

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2001-2002

6 november 2001

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van de heer Eddy Schuermans tot de heer Patrick Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, over het standpunt van de Vlaamse regering met betrekking tot het herstel van spoorlijn 20 Hasselt-Maastricht

Vraag om uitleg van mevrouw Riet Van Cleuvenbergen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het niet betrekken van de bevolking bij de mobiliteitsplannen

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verkeerssituatie op het kruispunt van de gewestweg N171/Pierstraat

Vraag om uitleg van de heer Erik Matthijs tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het ontwerpbesluit inzake de bevordering van elektriciteitsopwekking uit hernieuwbare energiebronnen

Vraag om uitleg van mevrouw Veerle Declercq tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verbindingsweg Kennedy-De Bolle te Oostende

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 6 november 2001

WAARNEMEND VOORZITTER : De heer Jul Van Aperen

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 14.13 uur.*

Vraag om uitleg van de heer Eddy Schuermans tot de heer Patrick Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, over het standpunt van de Vlaamse regering met betrekking tot het herstel van spoorlijn 20 Hasselt-Maastricht

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Schuermans tot de heer Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, over het standpunt van de Vlaamse regering met betrekking tot het herstel van spoorlijn 20 Hasselt-Maastricht.

Minister Stevaert zal antwoorden in de plaats van minister-president Dewael.

De heer Schuermans heeft het woord.

De heer Eddy Schuermans : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, mijn vraag was gericht aan de minister-president omdat ze enkele recente uitspraken van hem betreft. Ik twijfel er echter niet aan dat minister Stevaert een bevredigend antwoord zal kunnen geven.

Op de academische openingszitting van het Limburgs Universitair Centrum en de Transnationale Universiteit Limburg op 26 september 2001 erkende minister-president Dewael in zijn gastrede het belang van een spoorverbinding tussen de twee TUL-steden. Ik citeer : 'Samen met de bevoegde minister van Mobiliteit Steve Stevaert pleit ik voor een prioritaire aanpak van deze lijn 20 als onderdeel van de grotere west-oost-as', en verder : 'Ik stel me voor dat de NMBS deze lijn 20 wel weerhoudt als prioriteit in het investeringsprogramma. De Vlaamse regering zal niet toelaten dat de Vlaamse en Limburgse belangen opzijgeschoven

worden voor andere, vaak minder rendabele prioriteiten van de Nationale Spoorwegmaatschappij'. De minister-president pleitte dus ondubbelzinnig voor het heractiveren van de spoorlijn tussen Hasselt en Maastricht.

Die spoorlijn dient niet alleen regionale belangen, maar heeft een internationale betekenis. Er werd al veel gepraat over de zogenaamde 'Vlaamse as', die begint in Rijsel en over Kortrijk, Gent, Antwerpen, en Hasselt naar Maastricht, Aken en Keulen loopt. De Vlaamse as heeft een groot potentieel.

De zonet aangehaalde forse uitspraken staan in scherp contrast met eerdere uitspraken van minister-president Dewael. Hij heeft namelijk ook gesteld dat het nuttig zou zijn een studie te laten uitvoeren over de commerciële haalbaarheid van een spoorverbinding tussen Hasselt en Maastricht. Die studie zou moeten worden gefinancierd door de Limburgse Reconversiematschappij.

Nochtans bestaat er in de verste verte geen gebrek aan studies over de Limburgse spoorweginfrastructuur. Naar aanleiding van het nieuwe investeringsprogramma van de NMBS heeft de Limburgse afdeling van de GOM onlangs nog verschillende studies verwerkt tot een synthesesedocument met algemene aanbevelingen. Verder heeft De Lijn vroeger al onderzoeken gedaan. Daarbij was er een projectgroep actief inzake goederenvervoer. Verschillende bedrijven, de GOM, de Limburgse directie van de Nederlandse Rijkswaterstaat, en het Limburgse provinciebestuur hebben toen afspraken gemaakt over een eventuele heringebruikname van spoorlijn 20. In de zomer van 2000 is daarover een intentieverklaring publiek gemaakt.

Het welslagen van de TUL hangt mee af van de aanwezigheid van degelijk personenvervoer tussen Hasselt en Maastricht. Momenteel gebruiken de meeste studenten het openbaar vervoer, en zitten

Schuermans

ze soms langer op de bus dan op de collegebanken. Dat kan niet de bedoeling zijn.

Mijnheer de minister, op de openingszitting van de TUL kreeg een dankbaar publiek te horen dat er werk zal worden gemaakt van een goede spoorverbinding tussen Hasselt en Maastricht. Dezelfde maand nam de minister-president echter gas terug en verklaarde hij dat er eerst nog een studie moet komen. Zelfs de aanbesteding voor die studie is nog niet rond. Limburg zal nog jaren moeten wachten op deze broodnodige spoorverbinding, en de bedrijven en de studenten zullen op hun honger blijven zitten.

Mijnheer de minister, als de Vlaamse regering toch werk zou maken van lijn 20, op welke manier meent ze dan een voet tussen de deur te kunnen krijgen bij de NMBS ?

De voorzitter : De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, het is positief dat de Vlaamse regering de impasse waarin de Limburgse reconversie verzeild is geraakt, tracht te doorbreken. Minister Stevaert, bevoegd voor de infrastructuur, en minister-president Dewael en zijn collega's spelen hierbij een cruciale rol. Via de LRM staan er inderdaad reconversiemiddelen ter beschikking. De aanvankelijke bedoeling van die middelen was om de structurele achterstand van de provincie Limburg op een aantal domeinen en in een aantal sectoren weg te werken.

Mijnheer Schuermans, er waren twee belangrijke domeinen waar Limburg met een handicap kampte : de participatie aan het universitair onderwijs en de infrastructuur. Het TUL-dossier moeten we in dat kader situeren. Dit houdt trouwens een moderne visie in van de organisatie van universitair onderwijs. Minister-president Dewael en de regeringsleden vonden dit een belangrijk project om de lagere participatie van Limburgse jongeren aan het universitair onderwijs weg te werken. Extra middelen voor collegezalen, laboratoria, enzovoort werden vrijgemaakt. Bovendien werden via een fonds voldoende middelen ter beschikking gesteld zodat er universitair onderwijs op niveau kan worden georganiseerd, wetenschappelijk onderzoek mogelijk wordt en vorsers van naam en faam kunnen worden aangetrokken.

Inzake de mobiliteit wordt de provincie Limburg geconfronteerd met twee problemen. Zo is er bij-

voorbeeld de noord-zuidverbinding. Minister Stevaert en minister-president Dewael hebben daarover recent een aantal belangrijke beslissingen genomen. We weten allemaal dat de verbinding vanuit het centrum van de provincie en van Hasselt naar het noorden een belangrijk probleem vormt.

