C115 – OPE13

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

Zitting 2001-2002

5 februari 2002

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie 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 de verkeersveiligheid in het arrondissement Gent-Eeklo

Vraag om uitleg van de heer Jos Stassen tot mevrouw Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, en tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het project Roomkauter in Steendorp, Temse

Vraag om uitleg van de heer Paul Van Malderen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aanleg van rotondes

Vraag om uitleg van de heer Frans Ramon tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aansluiting van de A19 met de R8 in Kortrijk

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over windmolenturbines langs de E403 en de A19

C115 – Omslag 2

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het memorandum van Kallo met Nederland

Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de gelijktijdigheid van wegenwerken

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 5 februari 2002

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De interpellatie wordt gehouden om 14.10 uur.*

Interpellatie 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 de verkeersveiligheid in het arrondissement Gent-Eeklo

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer De Roo tot de heer Stevaert, minister vicepresident van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verkeersveiligheid in het arrondissement Gent-Eeklo.

De heer De Roo heeft woord.

De heer Johan De Roo : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, deze interpellatie sluit aan bij het debat over verkeersveiligheid dat we vorige week in de plenaire vergadering hebben gehouden. Uiteraard is het moeilijk om tijdens zo'n debat specifieke en streekgebonden situaties aan te kaarten. Vandaar deze interpellatie waarmee ik de verkeersonveiligheid in het arrondissement Gent-Eeklo onder de aandacht wil brengen.

In het arrondissement Gent-Eeklo kwamen in 2001 78 mensen om het leven in het verkeer. Dat zijn er 22 meer dan in 2000 en 3 meer dan het jaar daarvoor. Het aantal verkeersdoden blijft dus duidelijk stijgen. Deze cijfers zijn afkomstig uit een analyse die door de federale politie werd opgemaakt. In deze analyse wordt daarenboven enkel gesproken over het gerechtelijke arrondissement Gent, dus niet over de hele regio. De slachtoffers die in 2001 op de autosnelwegen vielen, staan daarin niet vermeld. Ik heb het daarbij over de 11 ongevallen en 14 doden op de E17 en op de E40 in Oost-Vlaanderen. Heel merkwaardig is het feit dat niet de N49 of de zogenaamde 'dodenweg', maar wel de N9, dit is de oude baan Gent-Eeklo-Maldegem-Brugge die dwars door het arrondissement loopt, meer verkeersslachtoffers eiste. Elk verkeersslachtoffer is er uiteraard één te veel. Er vielen in 2001 negen verkeersdoden op de N9 en vier doden op de N49 of Expresweg. Ik heb reeds tal van schriftelijke vragen overgemaakt aan de minister met betrekking tot de Expresweg, de N9, de N44 Maldegem-Aalter, enzovoort. Wat de N9 betreft, moet ik telkens vernemen dat men nog niet gestart is met de opmaak van het streefbeeld, terwijl iedereen weet dat de N9 vier vakken heeft die dwars door het centrum van Eeklo lopen wat op zich waanzinnig is en een dodenpunt blijft.

Ook de omvorming van de N49 tot autoweg verloopt te langzaam. In oktober 2001 vonden nogmaals drie zware verkeersongevallen plaats op een afstand van nauwelijks 200 meter, namelijk op 17, 21 en 26 oktober en met als tragische balans twee doden en één zwaargewonde.

Wanneer men in het Vlaams Parlement het indicatief meerjarenprogramma openbare werken uitdeelt, moet ik telkens vaststellen dat er hier en daar wel infrastructuurwerken plaatsvinden langs de N49, onder meer de omvangrijke werken in de omgeving van Zelzate die aanzienlijke middelen opslorpen, maar de effectieve omvorming wordt altijd op de lange baan geschoven. Ik denk daarbij met name aan de oversteekplaatsen met verkeerslichten waar de meeste ongevallen gebeuren en die maar blijven bestaan. De N49 is levensgevaarlijk en een daadwerkelijke omvorming wordt echt dringend.

Natuurlijk moet men rekening houden met de bekende oorzaken van verkeersongevallen – overdreven snelheid, dronken sturen, door het rood licht rijden, enzovoort – maar ongevallen kunnen ook via infrastructurele ingrepen vermeden worden. Ik denk bijvoorbeeld aan de aanpassing van de weg-

De Roo

structuur, goed werkende onbemande camera's, verscherpte alcohol-en snelheidscontroles, enzovoort. Via grootscheepse controlecampagnes daalt het aantal slachtoffers, maar naast menselijke factoren en controlecampagnes is er ook nood aan infrastructurele aanpassingen.

