.

Mevrouw de minister, hoe zult u dit dossier aanpakken? Overweegt u om het project van de alternatieve energiewinning te combineren met een project dat past in het concretiseren van de waterverdragen met Nederland?

Dan heb ik nog een vraag over iets waarmee we tijdens het werkbezoek bij Eandis medio april werden geconfronteerd in verband met groene, alternatieve energie. Is het onderzocht of zult u onderzoeken of het aansluiten van de waterkrachtcentrales op het elektriciteitsnet economisch wel verantwoord is? Dat blijkt niet altijd het geval te zijn. Dan denk ik aan de warmtekrachtkoppelingcentrales van de tuinders in Hoogstraten en omgeving, die volgens Eandis slechts tegen een heel hoge kostprijs kunnen worden aangesloten op het hoogspanningsnetwerk dat 25 kilometer verder ligt. Als die waterkrachtcentrales er komen, kunnen ze dan worden aangesloten met een economisch aanvaardbare kost zonder de belastingbetaler opnieuw op kosten te jagen?

Minister Hilde Crevits: Eind 2005 heeft nv De Scheepvaart een multidisciplinaire werkgroep opgericht met vertegenwoordigers uit alle relevante beleidsvelden, energie, mobiliteit en natuur om dat project voor te bereiden en uit te werken. Momenteel wordt het MER voor het project opgemaakt. Daarin wordt aandacht besteed aan het reduceren van de effecten op de vissterfte in het Albertkanaal. Het zal tegen de zomer van dit jaar klaar zijn. Het is de bedoeling om op basis van de resultaten en de aanbevelingen van dat rapport het ontwerp van de installaties verder technisch uit te werken. Uiteraard zal in dat geval worden geopteerd voor de toepassing van vooruitstrevende en ecologisch verantwoorde technologieën om elke mogelijke schade aan de visbestanden tot een absoluut minimum te beperken.

De pompinstallaties op de zes sluiscomplexen van het Albertkanaal zijn nodig om Vlaanderen in de toekomst te laten voldoen aan de bepalingen van het Maasafvoercontract met Nederland. De voorbereiding van de bouw van de waterkrachtcentrales loopt volledig parallel met de bouw van de pompinstallaties. Het MER dat nu wordt opgemaakt, onderzoekt de effecten van de beide installaties. De effecten van het oppompen van water worden onderzocht, maar ook die van het oppompen en turbineën. Er wordt bekeken of het ene eventueel kan worden afgestemd op het andere.

De heer Pieter Huybrechts: Het lijkt me logisch dat we het rapport afwachten, want zonder dat rapport kan er niet veel gebeuren. Misschien is het niet zo onbelangrijk om ook het economische kostenplaatje van de

verbinding na te gaan, om te zien of het economisch verantwoord is. Uiteindelijk moet de belastingbetaler daar toch voor opdraaien.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de toestand van het Albertkanaal

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mevrouw de minister, mijn volgende vraag gaat over het lekken van het Albertkanaal, en als het blijft lekken hebben we binnenkort geen waterkrachtcentrales meer nodig. Reeds in 2002 werd een onderzoek gestart naar aanleiding van het feit dat de inwoners van Grobbendonk, Pulle en Viersel werden geconfronteerd met een onverklaarbare wateroverlast.

In november 2002 legde de VITO (Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek) een eindrapport neer met als conclusie dat de wateroverlast in Goor, Nederbiesel en Nierijk hoogstwaarschijnlijk wordt veroorzaakt doordat de hydraulische installatie van het Albertkanaal lokaal of over grotere zones is verstoord of verbroken.

Nu blijkt dat ook de huizen in Geel-Stelen met wateroverlast te kampen hebben. Kelders staan daar constant onder water, terwijl die vroeger poederdroog waren, en veel huizen vertonen tot op meer dan een meter hoogte witte vlekken die aantonen tot waar het water al getrokken is. Net zoals in Grobbendonk, Pulle en Viersel wezen tests uit dat het water ook in Geel-Stelen afkomstig is van het Albertkanaal.