Twee jaar geleden was ik samen met een aantal collega's op bedrijfsbezoek bij Philips-Hasselt. De verantwoordelijken waren uiteraard voorstander van belastingvermindering en afzwakking van de bureaucratie. Hun hoofdbekommernis was echter de zorg voor een vlotte doorstroming en verbinding met Eindhoven.

Een ander heikel punt zijn de spoorverbindingen. We hebben reeds heel wat acties gevoerd. Toen de collega's-parlementsleden naar het parlement spoorden, werd daar heel wat media-aandacht aan geschonken. De problemen raken echter moeilijk opgelost. Op jaarbasis investeert de NMBS nauwelijks 2 percent van haar middelen. De behoefte is echter zeer groot. Bepaalde regio's in Limburg zijn bijvoorbeeld onbereikbaar via het spoor. Het probleem met lijn 18 is al heel dikwijls naar voren gebracht. Iedereen is het eens over deze problematiek, maar er wordt niets gedaan.

Bij minister-president Dewael en minister Stevaert gaat het nu niet meer om de opportuniteitsstudies. Dat is positief. Die studies zijn immers al gemaakt. Er moet dringend iets gebeuren zodat er meer spoorverbindingen in Limburg tot stand komen. Het probleem is echter dat de NMBS geen dossiers en plannen opstelt voor aanbestedingen. Uit de opportuniteitsstudies blijkt duidelijk dat er in Limburg een schromelijk tekort is aan spoorverbindingen. Er is duidelijk een behoefte. De aanleg moet kaderen in een brede mobiliteitsvisie. De NMBS geeft echter nooit de opdracht om plannen en ontwerpen te maken zodat er aanbestedingen kunnen worden opgesteld en dossiers ook worden uitgevoerd.

Het is een goede zaak dat de Vlaamse regering het euvel wil verhelpen door plannen te maken in de plaats van de NMBS. De spoorwegmaatschappij zal dan kleur moeten bekennen en tot de actie overgaan.

We moeten geen ad-hocmaatregelen nemen om tegemoet te komen aan de wensen van een bepaalde persoon, maar de oplossing moet passen in een brede mobiliteits- en spoorvisie.

De voorzitter : De heer Geraerts heeft het woord.

De heer Jean Gerarts : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, deze lijn is zeker al 20 jaar een bron van discussie. Ze wordt te pas en te pas door een aantal politici naar voren geschoven als een lijn die moet worden gereactiveerd om in eerste instantie de industrie in Lanaken te bedienen. Daarbij komt nu nog de samenwerking tussen Maastricht en Diepenbeek via de TUL.

Mijnheer Keulen, deze lijn moet wel geïsoleerd worden bekeken, want de verbinding tussen Diepenbeek en Maastricht is belangrijk. Ik wil het hier niet hebben over de NMBS-dossiers voor Limburg. CD&V heeft onlangs nog verklaard dat Limburg verwaarloosd wordt doordat het spoor wordt afgestemd op Luik.

Mijnheer de minister, er zijn voldoende studies. Er zijn geen grote technische problemen, behalve misschien de vervanging van de brug over het Albertkanaal. U moet zeer snel een beslissing nemen om de lijn te reactiveren.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, collega's, het samenwerkingsakkoord met de federale overheid voor de NMBS biedt een aantal mogelijkheden om in Vlaanderen op korte en middellange termijn het spoor verder uit te bouwen. De zogenaamde verklarende nota bij het samenwerkingsakkoord maakt het mogelijk om na grondige mobiliteitsanalyses een verdere verfijning van het investeringsprogramma van de NMBS door te voeren. Het investeringsprogramma van de NMBS is in die zin relatief. De Vlaamse overheid kan immers Vlaamse projecten versnellen door co- of prefinanciering. Een eigen gewestelijk vervoerssysteem – op maat van de Vlaamse vervoersmarkt en met het oog op een 'modal shift' – kan dan ook niet langer eng worden bekeken, maar moet worden bekeken in het kader van het investeringsprogramma van de NMBS.

Om te komen tot dit gewestelijk vervoerssysteem is een eenduidige analyse, visie en plan nodig. Dit veronderstelt geen jarenlang studiewerk, maar het in kaart brengen van de huidige knelpunten en mogelijkheden in relatie tot alle vervoersmodaliteiten. Belangrijk hierbij is een adequate inschatting van het te verwachten volume of potentieel qua gebruik binnen een periode van 20 jaar, dit zowel voor personen- als vrachtvervoer. Bovendien moet dit vanuit een ruime invalshoek benaderd worden door de verschillende vervoersmodi in hun samenhang te beschouwen. Het voorliggend Mobiliteitsplan Vlaanderen komt hier reeds deels aan tegemoet, maar zal verder aangevuld moeten worden per specifiek project of per Vlaamse subregio.

Het is geweten dat Limburg een ondermaatse spoorinfrastructuur en -bediening heeft in vergelijking met de andere Vlaamse provincies. Dit is historisch zo gegroeid. Door een aantal recente ontwikkelingen op sociaal-economisch en demografisch vlak moeten we effectief werk maken van een uitbreiding en kwalitatieve verbetering van het Limburgs net.

Het is nu reeds duidelijk dat de realisatie van de Vlaamse west-oostas LilleKortrijk-Gent-Antwerpen-Hasselt-Maastricht het heropenen van de vroegere lijn 20 Hasselt-Maastricht impliceert. De heropening van deze lijn zou niet alleen een economische surplus in de Euregio betekenen, maar tevens een vlotte personenverplaatsing tussen de beide campussen van de Transnationale Universiteit verzekeren.

Intussen zijn er inderdaad reeds een aantal studies uitgevoerd, en dit zowel door het provinciebestuur als door de GOM Limburg. De resultaten hiervan zijn reeds bruikbaar, maar moeten aangevuld of geactualiseerd worden. Samen met minister-president Dewael wens ik een eenduidig rapport met resultaten die concreet zijn inzake uitvoerbaarheid en haalbaar inzake technische aspecten. Dit wil ook zeggen dat we punctuele voorstellen verwachten inzake optimalisatiemogelijkheden, en dit niet alleen wat infrastructuur betreft, maar ook qua exploitatie of bediening. Alleen op basis van dergelijk rapport kan de Vlaamse regering beslissingen nemen en vervolgens het investeringsprogramma van de NMBS beïnvloeden.