Wat is de stand van zaken inzake de N9 ? Denkt men nog steeds aan een volledige herinrichting van deze gewestweg ? Als hierover concrete vragen gesteld worden aan de Gentse administratie, wordt telkens naar het streefbeeld verwezen. Concrete antwoorden blijven steeds uit.

Welke voorstellen werden langs de N9 reeds uitgevoerd door de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid ?

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de omvorming van de N49 tot autosnelweg ? Kunt u een duidelijke schets geven van de geplande werken, de effectieve op- en afritten en de timing van de werken ? Komt er al dan niet een op- en afrittencomplex in Kaprijke ?

Welke maatregelen worden genomen om de zware ongevallen met doden of zwaargewonden te vermijden op de N9 tussen Gent en Maldegem – om het enkel over de Oost-Vlaamse situatie te hebben – en in diezelfde zone op de N49 Antwerpen-Zeebrugge ?

De voorzitter : De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de verkeersonveiligheid in het arrondissement Gent-Eeklo ligt ook mij na aan het hart. De N9 tussen en Gent en Maldegem is dienaangaande een mooi voorbeeld van hoe het niet moet.

Dit is trouwens een probleem dat al vele jaren aansleept. Vandaar dat ik reeds op 7 december 2000 dienaangaande aan de minister een vraag om uitleg heb gesteld. Ik heb toen aangedrongen op snelle maatregelen omdat de N9 een typische gewestweg is met enerzijds doorgaand verkeer en anderzijds het lokale verkeer. Ik denk daarbij bijvoorbeeld aan de 8.000 leerlingen die Eeklo telt. Ik moet hier helaas aan toevoegen dat daar dit jaar alweer een fietser is doodgereden. De balans blijft dus stijgen.

De minister antwoordde toen dat de administratie reeds in 1995 een voorstel tot heraanleg had geformuleerd. Dat werd echter omwille van het terugbrengen op twee baanvakken verworpen door het lokale stadsbestuur, en dit onder druk van de handelaars. Ik ben dan ook bijzonder verheugd dat de heer De Roo een viervaksbaan nu 'waanzinnig' noemt. Ik hoop dat zijn partijgenoten uit Eeklo die mening delen.

De heer Johan De Roo : Ik denk niet dat daar twijfel over bestaat.

De heer Dirk Holemans : De minister antwoordde toen ook dat voor de uitvoering van ingrijpende infrastructuurwerken een bij-akte noodzakelijk was. Nadien bleef het echter stil, te stil. Om die reden heb ik op 29 maart 2001 een schriftelijke vraag gesteld, te meer omdat toen 2,5 miljoen euro ingeschreven stond voor de heraanleg.

U gaf me toen een vrij beperkt antwoord. U stelde dat er nog geen ontwerpplannen waren en dat een stuurgroep moest worden samengesteld. Die projectstuurgroep was dus nog niet eens bijeengekomen. Ik wil niet onmiddellijk iemand met de vinger wijzen, maar dit proces gaat toch tergend traag. De bevolking is vragende partij hiervoor. Er is hoop gewekt door het feit dat het budget terzake er daadwerkelijk is.

Mijnheer de minister, graag vernam ik dus van u wat de huidige stand van zaken is. Welke initiatieven zult u nemen zodat dit dossier zo snel mogelijk wordt gerealiseerd, maar dan wel zo dat men rekening houdt met de uitgangspunten en principes van het ontwerp van het Mobiliteitsplan Vlaanderen ? Dat bevat duidelijke richtlijnen voor gewestwegen die een doortocht vormen, namelijk het herleiden tot twee rijstroken en een maximumsnelheid van 70 kilometer per uur en van 50 kilometer per uur in de bebouwde kom. Over deze uitgangspunten mag geen discussie bestaan.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, geachte leden, in antwoord op deze vraag kan ik meedelen dat er op het indicatief meerjarenprogramma 2002-2004 in een bedrag van 2,5 miljoen euro is voorzien in 2002 voor de herinrichting van de doortocht van Eeklo. Om de opmaak van het ontwerp te begeleiden werd er inmiddels een stuurgroep opgericht. Verder wordt er nog dit jaar begonnen met de studie voor de opmaak van een streefbeeld voor de gewestweg N9 tussen de R4 te Gent en de R30 te Brugge. Momenteel wordt terzake een aanbesteding voorbereid door de afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen. Dit streef-

Stevaert

beeld wordt het referentiekader voor later geplande herinrichtingen op dit wegvak, en dit in functie van de categorisering van de weg in de respectievelijke provinciale ruimtelijke structuurplannen.