Mevrouw de minister, steeds meer begint men te geloven dat het Albertkanaal versleten is. 75 jaar rotatie van scheepsschroeven en verbredingswerkzaamheden hebben hun sporen nagelaten en putten in de bodem veroorzaakt. Het inzetten van waterpompen blijkt niet voldoende te zijn en is zeker geen definitieve oplossing. Volgens de VITO kan het probleem enkel worden opgelost met een grondige structurele onderhoudsbeurt van het Albertkanaal.

Mevrouw de minister, werd de toestand van het Albertkanaal reeds grondig onderzocht? Is het Albertkanaal versleten? Wordt een grondige structurele onderhoudsbeurt van het Albertkanaal overwogen? Zult u middelen plannen in de volgende begroting? Zijn

ondertussen al diegenen die destijds een claim hebben ingediend, vergoed geworden?

Ik weet dat nv De Scheepvaart de situatie kent en haar best doet, maar we zijn nu vijf jaar verder en nog steeds bestaan die problemen en nemen ze zelfs uitbreiding. Dat is heel onrustwekkend.

Minister Hilde Crevits: Dit probleem is hier reeds aan bod gekomen naar aanleiding van de gedachtewisseling met de waterwegbeheerders begin maart. Het is toch belangrijk om het algemene kader te schetsen zodat we een zicht krijgen op de situatie van de wateroverlast in Grobbendonk en Zandhoven. Het eindrapport van de VITO over deze problematiek dateert van 2004 en niet van 2002. Het is inderdaad zo dat verschillende gespecialiseerde onderzoeken, waaronder het VITO-onderzoek, die in opdracht van nv De Scheepvaart werden uitgevoerd, hebben aangetoond dat de wateroverlast op het grondgebied van Grobbendonk en Zandhoven wordt veroorzaakt door het Albertkanaal. Meer bepaald zorgt een combinatie van verschillende factoren ervoor dat ter plaatse abnormaal hoge grondwaterstanden optreden die voor de wateroverlast zorgen.

Die factoren zijn: het Albertkanaal, dat ter plaatse in ophoging ligt, wat betekent dat het normale waterpeil in het kanaal zich op een hoger niveau situeert dan dat van de langs het Albertkanaal gelegen terreinen; de aanwezigheid onder de bodem van het Albertkanaal van een laag Diestiaanzand die een vrij hoge waterdoorlatendheid heeft; de vaststelling dat de bodem van het Albertkanaal plaatselijk verdiept is, waardoor het water in het Albertkanaal kan doordringen in de onderliggende Diestiaanlaag.

Mogelijk zijn deze verdiepingen in de kanaalbodem het gevolg van de toegenomen intensiteit van de scheepvaart. Het is de combinatie van deze drie factoren die ervoor zorgt dat het in de bodem dringende kanaalwater een opstuwend effect van het grondwater veroorzaakt.

Deze combinatie van factoren doet zich evenwel niet veralgemeend overal langs het Albertkanaal voor. Het zijn plaatselijke omstandigheden. Sinds 2006 is nv De Scheepvaart gestart met het remediëren van de wateroverlast in Grobbendonk en Zandhoven.

Om echter te vermijden dat zeer dure structurele ingrepen zouden worden uitgevoerd zonder enige zekerheid op afdoende resultaat, heeft een technische werkgroep met erkende specialisten ervoor geopteerd om in eerste instantie de wateroverlast in te perken door het oppompen van grondwater. Met zeer dure structurele ingrepen bedoel ik een waterdichte bodemafdichting of een vertikaal waterdicht scherm. In Grobbendonk is met deze pompinstallaties een grondwaterverlaging bekomen die de wateroverlast volledig heeft ingeperkt. In Zandhoven, waar de pompinstallaties sinds januari 2008 operationeel zijn,

wordt op een aantal terreinen al een zeer behoorlijke waterpeilverlaging bereikt. Ondertussen heeft nv De Scheepvaart opdracht gegeven om extra pompen te installeren zodat ook in Zandhoven een afdoende waterpeilverlaging wordt bekomen. Ik betwijfel dus dat met de pompen geen afdoende resultaat kan worden bereikt. In Grobbendonk is dat al zo. Het is ook de bedoeling om in Zandhoven tot een dergelijk resultaat te komen.