Met de bevoegde ministers Dewael en Van Mechelen heb ik afgesproken om de Limburgse Reconversiematschappij een opdracht terzake te geven. De verruimde opdracht van de NV LRM veronderstelt immers een dynamische aanpak om op langere termijn projecten met economische return te helpen ontwikkelen. De voorbereiding van de verdere spoorontsluiting in Limburg wordt dan ook bij voorkeur aan de LRM toegewezen. De Vlaamse regering verwacht het eenduidig en concreet rapport voor Limburg tegen einde 2002.

De heropening van de lijn 20 is in dit geheel een bijzondere hefboom en wordt dan ook naar voren geschoven als een op uitvoering gericht proefproject dat sneller gerealiseerd moet worden. Specifiek voor lijn 20 wil de Vlaamse regering een concreet voorstel van de LRM voor het einde van 2002. De heropening van lijn 20 is een prioriteit voor ons. We beschouwen dat als testcase voor de volgende projecten in het kader van het eigen gewestelijk vervoerssysteem.

De voorzitter : De heer Schuermans heeft het woord.

De heer Eddy Schuermans : Mijnheer de minister, in uw antwoord reikt u een aantal elementen aan die evenwel niet altijd in overeenstemming zijn.

U geeft toe dat Limburg ondermaats bediend is en dat lijn 20 een belangrijk element vormt, en dit niet voor Limburg alleen. Lijn 20 moet inderdaad in een veel breder geheel worden gezien. Ik kan me dan ook moeilijk voorstellen dat die noodzaak nog aan een onderzoek moet worden onderworpen en dat we daar pas eind 2002 meer duidelijkheid over zullen krijgen.

U zegt ook dat de LRM een verruimde opdracht krijgt, iets wat ook door de minister-president was aangekondigd. Het valt daarbij wel op dat de studiekosten niet worden gefinancierd door de LRM, maar door het provinciebestuur. De aangekondigde inbreng vanuit LRM is dus al ver te zoeken.

Ik ben voorstander van het inzetten van de reconversiemiddelen voor dergelijke opdrachten. Dit lijkt mij perfect haalbaar, maar het gebeurt hier niet. Ik vraag me daarom meer in het algemeen af of, als u het hebt over een verruimde opdracht van de LRM, u daarbij ook verwijst naar de financiering van de infrastructuur zelf en naar de toekomstige realisatie via de reconversiemiddelen.

U zegt ook dat Vlaamse projecten versneld uitgevoerd kunnen worden door het samenwerkingsakkoord via een vorm van co- of prefinanciering. Mijns inziens is dit in dit dossier evenwel niet mogelijk. Lijn 20 staat nu eenmaal niet op de agenda van de NMBS.

Iets wat niet als een prioriteit wordt beschouwd, kan ook niet worden versneld. Door deze houding zullen we nog vele jaren verstoken blijven van deze verbinding die ook u belangrijk acht.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : De discussie gaat niet langer over de haalbaarheid, over de betaalbaarheid of over de noodzaak van lijn 20. Die discussie hebben we al achter de rug en de studies hebben aangetoond dat die noodzaak er wel degelijk is. Nu beginnen we aan de fase van de realisatiestudies. Ik ben erg benieuwd naar de houding van de CD&V-fractie als we het dossier van de NMBS krijgen. Aanvankelijk stelde CD&V dat co- en prefinanciering futiliteiten waren. De Raad van State heeft echter opgemerkt dat dit een enorme impact zou

hebben op de NMBS. De heer Caluwé heeft in het parlement gewezen op het negatief advies van de Raad van State op het belangrijkste punt uit het dossier. Ik heb hem toen geantwoord dat ik blij was met zijn opmerking omdat het een evolutie in zijn denken aantoonde. Hij ging er nu namelijk van uit dat co- en prefinanciering wel bijzonder belangrijk zijn.

In Limburg hebben we het instrument van de LRM, waarin aanzienlijke middelen zijn geparafeerd. De NMBS heeft altijd al investeringsplannen gehad waarin projecten kunnen worden opgenomen. Dat betekent echter niet dat ze ook worden uitgevoerd. Het hangt er onder meer vanaf welke directeur het dossier opvolgt.

We willen in een eerste fase dat er lastenboeken, en bouw- en milieuvergunningen komen voor de NMBS. Ooit heeft de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij Limburg voor een bedrijf zelf de bouw- en milieuvergunningen aangevraagd. We kunnen in dit dossier via het instrument prefinanciering een totaal afgewerkt dossier klaarmaken en dat overhandigen aan de NMBS. Op die manier besteden we de Vlaamse middelen op een goede manier.

De volgende vraag is of de LRM aan cofinanciering zal doen. Dit is nog voorbarig. Met prefinanciering kunnen we de discussie over de noodzaak van dit project stoppen. We moeten met concrete plannen komen die uitvoerbaar zijn.

Met minister-president Dewael en minister Van Mechelen heb ik een akkoord om de LRM een opdracht terzake te geven. In het verleden bestond ook steeds de vrees dat het dossier noord-zuid nooit zou kunnen worden gerealiseerd zonder Limburgse middelen. Mijn overtuiging is dat Limburgse middelen additioneel moeten zijn en niet in de plaats moeten komen van andere. Het dossier noord-zuid wordt nu opgelost via studiemiddelen van de LRM. Daarover kunnen we in de provincies tot een consensus komen.

De voorzitter : De heer Schuermans heeft het woord.

De heer Eddy Schuermans : Mijnheer de minister, de LRM is tot op heden niet bij het dossier betrokken. Het zijn de provinciebesturen en de NMBS die instaan voor de studie.

Minister Steve Stevaert : Het provinciebestuur en de GOM hebben met schaarse middelen de studie laten uitvoeren om te bewijzen dat dit dossier

Stevaert

noodzakelijk is. We treden hen daarin bij. Het is echter niet verstandig om de uitvoerende studies op het niveau van het provinciebestuur en de GOM te laten doen. Daarin kan de LRM een rol spelen. Ze kan als extra locomotief dienen, zoals de BAM in Antwerpen. Grote projecten van de NMBS zijn destijds ook via externen begeleid., zoals de constructie TUC Rail.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Riet Van Cleuvenbergen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het niet betrekken van de bevolking bij de mobiliteitsplannen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Van Cleuvenbergen tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het niet betrekken van de bevolking bij de mobiliteitsplannen.

Mevrouw Van Cleuvenbergen heeft het woord.

Mevrouw Riet Van Cleuvenbergen : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mobiliteitsplannen zijn een uitvinding van u en werden in 1999 door dit parlement goedgekeurd. Ze hebben ondertussen al een hele weg afgelegd. Er is een jaarlijkse evaluatie via een task force. Aan de hand daarvan ben ik tot de conclusie gekomen dat bijsturing wel degelijk noodzakelijk is. Ik heb het dan heel concreet over het betrekken van de bevolking bij de mobiliteitsplannen.