Dit betekent echter niet dat er ondertussen niets gebeurt. Langs de gewestweg N9 in de doortocht van Eeklo werden de fietspaden ter hoogte van de kruispunten uitgevoerd. In de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid werd beslist om de voetgangersoversteek aan de Garenstraat te verplaatsen naar het koopcentrum, 60 meter naar de Oostveldstraat toe. De linksafstrook voor de Raamstraat werd afgeknipt om de voetgangersoversteek beter te kunnen beveiligen en de loopafstand voor de voetgangers in te korten. De voetgangersoversteek aan de Pastoor De Nevestraat wordt naar de overkant van het kruispunt verplaatst. De PCV ging tevens akkoord om voetpaduitstulpingen te realiseren ter hoogte van de drie voetgangersoversteekplaatsen. De uitvoering ervan is gepland in de loop van de maanden maart en april van dit jaar.

Verder werden er ter hoogte van de N9 te Eeklo ook twee locaties geselecteerd die in aanmerking komen voor de plaatsing van onbemande camera's in de loop van 2002. Het betreft de kruispunten van de N9 met de Zuidmoerstraat en van de N9 in de zone met de Kaaistraat-Kerkstraat en de Collegestraat. Dat is nog nader te bepalen in overleg met het gemeentebestuur. Wat de omvorming van de gewestweg N49 tot autosnelweg betreft, werd voor de programmatie van de werken gekozen om deze omvorming aan te vatten vanaf Antwerpen in de richting van de kust. Momenteel is de omvorming van de N49 tot en met het kruispunt N49-R4 ofwel uitgevoerd, aanbesteed of in voorbereiding, dit met uitzondering van het toegangscomplex Kruisstraat te Moerbeke en het complex met de R4-Oost. De aanbesteding voor dit laatste project is gepland voor 2002. In 2004 is de bouw van de brug van de N434 te Eeklo gepland, en in 2005 de brug van de N458 te Assenede. Het is de bedoeling om ook daarna de omvorming continu voort te zetten en in de nodige middelen daartoe te voorzien.

Wat de inplanting van de op- en afritten betreft, wordt verwezen naar het eerder opgemaakte streefbeeld voor de N49. Dit streefbeeld voorziet in op- en afrittencomplexen te Zelzate, Eeklo en Maldegem op het grondgebied van de provincie Oost-Vlaanderen. De vraag of er al dan niet een complex behouden blijft in Kaprijke wordt nog verder bestudeerd bij de opmaak van de MER-studie voor de N49. De opmaak van deze MER-studie wordt kortelings, nu het streefbeeld klaar is, hervat. U ziet dat er dus wel degelijk belangrijke bedragen worden geïnvesteerd in de omvorming van de N49. De kostprijs van de laatste aanbesteding voor de bouw van een verkeerscomplex ter hoogte van de kruising van de N49-R4 West bedroeg net geen 24,789 miljoen euro. Aanvullend op de stelselmatige omvorming van de N49 tot autosnelweg worden alle resterende gevaarlijke kruispunten uitgerust met onbemande camera's, met het oog op het verbeteren van de verkeersveiligheid van de N49. De volgende kruispunten zijn reeds uitgerust met onbemande camera's : in Assenede dat van de N 49 en de Stroomstraat ; in Maldegem dat van de N 49, de N 410 en de Aardenburgkalseide ; in Eeklo dat van de N49, de N455 en de Sint-Laureinsesteenweg. De plaatsing en het in werking stellen van volgende camera's is voorzien in de loop van 2002 : in Kaprijke op het kruispunt van de N49 en de Vaartstraat ; in Eeklo dat van de N 49, de N434 en de Peperstraat ; in Assenede dat van de N49 en de Stoepestraat.

Ik ben zelf ter plaatse geweest in Eeklo. Vroeger was daar discussie over het behoud van de vierbaansweg. Politiek gezien is dit nu echter een voorbijstreefde optie. Ze is alleszins niet meer wenselijk. Die knoop is doorgehakt. De directeur van de afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen is hier aanwezig vandaag. Als de voorzitter het toelaat zou hij nog bijkomende specifieke vragen kunnen beantwoorden.

De voorzitter : De heer De Roo heeft het woord.

De heer Johan De Roo : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw heel concrete antwoorden. Voor een aantal mensen is het hoopgevend dat deze zaken echt worden aangepakt. Dat is positief. We weten dat het uitvoeren van werken altijd moet worden gepland en dat dit in het investeringsprogramma moet komen. Daarvoor hebben we begrip.

Maar deze dramatische en tragische gebeurtenissen die nu en dan plaatsvinden in een aantal families nopen ons ertoe steeds op dit punt te blijven hameren. Dat is ook onze rol als parlementslid. We weten dat de minister inzake verkeersveiligheid een doorgedreven en structurele aanpak voorstaat. We hopen dat ook de regio Gent-Eeklo terzake prioritair zal worden behandeld. We hopen dat de opmaak van het streefbeeld, vooral langs de N9, niet op zich zal laten wachten. We hopen dat men heel concrete initiatieven kan nemen terwijl men dat streefbeeld nog aan het opmaken is. Dit kan immers geen alibi zijn om te wachten, omdat men

De Roo

niet goed zou weten wat er daar moet gebeuren. Op een aantal onveilige punten kunnen er alvast wel ingrepen gebeuren.

