

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2000-2001

26 oktober 2000

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie en tot mevrouw Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, over een mogelijke overkapping van de ring in Antwerpen

Vraag om uitleg van de heer Johan De Roo tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het principe van de gezinsmodule-ring voor het bekomen van een korting op de elektriciteitsrekening

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Donderdag 26 oktober 2000

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 14.44 uur.*

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie en tot mevrouw Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, over een mogelijke overkapping van de ring in Antwerpen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Malcorps tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie en tot mevrouw Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, over een mogelijke overkapping van de ring in Antwerpen.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, dit is een wat ongewone vraag, maar het is niet slecht om af en toe op lange termijn, en zelfs wat futuristisch, te denken. 'De verbeelding aan de macht' werd ooit gezegd.

Er is meer dan ooit nood aan investeringen in de leefbaarheid van een stad als Antwerpen. Sommigen hebben nagedacht over de Antwerpse ring. Daar zijn heel wat praktische problemen mee, zoals luchtvervuiling en geluidshinder, en dat in een dichtbevolkte woonkern. Er passeren 180.000 auto's per etmaal op de acht kilometer van de paaseieren van het zuiveringsstation, langs het Sportpaleis, tot de Kennedytunnel.

Deze verkeersas ligt diep ingebed in de oude stads-vesten. Misschien zijn sommigen zich daarom niet geheel bewust van het probleem, maar het is er wel degelijk. Juist door de weggedoken ligging wordt

de immense negatieve impact op het leefmilieu en de levenskwaliteit van de Luchtbal tot het Zuid onderschat. Er liggen verscheidene klinieken en scholen vlak aan de ring. Intussen maakt men zich zorgen over het toenemend aantal kinderen en ouderen met ademhalingsproblemen en het groot aantal mensen dat lijdt onder stress. De ring is zowat de grootste vervuiler in de agglomeratie, maar blijft buiten schot.

In 1993 werd een eerste voorstel gelanceerd naar aanleiding van het project Culturele Hoofdstad 1993 om de ring te voorzien van een groene overkapping. Architect Depreeuw dacht op wat langere termijn, en noemde zijn project 'Stil Antwerpen'. Het leek science fiction, maar meer en meer groeit het inzicht dat dit een belangrijk project zou kunnen zijn om daadwerkelijk iets te doen aan de leefbaarheid van de stad. De volle acht kilometer is natuurlijk veel, maar men zou kunnen beginnen met een stukje om te laten zien dat het een mogelijkheid is.

Ik noem enkele van de voordelen die in 1993 al werden opgesomd. Het zou een lucht filterende groene kap zijn, die massa's vervuilende stofdeeltjes zou kunnen opvangen. Dat zou positieve gevolgen hebben voor de gezondheid. Het zou tevens een geluiddempende kap zijn. Er zou gebruik kunnen gemaakt worden van ecologische materialen, bijvoorbeeld gerecycleerd stadsafval. De kap zou overdekt kunnen worden met groen, en zou regenwater kunnen absorberen. Op de immense oppervlakte zouden ook zonnecellen geplaatst kunnen worden, die meteen als koepels lichtinval in de overkapping zouden kunnen verzorgen, en die groene stroom zouden kunnen leveren. De groene overkapping zou zelfs een natuurverbinding kunnen vormen tussen groene gebieden langs beide kanten van de ring.

Ik weet dat het futuristisch klinkt, maar er zijn al illustraties van gemaakt. Men kan zich er gemakkelijk vanaf maken en zeggen dat daarvoor geen geld

Malcorps

is. Zo stuurt u me dadelijk weer naar af. Dat zult u misschien ook doen, maar we moeten toch op lange termijn durven denken. Verscheidene mensen, waaronder mensen van Agalev Berchem, maar bijvoorbeeld ook de heer Leysen die in de toekomst misschien nog een rol kan spelen in de Antwerpse politiek, hebben erover gesproken vanuit de bekommernis om in Antwerpen een nieuw politiek project op poten te zetten en opnieuw vooruit te denken.