In de eerste plaats is er een oriëntatienota nodig die wordt opgesteld volgens bepaalde vormvereisten. Dat vraagt een inhoudelijk engagement van de gemeenten, zoals confrontaties tussen de verschillende visies, beschrijving van knelpunten en de behoefte aan eventueel verder onderzoek.

Wanneer een mobiliteitsplan klaar is, moet het conform worden verklaard door de provincie. Vanaf dan is er al voldoende basis om in een gemeente een aantal maatregelen te nemen. De conformverklaring is voor de minister een soort van recht-

streeks advies om projecten te kunnen laten uitvoeren en/of subsidies te kunnen krijgen.

We willen dat een mobiliteitsplan niet alleen degelijk is, maar dat het ook wordt gesteund door de publieke opinie.

Mijns inziens kan een mobiliteitsplan momenteel in orde zijn voor de ministeriële diensten, zonder dat de plaatselijke bevolking betrokken werd bij de opstelling en goedkeuring ervan. Een studie bureau kan een plan maken dat theoretisch zeer goed is, zonder dat het garanties biedt voor de zwakke weggebruikers en voor de participatie van de plaatselijke bevolking. Dit strookt niet met de intenties van minister Stevaert toen hij de mobiliteitsplannen in het leven riep. Het is een hiaat in de regelgeving dat de mobiliteitsplannen niet minstens moeten worden voorgelegd aan de gemeenteraad voor ze worden goedgekeurd door de minister, of beter nog voor hun conformverklaring. Momenteel worden ze niet publiek bekendgemaakt, hoewel ze een grote impact hebben op het plaatselijk beleid.

Mijnheer de minister, bent u op de hoogte van de mogelijkheid om op die manier te werken ? Weet u voor welke gemeenten een mobiliteitsplan werd goedgekeurd door het Vlaams Gewest, zonder dat het ooit publiek werd besproken ? Hoe kunt u zorgen voor meer inspraak van de plaatselijke bevolking ? Moet de regelgeving niet worden bijgestuurd om ze meer in overeenstemming te brengen met het voornemen van de laatste regeringen om het beleid meer openbaar te maken ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, de manier waarop mevrouw Van Cleuvenbergen de situatie schetst, komt niet helemaal overeen met de werkelijkheid.

De conformverklaring van een mobiliteitsplan is namelijk geen rechtstreeks advies aan de minister dat toelaat om zonder verdere omhaal projecten uit te voeren. De projecten zelf moeten immers de goedkeuring krijgen van de Provinciale Auditcommissie. Een project of een mobiliteitsplan moet bovendien door de Gemeentelijke Begeleidingscommissie worden gesteund voor het in de PAC kan worden besproken. Verder begeleidt de GBC de opstelling van het mobiliteitsplan van begin tot einde. Ten slotte is de lokale overheid de dossierbeheerder voor een eventueel contract met een studie bureau voor de opmaak van een gemeentelijk mobiliteitsplan. De toekenning van en de betaling

Stevaert

voor de opdracht moeten dus worden afgehandeld in de gemeenteraad.

Bij de opmaak van de mobiliteitsplannen kan een gemeente een beroep doen op een financiële ondersteuning van het Vlaams Gewest, mits ondertekening van bijakte 1 betreffende de ondersteuning van de strategische planningsactiviteiten. In artikel 4, paragraaf 3 verbindt de lokale overheid zich ertoe om na de conformverklaring het mobiliteitsplan aan de gemeenteraad ter goedkeuring voor te leggen. Zolang dat niet is gebeurd, beschouwt het Vlaams Gewest het mobiliteitsplan als nog niet volledig afgewerkt.

De doorzichtigheid van de besluitvorming en de medezeggenschap van de lokale betrokkenen wordt structureel gestimuleerd door de GBC's. Hun samenstelling is geregeld in het moederconvenant. Om het maatschappelijke draagvlak van de besluitvorming in de GBC's te verhogen, moet worden gestreefd naar een evenwichtige vertegenwoordiging van de betrokkenen binnen de plaatselijke gemeenschap, zodat alle maatschappelijke belangen worden weerspiegeld. Dat is in de eerste plaats een opdracht voor de lokale overheid.

Sinds de laatste bijsturing van het convenantsbeleid, die dateert van 13 juli 2001 en reeds gedeeltelijk werd omgezet in omzendbrieven, moet elke in de gemeenteraad verkozen fractie een afvaardiging hebben in de GBC. Tevens is er in het mobiliteitsconvenant een module gecreëerd inzake flankerende maatregelen, die als doel heeft de communicatie over en inspraak in het gemeentelijk mobiliteitsplan te stimuleren, bijvoorbeeld door het organiseren van hoorzittingen en inspraakrondes. Ten slotte hebben de modules inzake schoolomgevingen en fietspaden de jongerenorganisaties en scholen aanzet om op lokaal niveau mee te denken over mobiliteit en mee te werken aan het beleid.

De laatste bijsturing van het convenantsbeleid komt dus reeds tegemoet aan de bezorgdheid over het tekort aan inspraak. Deze bijsturing dateert van 13 juli 2001 en wordt momenteel omgezet in omzendbrieven en een ministerieel besluit.

Mevrouw Van Cleuvenbergen, ik deel uw bekommernissen. Het is echter paradoxaal dat ik enerzijds te horen krijg dat alle procedures veel te ingewikkeld zijn en te lang duren, en dat mij anderzijds voortdurend allerlei verzoeken bereiken die de procedures nog veel zwaarder zouden maken.

Uw fractie heeft meermaals opgemerkt dat we de gemeenten niet mogen betuttelen. Er zijn nu al talrijke bepalingen die de betrokkenheid van de gemeenteraadsleden noodzakelijk maken. Als ze hun taak serieus nemen, zullen ze niet nalaten over deze zaken van gedachten te wisselen. Anders functioneert de lokale democratie niet zoals het hoort. De vraag is dus of we nog meer zaken moeten opleggen dan nu, of dat we vertrouwen moeten hebben in de lokale democratie.

Het is in ieder geval niet mijn bedoeling een systeem op poten te zetten waarin de Vlaamse overheid zich in de plaats stelt van het gemeentebestuur en zelf de contacten met de plaatselijke bevolking organiseert. Dat lijkt me niet getuigen van een moderne visie op bestuur. Elke overheid moet haar plicht doen. Ik kan me best voorstellen dat er in Vlaanderen gemeenten zijn waar weinig woorden worden vuilgemaakt aan de lokale mobiliteitsplannen. Moet een minister dan optreden in plaats van de gemeente? Het is geen goed idee om Vlaamse regels op te leggen die een plaatselijk debat verplichten. Het is trouwens zeer de vraag of zo'n maatregel het verhoopte doel zou bereiken.