De voorzitter : De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Ik zou willen uitgaan op de uitnodiging van de minister om vragen te stellen aan de directeur van de afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen. Mijnheer de minister, als ik uw antwoord goed heb begrepen, zei u dat er een streefbeeld wordt opgemaakt voor heel de N9, van Gent tot Brugge. Op basis daarvan gaat men op bepaalde plaatsen de heraanleg uitvoeren. Betekent dit niet dat de heraanleg van de N9 te Eeklo, die op het budget voor 2002 staat, wordt uitgesteld ? Wat die concrete timing betreft zou ik van de directeur nog iets meer informatie willen hebben. Dan kunnen we de minister steunen en over de partijgrenzen heen dit dossier van verkeersveiligheid vooruit helpen. De heer De Roo zei het reeds : deze situatie, waarbij elke maand of om de paar maanden op één weg iemand wordt doodgereden, is onhoudbaar.

De voorzitter : Dan zou ik de directeur willen uitnodigen om wat nadere toelichting te verschaffen.

De heer Matthijs heeft het woord.

De heer Jean-Pierre Matthijs : In die hoek is er inderdaad altijd een dualiteit tussen de N49 en de N9. Ik wil erop wijzen dat we al inspanningen leveren bij de omvorming. Hoewel we van Antwerpen naar Brugge en Zeebrugge gaan, hebben we op dat vlak ondertussen al een en ander gedaan. Waar we het kunnen, proberen we het te doen.

Op de N49 zijn er weliswaar soms een paar spectaculaire ongevallen, maar er zijn er inderdaad veel meer – die misschien niet meteen in het oog springen – op de N9. De N9 is voor ons altijd een delicaat punt geweest. We willen daar nu voor eens en altijd mee afrekenen. We hebben terzake heel wat gesprekken gevoerd met de provincie. Dit was immers niet opgenomen in het RSV. We hebben dus alle inspanningen gedaan op dit in het provinciaal structuurplan te krijgen. Daarin is opgenomen dat dat een secundaire weg wordt, weliswaar onderverdeeld in verschillende types van secundaire wegen.

We blijven vragende partij en hebben dan ook in het programma doorgedrukt dat er een doortocht moet komen. We dringen aan bij de gemeente om daar mee door te gaan, onafhankelijk van het streefbeeld. Het is al jaren een moeilijke zone, en we hebben er al lang voor gepleit, maar dat is niet meteen gelukt.

De heer Dirk Holemans : Kunt u een concrete timing geven ?

De heer Jean-Pierre Matthijs : De stuurgroep is nu van start gegaan. Samen met de stad Eeklo zitten we dicht bij een oplossing. De gesprekken zijn plots stilgevallen op het type dwarsprofiel. We willen meer aandacht voor de veiligheid van de voetgangers en de fietsers, en voor de weg ernaast, die een ander dwarsprofiel had. In het begin en op het einde waren er 2 ronde punten.

Als men wil, kan het snel vooruitgaan. We kunnen dat enkel stimuleren. We hebben een procedure om de bevolking erbij te betrekken, maar dat element hebben we niet helemaal in eigen hand.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jos Stassen tot mevrouw Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, en tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het project Roomkauter in Steendorp, Temse

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Stassen tot mevrouw Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, en tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het project Roomkauter in Steendorp, Temse.

Minister Stevaert zal antwoorden in naam van minister Dua.

De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het feit dat deze vraag hier is beland, heeft te maken met de ondoorgrondelijke wegen van dit huis. Ik ben niettemin verheugd dat ze hier aan bod kan komen.

Ik vermoed dat de meeste collega's op de hoogte zijn van het project in Steendorp. Enerzijds komt de informatie van een VZW die al jaren opkomt

Stassen

voor de leefruimte in Steendorp, en die zich verzet tegen een hele reeks plannen tot aanleg en uitbating van een aantal deponieën in Steendorp. Anderzijds komt de informatie van de CVBA Steendorp, die het project Roomkauter wil realiseren.

De VZW Steendorp Leefruimte heeft het over monodeponie voor baggerspecie, de CVBA Steendorp spreekt over de realisatie van een nabestemming groengebied in de voormalige kleigroeve Roomkauter, via opvulling met droge baggerspecie of bouwstof. Hieraan kan men de twee verschillende opvattingen herkennen. Naar aanleiding van een gesprek tussen de gemeente Temse, de CVBA en de VZW, heb ik in de pers vernomen dat er een aantal wijzigingen zouden zijn in de voorliggende vergunningsaanvraag. Dit dossier gaat niet alleen over een milieuvergunning. De rivierbodem van de beneden-Zeeschelde moet ook worden gesaneerd. Het water kan maar proper worden als de bodem zuiver is.