Het voorstel is niet onzinnig. Er zijn reële maar verdoken problemen. We moeten proberen bij te dragen aan een oplossing. Dit project zou misschien in eerste instantie als symbool functioneren, maar het zou ook concrete problemen van het leefmilieu kunnen oplossen. De ring doorsnijdt Antwerpen. Er werd ooit geopperd dat er een ringbos langs de ring moest komen. Waarom zou het er niet bovenop kunnen komen ? Zulke ideeën moeten kansen krijgen.

Daarom stel ik een aantal concrete vragen, die ik ook gesteld heb aan minister Dua. Het is immers goed om te beschikken over feitengegevens. Is er een zicht op de vervuiling en hinder die door de Antwerpse ring worden veroorzaakt ? Kan men de veroorzaakte luchtvervuiling inschatten ? Zijn er geluidsmetingen ? Is er een zicht op het effect van de totale luchtvervuiling en lawaaioverlast van de ring op Antwerpen intra en extra muros of op bepaalde plaatsen, zoals bij ziekenhuizen en scholen ?

Zo niet, is het dan niet nodig om meer punctuele metingen uit te voeren om de oorzaken van vervuiling en hinder nauwkeuriger in kaart te brengen ? In Antwerpen worden metingen uitgevoerd, maar ze zijn beperkt. Er wordt vanuit gegaan dat er een gemiddelde vervuiling is voor heel de stad en de haven samen. Het kan nuttig zijn om plaatsgericht na te gaan wat de invloed is van bijvoorbeeld de ring.

Zijn er normen voor luchtvervuiling veroorzaakt door autostrades ? Stel dat de vervuilde lucht ingekapseld wordt en via filters wordt gezuiverd, zoals in het voorstel van de heer Depreeuw, zijn er dan normen voor wat er kan worden geloosd ?

Is in de afdeling Wegen en Verkeer ooit onderzocht of dit een haalbare kaart is ? Zo niet, vindt u het dan zinvol om dit te laten onderzoeken ? Het is natuurlijk niet de bedoeling om het binnen een maand al in te schrijven in de begroting, maar is

het niet nuttig om eens in die richting te denken ? Moeten de investeringen in de optimalisering van de capaciteit van de ring, het wegdek, de verkeersgeleiding, de telematica, en de sluiting van de ring ook niet bekeken worden naast investeringen in het verhogen van de leefbaarheid en de kwaliteit van de inbedding ?

De voorzitter : De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, mijnheer Malcorps, deze vraag over een overkapping van de ring is helemaal niet origineel. In de jaren twintig heeft de heer Frenssen gepleit voor een overkapping van de hele haven van Antwerpen, zodat de dokwerkers zouden kunnen werken in droge en warme omstandigheden. Uw vraag is vrij minimalistisch.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : De Vlaamse Milieumaatschappij heeft een vrij goed beeld van de luchtverontreiniging in Vlaanderen. Zoals algemeen bekend, is het wegverkeer verantwoordelijk voor een belangrijk deel van de luchtverontreiniging. De VMM publiceert geregeld rapporten met de emissies van het wegverkeer in heel Vlaanderen.

De VMM is momenteel bezig met de ontwikkeling van een nieuwe databank over het verkeer. Zodra deze operationeel is, wordt het mogelijk om de emissies op jaarbasis te berekenen voor de Antwerpse ring, uitgaande van een aantal parameters zoals verkeersvolume, samenstelling van het verkeer, en gemiddelde snelheid.

De VMM beschikt over een uitgebreid net van meetstations waarvan een aantal in het Antwerpse gelegen zijn. Deze stations geven een algemeen beeld van de luchtkwaliteit. Ondanks de beschikbaarheid van meetresultaten, blijft het moeilijk om aan de hand van emissiemetingen de precieze bijdrage van het verkeer aan de luchtverontreiniging in te schatten. Er zijn immers nog andere vervuilende bronnen die mee de luchtkwaliteit bepalen.

Er bestaan dan ook nog geen specifieke normen voor luchtverontreiniging veroorzaakt door autosnelwegen. Normen betreffende de luchtverontreiniging veroorzaakt door voertuigen beperken zich tot normen inzake emissiegrenswaarden voor de verschillende soorten voertuigen en normen voor de brandstofkwaliteit.