Een heel andere discussie is of een gemeente voortdurend zoveel mogelijk zaken moet uitbesteden. Op die manier houdt ze uiteindelijk heel weinig expertise over.

Alle fracties klagen dat de procedures zo ingewikkeld zijn, maar tegelijk willen ze allemaal bepaalde onderdelen nog ingewikkelder maken. Uiteindelijk moeten we een keuze maken. Iedere overheid heeft haar eigen taken. Een gemeente die de bevolking niet betreft bij zo'n belangrijke aangelegenheid, is verkeerd bezig. Op de meeste plaatsen handelt men deze zaak wel op een correcte manier af.

Mevrouw Riet Van Cleuvenbergen : Mijnheer de minister, de realiteit van de betrokkenen verschilt wel eens van de mooie plannen van de beleidsverantwoordelijken. Dat is wat ik in de eerste plaats duidelijk wilde maken.

De gemeenteraad wordt onrechtstreeks bij de zaak betrokken door de aanduiding van een studiebureau, en bij het aanduiden van de afgevaardigden voor de begeleiding van het mobiliteitsplan. Dat garandeert niet dat er in de gemeenteraad daadwerkelijk over dit plan wordt gediscussieerd. Er wordt soms geschermd met het argument dat het plan nog niet definitief is omdat het nog moet worden behandeld door de auditcommissie. Een andere keer wordt dan weer gezegd dat het plan al is goedgekeurd door de minister, waardoor het on-

Van Cleuvenbergen

zinnig zou zijn om er nog over te beginnen debatteren.

Er is expliciet gezegd dat de bevolking zou worden betrokken bij het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, en bij de opstelling daarvan zijn er ook publieke hoorzittingen geweest. Dat is bijzonder positief.

Het mobiliteitsplan is in feite nog veel concreter. De lokale bevolking houdt bij haar bedenkingen over een dergelijk project eerst en vooral rekening met de veiligheid van voetgangers en fietsers. Daarom betreur ik dat dit niet expliciet wordt ingeschreven, zoals dat met andere plannen wel gebeurt. De gemeenteraad moet dit niet expliciet goedkeuren, wel onrechtstreeks. Dat is een vergissing. Op het moment dat een convenant wordt afgesloten en de oriëntatienota conform is, neemt het Vlaams Gewest als het ware beslissingen die door de gemeente worden gevraagd.

Mijnheer de minister, u zegt dat u wilt bijsturen. Of er al dan niet meer aandacht moet worden besteed aan de wijze van formaliseren, laat u buiten beschouwing. Dat is toch al te gek. Op dit moment hebben bijna alle gemeenten dit plan conform verklaard. *(Opmerkingen van minister Steve Stevaert)*

Uit de cijfers van de Limburgse gemeenten blijkt dat in 40 gemeenten de oriëntatienota conform werd verklaard.

Minister Steve Stevaert : De oriëntatienota wel.

Mevrouw Riet Van Cleuvenbergen : Er werd me gezegd dat als deze nota conform is verklaard, men al aanspraak kan maken op subsidiëring via de bijakten en dat er al projecten kunnen worden opgestart. Mijnheer de minister, kunt u daarover enige verduidelijking geven ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw Van Cleuvenbergen, er zijn een aantal misvattingen. Er zijn zeer weinig gemeenten in Vlaanderen waar geen debat is gevoerd. In sommige gemeenten worden de discussies gevoerd in ad-hoccommissies. Ik ben net zoals u bekommerd om de betrokkenheid van de burger, maar uit uw fractie krijg ik andere signalen. Ze vraagt me om de zaak zo eenvoudig mogelijk te maken en niet in de plaats te treden van de gemeente. Dat zal in mijn fractie ook wel zo zijn. Degenen die in de oppositie zitten, zullen een totaal

andere ervaring hebben dan degenen die tot de meerderheid behoren. Via de extra bijakten krijgen de gemeentebesturen mogelijkheden.

U hebt verwezen naar het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Dat is toch wel een totaal andere zaak, want dat is geen gemeentelijk plan. Vlaanderen organiseerde de inspraak met de provincie- en de gemeentebesturen. Dat was de logica zelf.

In dit geval moeten we erover waken dat we ons niet in de plaats stellen van de gemeentebesturen. Ik ben steeds bereid in te gaan op zinvolle suggesties, die de zaak niet moeilijker maken.

Ik kan u wel zeggen dat na de oriëntatienota de hel soms pas echt losbreekt.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verkeerssituatie op het kruispunt van de gewestweg N171/Pierstraat

de voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Van den Eynde tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verkeerssituatie op het kruispunt van de gewestweg N171/Pierstraat.

Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, voor de aanleg van fietspaden langs een gewestweg kunnen gemeenten 100 percent subsidies krijgen van het Vlaams Gewest indien ze dat fietspad sneller kunnen aanleggen. Als het om een minder prioritair fietspad gaat, waarvan de aanleg nog veel langer op zich zou laten wachten, dan moeten ze slechts 20 percent van de kosten zelf dragen. Maar dan moeten de gemeenten wel over een goedgekeurd mobiliteitsplan beschikken. Mijnheer de minister, met dit systeem wilt u de gemeenten responsabiliseren om zelf fietspaden aan te leggen.

Ik heb al meermaals gesproken over de mobiliteitsproblemen in Kontich. Dat is niet onlogisch. De gemeente Kontich wordt door de aanwezigheid van

Van den Eynde

drie gewestwegen die de gemeente doorkruisen – de N171, de E19 en de N1 – en verderop de N178 geconfronteerd met veel verkeersproblemen. Niet alle problemen vallen evenwel onder de bevoegdheid van het Vlaams Gewest.

In Kontich zijn 9 scholen gevestigd, waaronder 4 secundaire. Door de aanwezigheid van deze scholen is er veel fietsverkeer. Twee van deze secundaire scholen zijn gelegen aan een gewestweg. Eén ervan bevindt zich op de hoek van de N171 en de Pierstraat. Deze school met 1244 leerlingen ondervindt dagelijks problemen. Veel ouders zijn bang als hun kinderen het kruispunt van de N171, vanuit de Pierstraat richting centrum van Kontich, moeten oversteken. Dat kruispunt is immers gelegen aan de afrit van de E19. De automobilisten, waaronder veel Kontichnaren, zoeken aansluiting met de E19 via de oprit in Kontich.