Toch is het belangrijk dat we zoeken naar meer structurele maatregelen. U hebt daar absoluut een punt. In Grobbendonk en Zandhoven worden continu metingen gedaan van de vastgestelde waterpeilverlagingen en van de opgepompte debieten. Deze gegevens vormen de input voor controleberekeningen met een hydrogeologisch model die moeten toelaten meer duidelijkheid te brengen over de precieze doorlaatbaarheid van de bodem. Zodra dit bekend is, kan nagegaan worden of en welke structurele maatregelen aan de orde zijn om een definitief resultaat te bereiken.

Wat de wateroverlast betreft die op de terreinen in Geel-Stelen optreedt, is het op basis van de huidige analyse nog lang niet duidelijk, laat staan zeker, dat deze wateroverlast wordt veroorzaakt door het Albertkanaal. Ik zeg dus niet ja en niet neen. Dit gebied wordt ook sterk beïnvloed door de aanwezigheid van de Grote Nete en enkele beken en grachten. De nv De Scheepvaart heeft samen met de stad Geel het initiatief genomen om de oorzaken van de wateroverlast te achterhalen. Zo werden recent waterstalen genomen om de chemische samenstelling van het kanaalwater, het water uit de Grote Nete en het water op de terreinen te analyseren en te vergelijken. Indien de vergelijking van de samenstelling onvoldoende duidelijkheid brengt over de mogelijke oorzaak van de wateroverlast, zullen er verdere onderzoeken gebeuren. Dit hebben de partijen afgesproken.

U vroeg me of de toestand van het Albertkanaal al grondig werd onderzocht. Ik verwijs naar de specifieke situatie in Grobbendonk en Zandhoven. De onderzoeken hebben aangetoond dat de wateroverlast in deze gebieden het gevolg is van een combinatie van verschillende lokale factoren en dat dergelijke problematiek dus zeker niet veralgemeend mag worden voor het hele Albertkanaal. Voor Geel-Stelen is het nog niet heel duidelijk, maar ik verwacht daar de resultaten van.

U vroeg me verder of het Albertkanaal versleten is. De nv De Scheepvaart investeert jaarlijks aanzienlijk in het inspecteren van de waterwegen en de infrastructuur en in de uitvoering van preventieve en curatieve onderhoudswerken. Men verzekert mij dat er zich wat het onderhoud van de infrastructuur betreft geen problemen stellen. Ik denk dan aan de oevers, dijken en kaaimuren. De infrastructuur wordt degelijk onderhouden en de huidige toestand ervan vormt geen

aanleiding om te stellen dat het Albertkanaal versleten zou zijn. Uit de onderzoeken van de bodem is gebleken dat er daar effectief wel problemen zijn. Een en ander is vermoedelijk het gevolg van de toegenomen scheepvaartintensiteit. De verdieping van de kanaalbodem is maar een van de drie factoren die mee bepalend is geweest voor de wateroverlast.

De waterwegbeheerder zorgt jaarlijks voor een afdoend periodiek onderhoud. Een bijkomende grondige structurele onderhoudsbeurt is niet aan de orde. Ik ben in blijde verwachting van de resultaten van de metingen in Grobbendonk en Zandhoven. Als daaruit zou blijken dat lokaal structurele maatregelen wenselijk zijn, dan zullen die worden genomen. Dat is evident. Als uit de stalen van Geel blijkt dat de oorzaak bij het Albertkanaal ligt, dan moeten we daar op dezelfde manier te werk gaan.