Stevaert

Voor meer concrete cijfergegevens over de luchtkwaliteit verwijs ik naar de rapporten van de VMM. Over geluidshinder heeft de sectie Geluid van de afdeling Aminabel op dit ogenblik geen gegevens ter beschikking. Aminabel zal in de loop van de volgende jaren geluidsmetingen uitvoeren.

Er kan evenwel verwacht worden dat in het stedelijk gebied eventuele geluidsoverlast eerder veroorzaakt wordt door het lokaal verkeer dan door het verkeer op de ring. De verdoken ligging van de ring is immers gunstig voor een beperking van de geluidshinder die door het verkeer wordt veroorzaakt. Bij de verdere afwerking van de ring zal de beperking van de geluidshinder op dit nieuw vak een bijzonder belangrijk aandachtspunt vormen.

Een groene overkapping van de Antwerpse ring wordt niet overwogen omdat dat een vorm van symptoombehandeling zou zijn. Preventie en aanpak aan de bron genieten de voorkeur. Er zijn in het verleden reeds een aantal maatregelen genomen om de luchtverontreiniging door het verkeer te beperken, zoals het invoeren van loodvrije benzine, zwavelarme diesel, en de katalysator. In de toekomst zullen technologische vernieuwingen de emissies van nieuwe wagens nog verder doen afnemen.

Een overkapping van de ring zou bovendien tientallen miljarden kosten. Het is zelfs niet zeker of het project praktisch uitvoerbaar is. Het is ook de vraag of de baten van dit project opwegen tegen de kosten, onder meer omdat het alleen maar een probleem van diffuse luchtverontreiniging omzet in een probleem van puntlozingen.

Indien het project realiseerbaar zou zijn, zou het ongetwijfeld verdienstelijk zijn vanuit het oogpunt van het creatief omspringen met de stedelijke ruimte. Het lijkt mij echter realistischer en zinvoller om de beschikbare budgettaire ruimte aan te wenden voor een verbetering van het openbaar vervoer. In het Antwerpse lijkt mij een uitbreiding van de tramlijnen een bijzonder belang project, dat niet alleen de leefbaarheid maar ook de mobiliteit van de Antwerpse bevolking kan verbeteren.

Ik heb nog een algemene bedenking. We moeten erop toezien dat wij als gemeenschap niet een aantal taken overnemen die eigenlijk niet de onze zijn. Ik denk dat we de industrie moeten blijven vragen wagens te bouwen die zeer weinig of niets uitstoten.

Als wij autosnelwegen met filters zouden maken, nemen we taken over en maken we een ecologisch domme redenering. We moeten er dus zeker op letten niet in die richting te evolueren.

Zelfs al zouden we individueel vervoer krijgen waarbij de uitstoot tot nul is herleid, dan nog zullen er bepaalde vormen van overlast blijven bestaan. De beperkte ruimte waarover we in Vlaanderen beschikken, dwingt ons trouwens veel aandacht te besteden aan openbaar vervoer.

Vanuit stedenbouwkundig oogpunt zou een overkapping uiteraard een zeer mooie ingreep zijn. Dat is echter een heel andere materie. Ik denk dat een overkapping een vorm van verbergarchitectuur is. Laat de dingen toch duidelijk herkenbaar zijn. Een kerncentrale moet er als een kerncentrale uitzien en niet als een windmolen uit Bokrijk.

We mogen trouwens geen fout signaal aan de samenleving geven. Hetzelfde geldt voor hernieuwbare energie. Die mag absoluut niet als gevolg hebben dat men denkt dat er geen enkele beperking meer zal zijn op energieverbruik, omdat er ecologisch geen probleem meer zou zijn.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Ik hou de minister aan zijn woord. Hij zegt dat het openbaar vervoer prioriteit moet krijgen. Ik denk dat er zowel van een fijnmazig net in de binnenstad als van de stamlijnen werk moet worden gemaakt. Er kan wat dat betreft immers nog heel wat verbeteren in Antwerpen en trouwens ook in Gent en in andere steden.