Het is absoluut noodzakelijk dat er een veilige oversteekplaats voor de fietsers wordt aangelegd. De school ligt aan een gewestweg. Dagelijks kruisen fietsers uit Aartselaar, Reet, Kontich, Lint en omstreken de weg.

Mijnheer de minister, hebt u in het verleden reeds een aantal kruispunten op deze gewestweg onderzocht ? Werden er naar aanleiding van de doortrekking van de N171 reeds tellingen uitgevoerd op dit kruispunt ? Ik heb deze vraag al meermaals gesteld, maar ik heb er steeds zeer vage antwoorden op gekregen. Zijn er momenteel reeds ingrepen gepland op deze gewestweg, zoals bijvoorbeeld op het kruispunt met de Villermontstraat ?

De fietsersbond heeft een aantal knelpunten naar voren gebracht. Hoe denkt u die problemen weg te werken ? Meent u dat de dagelijkse oversteek aan het kruispunt van de N171 en de Pierstraat dringend moet worden herbekeken ? Welke oplossing staat u voor ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, geachte leden, mevrouw Van den Eynde, inmiddels is er een algemene offerteaanvraag gepubliceerd voor het opmaken van een streefbeeld, inclusief landschapsstudie, en van een uitvoeringsontwerp voor de N171 tussen de N1 en de Industrieweg in Niel. De toewijzing van de opdracht is gepland voor eind 2001, begin 2002.

Naast de studie van een nieuw aan te leggen verbinding tussen het bedrijventerrein Krekelenberg in Boom-Niel en de bestaande N171, zullen eveneens de nodige aanpassingen aan de huidige weg worden bestudeerd. Bijzondere aandacht zal hierbij gaan naar de aanleg of herinrichting van de verscheidene kruispunten en oversteken. In het kader van deze studieopdracht zullen ook kruispunttellingen worden uitgevoerd. Het gemeentebestuur van Kontich zal vanzelfsprekend betrokken worden bij de uitvoering van deze studieopdracht.

De onveiligheid op de N171, voornamelijk aan het kruispunt met de Villermontstraat en de Keizershoek, werd reeds verscheidene malen besproken op de Provinciale Commissie voor de Verkeersveiligheid. Als gevolg hiervan werden een aantal beperkte maatregelen gerealiseerd. Vooraleer we kunnen overgaan tot ingrijpende maatregelen zoals de omvorming van kruispunten tot rotondes, moeten de resultaten van de streefbeeldstudie beschikbaar zijn. Deze studie zal in de loop van 2002 afgerond worden. Hierna kunnen we overgaan tot concrete maatregelen op het terrein.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Erik Matthijs tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het ontwerpbesluit inzake de bevordering van elektriciteitsopwekking uit hernieuwbare energiebronnen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Matthijs tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het ontwerpbesluit inzake de bevordering van elektriciteitsopwekking uit hernieuwbare energiebronnen.

De heer Matthijs heeft het woord.

De heer Erik Matthijs : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, in september hebben we het voortgangsrapport 2000-2001 gekregen over het uitvoeringsplan 'Organisch biologisch afval'. Als lid van de commissie voor Leefmilieu heb ik uiteraard dat rapport doorgenomen. Op het eind staat een ontwerpbesluit van de Vlaamse regering inzake de bevordering van elektriciteitsopwekking uit hernieuwbare energiebron-

Matthijs

nen. Er staat ook vermeld dat de tekst nog niet officieel werd gepubliceerd.

Ik heb de vraag om uitleg ingediend op 18 oktober. In het Staatsblad van 23 oktober 2001 is ondertussen het besluit gepubliceerd. De tekst verschilt sterk van het ontwerpbesluit.

Mijnheer de minister, een aantal van de vragen die ik u heb overgemaakt, wens ik hier te herhalen. Wat is de definitie van 'hernieuwbaar'? In het besluit heeft men het ook over ongewenste effecten bij een grootschalige toepassing van de biomassa, zoals het gebruik van bestrijdingsmiddelen.

Kunt u de ongewenste effecten verklaren bij een grootschalige toepassing van biomassa, zoals het gebruik van bestrijdingsmiddelen? Kunt u het kader schetsen? Hoe kan de OVAM de hoeveelheid energie bepalen die opgewekt werd uit de organisch-biologische fractie van afvalstromen?

Het keuringsverslag moet bevestigen dat de metingen van de geproduceerde elektriciteit voldoen aan nationale en internationale richtlijnen. Worden daar de gewestelijke richtlijnen niet vergeten? Wat is de betekenis van het vrij verhandelbaar zijn van een groenestroomcertificaat? Onder wie worden groenestroomcertificaten verhandeld?

Op verzoek van de eigenaar kan een certificaat uit de handel worden genomen. Dit zou volgens dit besluit willen zeggen dat de eigenaar de groene stroom verbruikte. Wat wordt hiermee juist bedoeld?

In artikel 28 van het Elektriciteitsdecreet – maar het kan ook artikel 27 zijn – worden veel opdrachten toegewezen aan de regulariseringsinstantie. Wanneer wordt die regulariseringsinstantie samengesteld? Is er reeds een datum van inwerkingtreding bepaald? Kan de Afdeling Natuurlijke Rijkdommen en Energie voor deze bijkomende taken extra personeel aanwerven? Als die afdeling deze taak vanaf 1 januari 2002 op zich neemt, is het dan nog opportuun een regulariseringsinstantie op te richten? Wanneer kunnen wij de eerste netbeheerders verwachten?

Zolang er geen leveringsvergunningen worden toegekend, moeten de bestaande elektriciteitsleveranciers handelen alsof zij wel reeds in het bezit zouden zijn van een leveringsvergunning. Als iedere elektriciteitsleverancier al zo moet handelen, wat is dan nog het nut van een leveringsvergunning?

Mijns inziens is het bekomen en toewijzen van een vergunning hierdoor verworden tot een bijkomende nutteloze administratieve procedure. Of is het de bedoeling om sommige leveranciers – die zich nu reeds aan de voorwaarden houden – later geen vergunning toe te kennen en dus het aantal vergunningen te beperken?

Tot slot wens ik nogmaals te beklemtonen dat mijn vraag enigszins vertekend werd door de publicatie van het betreffende besluit op 24 oktober 2001.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, collega's, het besluit van de Vlaamse regering van 28 september 2001 inzake de bevordering van de elektriciteitsopwekking uit hernieuwbare energiebronnen werd in het Belgisch Staatsblad gepubliceerd op 23 oktober 2001.