Het dossier-Roomkauter sluit aan bij een ontwerp van beleidsplan dat in de vorige legislatuur werd opgemaakt door de administratie Leefmilieu en Infrastructuur, met het doel de rivierbodem van de beneden-Zeeschelde te saneren. Tot nu toe probeerde men het probleem op te lossen door het slib uit de Schelde in onderwatercellen in het Doeldok te deponeren. Die cellen raken stilaan vol. Daarom is men op zoek gegaan naar een definitieve berging van de baggerspecie uit de beneden-Zeeschelde. Er werden een aantal opties uitgewerkt in het ontwerp 'beleidsplan sanering waterbodem beneden-Zeeschelde'. Begin 2000 heb ik daar ook een vraag over gesteld. De minister heeft toen geantwoord dat er verschillende opties waren. Die zijn uitgewerkt door de administratie Waterwegen en Zeewezen. Het project Steendorp is een vertaling van dat beleidsplan.

Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken in het dossier-Roomkauter ? Wat is de stand van zaken in het dossier 'beleidsplan sanering waterbodem beneden-Zeeschelde' ? U hebt op deze vraag begin 2000 al geantwoord. Ondertussen zijn we twee jaar verder en zijn er misschien bepaalde zaken veranderd. In dat beleidsplan werden verschillende opties overwogen : Roomkauter, de kleiput tussen Burcht en Kruibeke en de definitieve berging in het zeehavengebied. In welke mate past het dossier-Roomkauter in dat beleidsplan ? Zijn de andere opties weggevallen ? Worden de andere bestemmingsmogelijkheden, kleiputten in het Waasland of bestemming in het havengebied, of andere verwerkingsmogelijkheden verder onderzocht ? Men heeft ook geëxperimenteerd met het vermengen in geëxpandeerde kleikorrels bij Argex in Kruibeke of andere bouwstoffen. Is een monodeponie of een opvulling met baggerspecie, rekening houdend met het voorzorgsprincipe, vlakbij een woonkern aangewezen ?

De voorzitter : De heer Wymeersch heeft het woord.

De heer Frans Wymeersch : Mevrouw de voorzitter, ik kan de heer Stassen bijtreden als hij zegt dat de wegen van dit huis ondoorgrondelijk zijn. Op 26 september heb ik over deze materie een vraag om uitleg gericht aan minister Dua. Die werd onontvankelijk verklaard omdat er nog een beroepsprocedure hangend was bij minister Dua. Het kwam dus niet toe aan een parlementslid om daar een vraag over te stellen. Nu is het dus wel mogelijk om daarover een vraag te stellen, zij het aan de minister van Openbare Werken.

Verder sluit ik me grotendeels aan bij de bedenkingen en vragen van de heer Stassen. Ik wil echter benadrukken dat een groot deel van de bevolking heel wat bezwaren heeft geuit en nog steeds uit in dit dossier. Bovendien speelt het provinciebestuur van Oost-Vlaanderen hierin zowel rechter als partij. Het vraagt een milieuvergunning aan, terwijl het bezwaren naast zich neerlegt en een vergunning aflevert. Is het niet mogelijk een dergelijke manier van werken te vermijden ? Moet er geen decretale aanpassing komen waarbij aanvrager en verlener van vergunningen niet langer dezelfde instantie kunnen zijn ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : In het dossier-Roomkauter dient de CVBA Steendorp een milieuvergunningsaanvraag in voor de verwerking van onderhoudsbaggerspecie in de verlaten kleiput, genoemd Roomkauter, te Steendorp. Dit dossier valt in principe volledig onder de bevoegdheid van de minister van Leefmilieu, mevrouw Dua.

Ik schets even de huidige stand van zaken. Bij besluit van 9 augustus 2001 verleende de bestendige deputatie van de provincieraad van Oost-Vlaanderen een milieuvergunning aan de CVBA Steendorp voor het exploiteren van een baggerspeciedeponie in de voormalige kleigroeve Roomkauter te Temse. Daartegen tekenden het college van burgemeester en schepenen van Temse, de VZW Steendorp Leefruimte, de VZW Milieuwerkgroep Ons Streven en

Stevaert

49 particulieren beroep aan. Dit beroep heeft een opschortend effect.