U had nog een vraag over de begroting en de restauratiekosten. Versleten dingen moeten worden gerestaureerd, maar ik heb proberen aan te tonen dat het Albertkanaal niet versleten is. Er zijn wel knelpunten die opgelost moeten worden. In het investeringsprogramma 2008 van de nv De Scheepvaart is in middelen voorzien voor de uitvoering van recurrente onderhoudswerken aan het Albertkanaal. Daarnaast zijn in het investeringsprogramma van De Scheepvaart van vorig jaar en 2008 specifieke middelen opgenomen voor het remediëren van de wateroverlast in Grobbendonk en Zandhoven. Als uit de resultaten blijkt dat er meer maatregelen nodig zijn, dan zullen de budgetten daartoe worden vrijgemaakt.

U had ook een vraag over de claims. Zodra duidelijk was geworden dat de wateroverlast veroorzaakt werd door doorsijpeling van water uit het Albertkanaal, heeft De Scheepvaart het initiatief genomen om met zijn verzekeraar een overeenkomst af te sluiten. Deze overeenkomst strekte ertoe dat de verzekeraar reeds ten provisonale titel de kosten ten laste neemt voor dringende herstelmaatregelen die zich opdringen aan de schadelijders en hun goederen. Een definitieve regeling van de schadevergoeding heeft immers pas zin als de situatie volledig is hersteld en het grondwaterpeil terug op het goede niveau is gekomen. Op die manier werden op basis van de ingediende schadedossiers al een aantal vergoedingen uitbetaald. Anderzijds stelt de overeenkomst dat de verzekeraar tot een definitieve regeling zal overgaan na herstel van de situatie tot een aanvaardbaar waterpeil en na stabilisatie van het schadebeeld. Er is nog niet voor 100 percent stabilisatie. Pas als dat is bereikt, kan er worden overgegaan tot de volledige uitbetaling van de schade. Nv De Scheepvaart volgt dit goed op en probeert in de mate van het mogelijk provisonaal al te doen wat moet gebeuren.

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mevrouw de minister, ik hoop voor u dat de lekken die zich voordoen op het

Albertkanaal, zich beperken tot plaatselijke fenomenen, want anders zitten we met grote problemen. Ik hoop uiteraard voor de gedupeerden dat er zo vlug mogelijk een definitieve oplossing wordt gevonden.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de installatie en werking van life saving mirrors

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, zoals u wel weet, is verkeersveiligheid een van de prioriteiten van de Vlaamse Regering. Onze fractie heeft samen met u en met minister Van Brempt al verschillende initiatieven genomen om de verkeersveiligheid in Vlaanderen te verbeteren.

Ook uw voorganger en huidige minister-president Peeters was erg begaan met de materie en beloofde in een persbericht van 8 april 2005: "Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, heeft vandaag beslist om voor het zomerreces in elke Vlaamse provincie een life saving mirror te plaatsen. Deze spiegel moet vrachtwagenchauffeurs helpen om dodehoekongevallen te vermijden en zo het aantal slachtoffers van verkeersongevallen te doen dalen. Voor de zomervakantie moet in elke Vlaamse provincie als testcase een life saving mirror geplaatst zijn. De bedoeling van deze spiegels is de veiligheid van de zachte weggebruikers (fietsers en voetgangers) te verhogen. De spiegels hebben een vlak van 80 centimeter op 120 en staan op een sokkel van 1 meter 80. De spiegels zullen worden geplaatst ofwel ter hoogte van een kruispunt dat is uitgerust met driekleurige verkeerslichten, ofwel ter hoogte van een rotonde waar dergelijke ongevallen zich in het verleden reeds frequent hebben voorgedaan. Recht tegenover een kruispunt wordt een spiegel geplaatst zodat de vrachtwagenchauffeur die aan de overkant staat, kan zien of er zich naast zijn vrachtwagen fietsers of voetgangers bevinden. Door het plaatsen van een spiegel krijgt de vrachtwagenchauffeur een volledig overzicht van waar de zachte weggebruikers zich bevinden. Dit project kadert in de verbetering van de verkeersveiligheid en moet bijdragen tot een daling van het aantal dodehoekongevallen. Om de functionaliteit en gebruiksvriendelijkheid van deze life saving mirrors te testen, zal er voor de zomervakantie in de vijf Vlaamse provincies een dergelijke spiegel geplaatst zijn. Na een proefperiode van een jaar zal het project een eerste maal worden