Het woord 'hernieuwen' betekent volgens Van Dale 'weer doen ontstaan, van nieuwe kracht, van nieuw leven voorzien'. Feit is dat het woord 'hernieuwbaar' steeds meer ingang vindt in het Nederlandstalige taalgebied, vooral met betrekking tot de duurzame energiebronnen die niet kunnen worden uitgeput door menselijk toedoen, maar voortdurend 'hernieuwd' worden.

Zo worden met betrekking tot het energiebeleid in Vlaanderen de hernieuwbare energiebronnen gedefinieerd als alle andere energiebronnen dan fossiele brandstoffen of kernsplijting die op een duurzame wijze ingezet kunnen worden. Deze definitie haal ik uit het Elektriciteitsdecreet van 17 juli 2000.

Een bron van hernieuwbare energie wordt gevormd door de winning van energie uit energieteelten. Dit zijn gewassen die uitsluitend of voornamelijk voor de opwekking van energie geteeld worden. In het geval van niet-houtige energieteelten, bijvoorbeeld koolzaad, is de milieubelasting dezelfde als die van de klassieke akkerbouwgewassen, met name bemesting en het gebruik van pesticiden.

Intussen is op vraag van de Raad van State het oorspronkelijk in het ontwerpbesluit ingevoegde artikel 2, paragraaf 3, geschrapt. Daarin werd de Vlaamse regering gemachtigd om bijkomende voorwaarden op te leggen aan het grootschalig gebruik van biomassa. Dit neemt niet weg dat de Vlaamse regering haar standpunt heeft bevestigd dat de grootschalige toepassing van biomassa geen aanleiding mag geven tot ongewenste effecten in functie van het gebruik van bestrijdingsmiddelen, de biodiversiteit of de beschikbaarheid van bio-

Stevaert

massa als grondstof voor hoogwaardiger toepassingen. Indien deze ongewenste effecten optreden, zal de Vlaamse regering voor de toekenning en aanvaarding van groenestroomcertificaten bijkomende voorwaarden stellen aan het gebruik van biomassa.

Wat de organisch-biologische fractie van afvalstromen betreft, zal in afspraak met de OVAM bepaald worden in welke mate zij analyses en steekproeven op het vlak van minimale kwaliteit, homogeniteit, drogestofgehalte en verbrandingswaarde van de thermisch te valoriseren biomassa zal doorvoeren tot bepaling van de opgewekte energie.

Op de vraag of elk keuringsverslag niet moet voldoen aan de gewestelijke richtlijnen, is het evident dat met de notie 'nationale richtlijnen', zoals opgenomen in het uitvoeringsbesluit, zowel de federale als de gewestelijke richtlijnen bedoeld worden.

De groenestroomcertificaten worden vrij verhandeld onder de verplichtinghouders, zijnde, zolang er gebonden afnemers zijn, de distributienetbeheerders en leveranciers aan eindafnemers van elektriciteit, aangesloten op het distributienet. Aangezien de elektriciteit die op het net geplaatst wordt voortdurend in evenwicht is met de globale elektriciteitsvraag, kan gesteld worden dat alle groene stroom die momenteel geproduceerd wordt ook voortdurend fysisch verbruikt wordt. De geproduceerde – en dus ook verbruikte – groene stroom wordt zichtbaar gemaakt door de certificaten. Deze groenestroomcertificaten worden volledig gescheiden van de fysische elektriciteit verhandeld. Door inlevering, verdwijning of het verlopen van de geldigheidsduur van zo'n certificaat heeft de overheid zekerheid dat de overeenkomstige hoeveelheid werd geproduceerd én verbruikt.

Indien een eigenaar van een certificaat dit niet verkoopt aan een verplichtinghouder en dit certificaat dus uit de handel neemt, zal deze verplichtinghouder de overeenkomstige hoeveelheid ergens anders moeten zoeken waardoor de eigenaar, weliswaar onrechtstreeks, de vraag naar certificaten – en dus de productie van groene stroom – verhoogt.

De reguleringsinstantie kan pas juridisch en feitelijk operationeel worden bij de aanwerving van de

voorzitter. De voorzitter wordt in de loop van de maand november aangesteld door de Vlaamse regering en zal zijn functie zo snel mogelijk opnemen. Voor eind 2001 zullen de beheerders voor de elektriciteitsmarkt worden aangesteld. De beheerders van de gasmarkt worden aangeworven in de eerste helft van 2002.

De afdeling Natuurlijke Rijkdommen en Energie kan met het huidige personeelsbestand gedurende een overgangsperiode instaan voor een aantal basiswerkzaamheden. Deze afdeling verricht in het kader van de uitvoering van het systeem van groenestroomcertificaten uitsluitend voorbereidend werk. De effectieve implementatie is een opdracht voor de reguleringsinstantie.

Voor het einde van dit jaar zal een aankondiging in het Belgisch Staatsblad verschijnen tot bekendmaking van het opstarten van de procedure tot aanwijzing van de netbeheerders.

Bij wijze van overgangsmaatregel werden de huidige elektriciteitsdistributeurs aangewezen als distributienetbeheerder voor het gebied waarin zij de elektriciteitsdistributie verzekeren. Die overgangsmaatregel eindigt op het ogenblik dat, overeenkomstig de voorwaarden van de voormelde procedure, een distributienetbeheerder wordt aangewezen, ten laatste op 5 september 2002.

Bij het toekennen van de leveringsvergunningen wordt uitgegaan van een vrije markt waar de spelers aan een aantal minimumeisen moeten voldoen op het vlak van financiële, technische en professionele betrouwbaarheid. Daarnaast moeten zij getuigen van voldoende capaciteit om aan de behoeften van de klanten te kunnen voldoen en moeten zij de nodige onafhankelijkheid bezitten ten aanzien van de netbeheerders. Deze voorwaarden hebben niet als einddoel het aantal marktspelers te beperken, maar dienen om de Vlaamse consument te vrijwaren voor leveranciers die geen kwaliteitsvolle voorradingszekerheid kunnen bieden. Momenteel bevinden wij ons in een overgangsfase. De eerste aanvragen tot toekenning van een leveringsvergunning zijn momenteel in behandeling.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Veerle Declercq tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verbindingsweg Kennedy-De Bolle te Oostende

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Declercq tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verbindingsweg Kennedy-De Bolle te Oostende.

Mevrouw Declercq heeft het woord.

Mevrouw Veerle Declercq : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, op 21 oktober 2001 werd in Oostende de verbindingsweg Kennedy-De Bolle geopend. Sta me toe mijn vraag te starten met een positieve noot, want die verbindingsweg betekent een verbetering. Het is nu reeds merkbaar dat het drukke verkeer – en vooral het vrachtverkeer – de binnenstad links laat liggen.