Het dossier is op 12 november 2001 behandeld in de gewestelijke milieuvergunningscommissie. In functie daarvan had de CVBA Steendorp een aantal milderende maatregelen in het dossier aangebracht, onder andere het schrappen van het onderdeel 'laguneren' in de aanvraag. Ze stelde voor het vroegere project 'laguneren en bergen van afvalstoffen' te wijzigen in een project van 'nuttig gebruik van bouwstop'. Het laguneren zou elders gebeuren. Het nemen van een beslissing over de milieuvergunningsaanvraag in het kader van de beroepsprocedure valt echter onder de bevoegdheid van minister Dua.

In het kader van de uitvoering van het beleidsplan 'sanering waterbodem beneden-Zeeschelde' is er in de voorbije jaren jaarlijks, tot en met het jaar 2001, een hoeveelheid onderhoudsbaggerspecie van 300.000 ton droge stof uit de toegangsgeul van de Kallosluis geborgen in cellen in de Waaslandhaven. De capaciteit van deze cellen is echter opgebruikt.

Voor de verwerking van de baggerspecie uit de Schelde wordt nog steeds geopteerd voor een ontwatering van de onderhoudsbaggerspecie in laguneringsvelden in de Waaslandhaven, gevolgd door een definitieve berging van de droge specie in een hiervoor geschikte locatie. Hiervoor is momenteel een MER in opmaak.

Voor de verwerking van de baggerspecie uit de Antwerpse havendokken wordt onderzoek verricht naar de mogelijke toepassing van mechanische ontwateringtechnieken in plaats van de aanleg van laguneringsvelden.

De werkgroepen van zowel het Strategisch Plan Haven van Antwerpen-Linkeroever als het Strategisch Plan Haven van Antwerpen-Rechteroever buigen zich verder over de mogelijke inplantingplaatsen voor de slibverwerking.

In de nieuwe Nederlandse WVO-vergunning – wetgeving verontreiniging oppervlaktewateren – wordt de op het land te bergen specie voor de onderhoudsbaggerwerken in de Westerschelde gereduceerd van 300.000 naar 150.000 ton droge stof per jaar. De specie moet niet enkel meer uit de beneden-Zeeschelde afkomstig zijn, maar mag uit het hele stroomgebied komen. Hierdoor is dit probleem tijdelijk beheersbaar, in afwachting van oplossingen ten gronde.

In het beleidsplan werd de verlaten kleiput Roomkauter in Steendorp aangegeven als potentiële bergingszone voor onderhoudsbaggerspecie die vooraf ontwaterd is in laguneringsvelden in de Waaslandhaven. Het beleidsplan vermeldt echter niet volgens welke procedure deze zone door het Vlaams Gewest verworven of in gebruik genomen zou worden.

In het beleidsplan waren drie potentiële bergingszones opgegeven : de kleiputten te Steendorp, de kleiontginningsput van de firma Argex op de grens tussen de gemeenten Zwijndrecht en Kruibeke en het zuidelijk reservegebied voor bufferzone in de Waaslandhaven. De afdeling Zeeschelde heeft een vergelijkende studie laten uitvoeren over deze potentiële bergingszones.

In de werkgroep van het Strategisch Plan Linkeroever wordt onderzocht in welke mate de ruimtebuffer die rond het havengebied zal worden aangelegd, in aanmerking kan komen voor de berging van ontwaterde specie.

De effecten van de opvulling van de kleiput met baggerspecie zijn onderzocht en besproken in het MER. Ook werden een aantal milderende maatregelen voorgesteld. Door de stand van zaken van het dossier zijn die evenwel nog niet aan de orde. Alle afwegingen die kunnen resulteren in het al dan niet afleveren van een milieuvergunning, zijn een bevoegdheid van de minister van Leefmilieu.

De voorzitter : De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen : Ik dank de minister voor zijn antwoord. Het nieuwe akkoord met Nederland waarbij de te bergen baggerspecie is gehalveerd, heeft toch een aantal gevolgen. Dit betekent dat maar de helft aan bergingsruimte nodig is. Daardoor komt het dossier in een ander daglicht te staan. Een vermindering van 3 miljoen kubieke meter bergingsruimte naar 1,5 miljoen kubieke meter, op jaarbasis, heeft belangrijke gevolgen voor het beleidsplan inzake de sanering van de Zeeschelde.

Minister Steve Stevaert : Die halvering is inderdaad belangrijk, maar het is niet mijn bevoegdheid daaruit conclusies te trekken. Het is de minister van Leefmilieu die zich daar in het kader van de Vlarem-procedure, over moet uitspreken.

De heer Jos Stassen : Het probleem wordt daardoor toch iets beheersbaarder, en het beleidsplan misschien iets makkelijker uitvoerbaar.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Paul Van Malderen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aanleg van rotondes

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Van Malderen tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aanleg van rotondes.