Ik wilde met mijn voorstel helemaal niet zeggen dat de uitlaatgassen van de auto's niet moeten verminderen. Ik denk echter wel dat we kunnen vaststellen dat er, ondanks de maatregelen waarin we voorzien, altijd vervuiling en lawaaihinder blijft bestaan. In die zin is een futuristisch project als een ringoverkapping iets wat zeker kan worden bekeken.

Ik weet niet of ik uit uw antwoord moet afleiden dat u het voorstel a priori niet wenst te bestuderen. Het kan toch eens worden bekeken. Het is immers niet uit de lucht gegrepen. Dergelijke zaken zijn op beperkte schaal reeds verwezenlijkt.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Johan De Roo tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het principe van de gezinsmodulering voor het bekomen van een korting op de elektriciteitsrekening

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer De Roo tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het principe van de gezinsmodulering voor het bekomen van een korting op de elektriciteitsrekening.

De heer De Roo heeft het woord.

De heer Johan De Roo : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag kan ik kort houden. De minister kent ongetwijfeld deze problematiek. Hij heeft ervoor gezorgd dat er een korting komt op de elektriciteitsrekening. Het is logisch dat een gezin met meer gezinsleden een hoger verbruik van elektriciteit heeft. Denk maar aan het veelvuldig gebruik van de wasmachine, cd-speler, televisie en radio.

Zal de minister het principe van de gezinsmodulering inbouwen in het voorstel van de gratis 100kWh elektriciteit ? Steken er een aantal moeilijkheden de kop op daaromtrent ? Wat is de stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van het energiedecreet ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, mijnheer De Roo, het ontwerp van programmadecreet 2000 voorziet erin dat alle laagspanningsklanten vanaf 1 januari 2000 jaarlijks 100 kWh elektriciteit gratis krijgen. Op deze manier heb ik ervoor gezorgd dat de huisgezinnen nu reeds kunnen genieten van de voordelen van de vrijgemaakte elektriciteitsmarkt.

De heer De Roo poneert dat deze maatregel geen rekening houdt met de gezinssamenstelling. Ik ben het daarmee eens. Daarom heb ik vroeger reeds voorgesteld om de gratis hoeveelheid elektriciteit te verhogen naar 500 kWh per jaar en daarbij rekening te houden met de gezinsgrootte. Deze maatregel zal worden uitgewerkt als openbardienstverplichting in een uitvoeringsbesluit bij het Elektriciteitsdecreet. Het zal worden opgenomen in een leverantievergunning. Ik ben er nog niet helemaal uit hoe dat moet worden gemoduleerd. We zullen in elk geval werk maken van uw voorstel. Ook de Bond van Grote en Jonge Gezinnen is op dat vlak vragende partij.

De bepaling in het ontwerp van programmadecreet 2000 dat iedereen jaarlijks 100 kWh gratis krijgt, wordt als volgt uitgevoerd door de energieleveranciers. Ten eerste brengen de zuivere intercommunes vanaf 1 mei 2000 de volledige 100 kWh in mindering op de eerstvolgende eindafrekening of tussentijdse factuur. De gemengde intercommunes brengen vanaf 1 juni 2000 de volledige 100 kWh in mindering op de eerstvolgende eindafrekening.

Ik ga ervan uit dat alle belangrijke uitvoeringsbesluiten bij het Elektriciteitsdecreet – waaronder het uitvoeringsbesluit inzake de openbardienstverplichtingen voor netbeheerders en leveranciers – voor het einde van het jaar zullen worden goedgekeurd door de Vlaamse regering.

We moeten ook de andere sectoren onder de loep nemen. Bij water is er al een minimumregelgeving. Dat lijkt naar behoren te werken. Bij gas ligt de problematiek anders omdat daar het product niet zo uniek is. Bij gas is mazout een bron, maar er zijn nog andere. Het is dan ook erg moeilijk om op die markt basisvoorzieningen vast te leggen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 15.06 uur.*