Toch betekent het ook een gemiste kant voor de zwakke weggebruikers. Ik denk daarbij niet alleen aan fietsers, maar ook aan voetgangers, ouders met kinderwagens en rolstoelgebruikers. Voor hen is de weg echt chaotisch. Een ander probleem is dat het verkeer er nog steeds stropt, maar dat is niet meteen onze bezorgdheid.

Ik vind het erg moeilijk om op de details in te gaan, omdat ik geen verkeerstechnisch deskundige ben. De vraag is wat er concreet kan worden gedaan aan de veiligheid. Heeft de minister zicht op de knelpunten ? Hoe kan hieraan worden verholpen en wat zal er daadwerkelijk gebeuren, in de eerste plaats voor de zwakke weggebruiker ?

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mijnheer de voorzitter, ik voel me verplicht om mij aan te sluiten bij deze vraag. Dit dossier gaat al sinds mensenheugenis mee. Ik herinner me mijn eerste periode in het parlement van 1989 tot 1991 nog. Toen was de heer Sauwens minister van Openbare Werken. Hij heeft uitdrukkelijk beloofd om de eerste spadensteek te geven voor de verkiezingen van 24 november 1991. Het heeft echter nog heel lang geduurd vooraleer men daadwerkelijk met de werken is begonnen. Mijn waardering gaat uit naar degenen die dit geforceerd hebben. Er is onder andere een ingenieur die hier zijn levenswerk van heeft gemaakt.

Er is ook vanaf het begin gezegd dat het aanleggen van de brug een compromis was. Er zijn inderdaad nadelen aan verbonden. Mevrouw Declercq vindt de files niet het eerste probleem, maar eigenlijk is het dat wel. Er ontstaat filevorming en daar wil ik nog eens extra aandacht voor vragen. Is de minister op de hoogte van de verkeersproblemen ?

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de voorzitter, mevrouw Declercq heeft het over de veiligheid van de zwakke weggebruiker op grote rotondes. Ik heb tijdens een reis in het Verre Oosten een zeer eenvoudige oplossing gezien die bovendien nog goedkoop is. Er wordt voor hen boven de grond een ander rotonde op een aantal palen aangelegd. Ik weet dat het niet voor alle rotondes kan, maar er komen er in Vlaanderen zeker een aantal in aanmerking.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, ik zal de suggestie van de heer Decaluwe zeker laten onderzoeken.

Bij het ontwerp van de verbinding Kennedy-De Bolle werd wel degelijk rekening gehouden met de veiligheid van de fietsers. Het fietspad is over zowat de hele lengte gescheiden van de rijweg. In de bocht ter hoogte van de dokken werd dit voorlopig gerealiseerd door middel van afgeknotte New Jerseys die nog door leuningingen zullen worden vervangen. Enkel op het eigenlijke brugdek was een dergelijke scheiding niet mogelijk. Op deze plaats is echter in een voldoende brede veiligheidsstrook voorzien tussen de rand van de rijweg en het eigenlijke fietspad.

De knooppunten die u verwarrend noemt, zijn in hoofdzaak beveiligd met verkeerslichten. Dit is het geval ter hoogte van het kruispunt met de Zandvoordestraat en het kruispunt met de Slijkensesteenweg en de Prins Albertlaan. Op deze knopen worden de fietsers onder bescherming van de verkeerslichten geleid naar het vrijliggend dubbelrichtingsfietspad aan de noordzijde van de nieuwe verbinding. Dit dubbelrichtingsfietspad loopt via een aparte fietstunnel onder de sporen, wat de fietsers een optimaal comfort en bescherming biedt. De fietsers richting centrum kunnen eens voorbij de fietstunnel gebruikmaken van het bestaand fietspad langsheen de Konterdamkaai. Op het punt waar de fietsers de gemeentelijke Konterdamkaai moeten oversteken werd ter beveiliging een wegversmalling aangebracht.

Stevaert

Het knooppunt met de Vergunningenstraat werd uitgebouwd als een verkeerscomplex waarbij de fietsers geen voorrang hebben. Gelet op de categorisering van deze verkeersinfrastructuur als primaire weg is dit echter een logische oplossing. Het verkeerscomplex werd zo aangelegd dat er een goede zichtbaarheid is voor alle weggebruikers.

Wat de Sloepenstraat en Vergunningenstraat betreft, is uw bemerking terecht. Langs deze wegen zijn inderdaad geen fietsvoorzieningen aanwezig. Het betreft echter gemeentewegen waarvoor enkel de stad Oostende initiatieven kan ontwikkelen.

Tot slot wil ik aanstippen dat de nieuwe verbinding Kennedy-De Bolle een cruciale schakel vormt in het verkeersnetwerk van Oostende. Deze nieuwe verbinding weert alle doorgaand autoverkeer uit het centrum van Oostende. De verkeersveiligheid en de -leefbaarheid zullen hierdoor aanzienlijk toenemen in het centrum van Oostende. Voor het openbaar vervoer is een betere doorstroming mogelijk. De aanleg van de verbinding Kennedy-De Bolle vormt dan ook een aanzienlijke meerwaarde voor de stad.

Iedereen is ervan overtuigd dat dit een zinvolle investering is. Sommige knelpunten situeren zich op het niveau van de stad Oostende. Andere knelpunten zijn misschien niet meer oplosbaar omwille van conceptuele afwegingen die er zijn gemaakt. De

heer Loones wees er al eerder op dat er in dit dossier een aantal compromissen zijn verwerkt. Waar er wel nog bijsturingen mogelijk zijn, wil ik me engageren om dat met de betrokkenen te bekijken.

Mijnheer Loones, men heeft me de eerste dag gemeld dat er een erg grote file stond. Ik krijg nu berichten dat er al minder problemen zijn. Ik weet niet hoe dit zal evolueren. We moeten het in elk geval blijven opvolgen. Grote infrastructuurwerken moeten ook de tijd krijgen om te 'werken'. In het meerjarenprogramma is er ook in geen extra midelen voorzien voor die zone. Ik ken echter een minister uit de regio die dat kan oplossen.

Ik heb contact gehad met mensen van de lokale fietsersbond. Zij hebben een aantal terechte opmerkingen gemaakt. Daarnaast is er ook onterechte kritiek geweest. Sommige zaken zijn niet haalbaar en onbetaalbaar.

Mevrouw Veerle Declercq : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Op verkeerstechnisch vlak kan ik onmogelijk op alle details ingaan. Zoals u zelf zegt, kunnen er nog verfijningen worden aangebracht die de veiligheid ten goede zouden komen, zeker die van de voetgangers.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 15.22 uur.*