De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Paul Van Malderen : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, er is de laatste weken heel wat te doen over verkeersveiligheid. Daarbij wordt vaak de nadruk gelegd op repressieve maatregelen. Hoewel die er moeten zijn, meen ik dat meer aandacht moet worden besteed aan begeleidende maatregelen, vooral inzake de infrastructuur.

In theorie is de technologie al zover ontwikkeld dat een wagen zonder chauffeur de straat kan worden opgestuurd. Dat is echter, omwille van de ingewikkelde infrastructuur van de verschillende gemeenten, nog te duur. Ik beperk me vandaag tot de rotondes.

Rotondes zijn meestal te klein. Tien jaar geleden waren ze een echt modeverschijnsel. Elke gemeente wilde ronde punten, op korte afstand van elkaar. De verlichting van de rotondes is heel ongelijk. Bij sommige rotondes staat de verlichting – met meestal hoge verlichtingspalen – aan de buitenkant. Hierdoor ontstaat 's nachts een donkere binnenruimte en is de kans groot dat men het rond punt niet snel genoeg opmerkt en rechtdoor rijdt. Dat gebeurt bijvoorbeeld elk week in Zele. Twee kilometer verder, op de weg van Grembergen naar Dendermonde is er een rond punt met lagere verlichting in het midden van de rotonde. Daar gebeurt nooit een ongeluk.

Ik wil de minister dan ook vragen om meer normering over de aanleg van rotondes, meer bepaald over de afmetingen van en de afstanden tussen de ronde punten. Tussen Willebroek en Dendermonde bijvoorbeeld zijn er voortdurend files omdat de rotondes te dicht bij elkaar liggen.

Bestaat er een reglementering daarover ? Zo ja, kan die dan worden herzien ? Kan de bouwheer – de gemeente, de provincie of het gewest – terzake geen verplichting worden opgelegd ?

De voorzitter : De heer Geraerts heeft het woord.

De heer Jean Geraerts : Ik sluit me aan bij de heer Van Malderen. Een typisch voorbeeld van deze problematiek is de Europalaan in Genk. Die is volledig opnieuw ingericht met vier rotondes en één verkeerslicht op 1,5 kilometer afstand. Dit zorgt 's morgens en 's avonds voor files en zelfs voor volledige stilstand. De rotondes zijn misschien wel veiliger maar zorgen toch voor de nodige verkeersopstoppingen.

Wat de rotondes met twee rijstroken betreft, die zorgen voor heel wat ongevallen. De vraag is bovendien wie voorrang heeft als twee wagens zich tegelijkertijd op het rond punt bevinden. Ik denk dat 90 percent van de bevolking dat niet weet.

Tot slot wil ik het nog even hebben over de verhoogde middenparken. Een goed zicht bevordert de verkeersveiligheid. Met de verhoogde middenparken heeft men echter geen zicht meer op het verkeer dat vanuit de andere hoeken op het rond punt komt gereden. Is het niet mogelijk de rotondes te normeren ?

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Een rotonde is heel efficiënt om het verkeer af te remmen. In tegenstelling tot Nederland en andere landen waar men zich houdt aan een aantal doordachte standaardtypes, telt België zoveel varianten dat de rotondes hun nut verliezen. De vraag is ook wie daar eigenlijk voor verantwoordelijk is.

De maat van de rotondes is één van de problemen waarmee de wegbeheerder te maken krijgt. Het is evident dat op een rotonde met twee rijvakken sneller wordt gereden. Dat probleem is bekend. Ik heb hier een boekje voor mij liggen van het BIVV dat specifiek over de rotondes en het uitzonderlijk vervoer handelt. Rotondes moeten immers ook voorzien in de doorstroom van grote vrachtwagens. Uiteraard nemen de aanrijdings- en doorstromingsproblemen voor lang transport toe naarmate rotondes kleiner gedimensioneerd zijn. Ruime ro-

Malcorps

tondes zijn noodzakelijk voor die vrachtwagens. Het probleem is dat de eventuele rammelstroken die daar eigenlijk voor die vrachtwagens aangelegd zijn, vaak als tweede rijstrook worden gebruikt. Dat maakt dergelijke rotondes helemaal onveilig.

Hoe wordt dit probleem opgelost ? Meer rotondes kan misschien wenselijk zijn, maar meer onveilige rotondes zal het aantal ongevallen enkel doen toenemen.

Wordt diengaande overleg gepleegd tussen alle bevoegde ministers, hoeveel er dat ook mogen zijn ?

De voorzitter : De heer Cordeel heeft het woord.