geëvalueerd. Op langere termijn zal bekeken worden of het project kan worden uitgebreid.”

Mevrouw de minister, ondertussen zijn we drie jaar verder. Ik wil graag samen met u een balans opmaken van deze goede voornemens. Hoeveel life saving mirrors hebben uw diensten al geïnstalleerd en op welke plaatsen? Wat waren de resultaten van de evaluatie en welke gevolgtrekking heeft dit voor dit project met betrekking tot de life saving mirrors? Op hoeveel plaatsen zult u de life saving mirror dit jaar en de komende jaren nog installeren?

Hebt u zicht op betere, meer functionele of aanvullende apparaten met betrekking tot de dodehoekongevallen van kruispunten? Bent u vertrouwd met het systeem van ‘bike beep’? Daar bestaan er twee van: één die de fietser verwittigt als een vrachtwagen aanstalten maakt om rechtsaf te slaan en één die de chauffeur alarmeert als er een fietser of voetganger naast de vrachtwagen staat. Zult u de invoering hiervan bespreken met uw federale collega in het belang van de verkeersveiligheid?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Martens, ik ben een beetje ontgoocheld. Ik las dat een collega van u, de heer Geerts, in de federale commissie voor Mobiliteit een vraag om uitleg stelde over de bike beep en hij had er één mee. Slechts door deze vraag om uitleg leerde ik de bike beep kennen. Ik dacht dat u er ons ook één zou laten zien.

Al in 2005 werden, zoals toen ook aangekondigd, in diverse territoriale afdelingen van de AWW in uitvoering van een proefproject 6 life saving mirrors geplaatst: 1 in Vlaams-Brabant in Herent op het kruispunt N26 met de Tildonksesteenweg; 2 in West-Vlaanderen waarvan 1 in Waregem op het kruispunt N43 en N357 en 1 in Harelbeke op het kruispunt De Mol; 1 in Limburg in Lanaken op de rotonde op kruispunt N78/N2; 1 in Antwerpen in Geel op de R14 ter hoogte van de rotonde Koning Albertstraat en de Stelenseweg; 1 in Oost-Vlaanderen in Gent op het kruispunt N456-N458.

Wat zijn de resultaten? Deze vraag werd al eens gesteld door mevrouw De Ridder aan toenmalig minister Peeters. Het project werd geëvalueerd door de Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op de Vlaamse Gewestwegen (AVVG). Deze evaluatie is gebaseerd op een steekproefsgewijze bevraging van de gebruikers en eigen vaststellingen. Volgende besluiten werden door de AVVG opgetrokken uit het proefproject.

Deze spiegels worden zelden gebruikt door de vrachtwagenchauffeurs omdat veel vrachtwagens zelf een dodehoekspiegel of een ander zichtveldverbeterend systeem – camera’s – hebben en gebruiken op hun voertuig. Het

werkelijke nut van de spiegels blijkt hierdoor kleiner te zijn dan de theoretische overwegingen.

Bij mistig weer krijgt men dauwvorming, ook bij vriesweer en sneeuwval zijn de spiegels onbruikbaar. Er werd overwogen om de spiegels te verwarmen, maar het verschil in rendement tussen verwarmde en niet-verwarmde spiegels is niet groot. De verwarming vraagt ook veel energie en kost rond de 125 euro per spiegel en per jaar. Dat is voor mij niet te duur als dat de verkeersveiligheid verhoogt. Ook bij de verwarmde spiegels blijft er boven en onder een bedampde strook.

Het besluit van de AVVG was dat het nut van de life saving mirrors als zeer beperkt beoordeeld wordt. Dit besluit stemt overeen met de besluiten uit gelijkaardige proefprojecten uit het buitenland. Er is, gelet op voormelde conclusies, geen verdere plaatsing gepland de komende jaren.

Volgende maatregelen lijken me beter en functioneler dan de dodehoekspiegels op de kruispunten. De plaatsing van dodehoekspiegels of zichtveldverbeterende systemen op vrachtwagens geeft ongetwijfeld het meest positieve effect. De ‘uitbuiging’ van fietspaden ter hoogte van de kruispunten heeft tot gevolg dat de dode hoek maximaal wordt vermeden. Dat kost meer geld, maar het gebeurt. Voorsorteerstroken voor fietsers of fietssluisen ter hoogte van kruispunten hebben eenzelfde positief gevolg. Ze zijn en worden in veel gemeenten aangelegd. Nog een maatregel is de plaatsing van verkeerslichten die voor fietsers enige seconden vóór het andere verkeer groen licht geven en conflictsituaties tussen fietsers en auto- en vrachtwagenverkeer vermijden.

De uitbuiging van fietspaden ter hoogte van kruispunten en aan rotondes wordt vandaag waar mogelijk al toegepast en verdient ook verdere toepassing. Door op die wijze de zachte weggebruiker verder van het kruispunt te brengen, wordt hij beter zichtbaar en komt hij uit de dode hoek. Er is dan geen dodehoekspiegel meer nodig. Daarnaast dient ook de verdere plaatsing van zichtveldverbeterende systemen, spiegels of camera’s, absoluut verdere aanbeveling, maar de verplichting is federaal.

Het systeem van bike beep is noch bij mij, noch bij mijn administratie gekend. Ik weet wel dat het systeem ter sprake is gekomen in de federale commissie voor de Infrastructuur. De bevoegde staatssecretaris heeft gesteld dat hij het systeem zal laten bekijken door het BIVV en zal onderzoeken wat er kan binnen de bestaande regelgeving. Ik zal het onderzoek van de staatssecretaris zeker mee opvolgen. Dat is mijn taak, en ook die van minister Van Brempt.

De heer Bart Martens: Als ik het goed begrijp, hebben de meeste vrachtwagenchauffeurs geen al te beste

ervaring opgedaan met de life saving mirrors. Dat heeft misschien te maken met het feit dat onbekend onbemind is. Misschien zijn veel chauffeurs zich niet eens bewust van de plaats van die spiegels. Er zijn inderdaad nog andere maatregelen mogelijk om de 'rechtsafongevallen' te voorkomen en tot een minimum te beperken. U hebt er zelf enkele opgesomd. Ik ga ervan uit dat u de sluisen, de aparte verkeerslichten voor fietsers en voetgangers, de afgebogen fietspaden zult meenemen. Ik ga ervan uit dat deze maatregelen als een soort vademecum zullen worden meegegeven voor de aanleg van nieuwe rotondes en kruispunten aan de wegbeheerders. Als deze maatregelen resultaat opleveren, moeten we daar alles op inzetten.

De verplichting tot de dodehoekspiegel is federale materie. Ik heb begrepen dat Europa ook eisen oplegt. De spiegels dekken het zicht niet volledig, misschien doen de camera's dat wel. Het zal nodig blijven om aanvullende maatregelen te treffen inzake infrastructuraanleg.

Misschien kan de bike beep een bijdrage leveren. Ik hoop dat het BIVV daar snel een evaluatie van maakt en dat bij positieve evaluatie de federale overheid alles in het werkt stelt om dergelijke toestellen in de vrachtwagens te monteren.

De voorzitter: Het incident is gesloten.