De heer Marc Cordeel : Ik pleit niet alleen voor een norm of standaard voor de rotondes, maar ook voor een norm of standaard voor de verkeerslichten. Bij ons is elk kruispunt anders ingericht, terwijl dit alles bij onze Noorderburen prachtig en uniform werkt.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Bij het ontwerpen van rotondes dient men steeds twee elementaire zaken voor ogen te houden, namelijk de verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling. De verkeersveiligheid wordt verhoogd door het begrenzen van de snelheid naar, op en voorbij de rotonde, wat gebeurt door de afmetingen van de rotonde – buitendiameter, rijbaanbreedte en breedte van in- en uitritten – te verkleinen. Verkeersafwikkeling betekent het zorgen voor een vlotte doorstroming van alle voertuigen die de rotonde moeten passeren, wat dan weer gebeurt door de afmetingen van de rotonde te vergroten.

Bij een goed ontworpen rotonde wordt daarom een compromis tussen beide aspecten nagestreefd. Het is vanzelfsprekend dat er hier en daar rotondes werden aangelegd waar het verkeersveiligheidsaspect meer belang kreeg dan het verkeersafwikkelingsaspect. Het is de wegbeheerder zelf – het gewest, de provincie of de gemeente – die beslist over de afmetingen van een rotonde. Overleg met andere instanties is hierbij natuurlijk wel aangewezen.

Bij mijn weten komen de problemen van te kleine rotondes niet zozeer voor op gewest- of provinciewegen, maar veeleer op gemeentewegen. Voor de ontwerpers bestaat er sinds 1997 een Vademecum Rotondes voor het ontwerpen van rotondes. Hierin werden richtlijnen gegeven voor de minimumhoofdafmetingen van de rotonde. Dit vademecum wordt regelmatig bijgewerkt. Binnenkort zal er ook betere software beschikbaar zijn voor een optimale bepaling van de vorm en de afmetingen van de rotonde. De software biedt de ontwerper de mogelijkheid om de verkeersafwikkeling op een ontworpen rotonde te simuleren. Zodoende biedt dit de mogelijkheid om vooraf dimensioneringsproblemen te onderkennen en het ontwerp zo nodig aan te passen.

Wat uw vraag met betrekking tot minimumnormen voor noodwendigheid van een rotonde betreft, verwijs ik u eveneens gedeeltelijk naar het al vernoemde Vademecum Rotondes. Onder hoofdstuk 2 'Typologie en Plaats van Rotondes' wordt aangegeven welke soort rotondes het best thuishoren in welke omgeving, waarbij rekening wordt gehouden met zowel het macroniveau als het microniveau. In hoofdstuk 10 'Aanbevelingen' worden elementen gegeven die pleiten vóór of tegen de keuze van een bepaald type rotonde.

De uiteindelijke keuze van een rotonde of een andere kruispuntvorm hangt af van een groot aantal factoren : aard van de omgeving, types van kruisende wegen, aard van de ongevallen op de bestaande kruising, capaciteitsoverwegingen, doorstroming openbaar vervoer, enzovoort. Elke rotonde is maatwerk waarbij ook rekening gehouden moet worden met de beschikbare ruimte. Het uitvoeren van zware onteigeningen in een dicht bebouwde omgeving is immers niet altijd haalbaar.

Aangaande de verlichting van rotondes verwijs ik ook hier naar het Vademecum Rotondes waar onder hoofdstuk 6 'Verlichting van Rotondes' hieromtrent aanbevelingen worden gegeven, meer bepaald enkele algemene principes en richtlijnen per type rotonde en type gebied.

Daarenboven zijn voor de Vlaamse Gewestwegen ook nog de richtlijnen van de afdeling Beleid Elektriciteit en Mechanica van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, meer specifiek de technische instructies omtrent verlichting van rotondes, alsook de aanbevelingen van de Adviesgroep voor de Verkeersveiligheid op Vlaamse Gewestwegen over het plaatsen van met LED's – een soort lampen – uitgeruste boordstenen aan de onderkant van het middeneiland van een rotonde, van toepassing.

Uit deze richtlijnen blijkt dat de voorkeur gegeven wordt aan verlichtingspalen ter hoogte van de buitenkant van de rotonde, dus niet centraal. Voor de

Stevaert

beste zichtbaarheid van de rotonde dient deze randverlichting een object op het middeneiland aan te stralen. Het is een erg technische materie waarop ik hier niet verder zal ingaan.

Ik wens te besluiten door te stellen dat er voldoende uitgewerkte richtlijnen beschikbaar zijn voor de aanleg van rotondes op de Vlaamse Gewestwegen. Het Vlaams Gewest kan deze richtlijnen helaas niet opleggen aan de andere wegbeheerders. In de praktijk is het wel zo dat de lokale overheden vaak vrijwillig gebruik maken van de vrij beschikbare richtlijnen van het Vlaams Gewest.

Ruimtelijke ordening ligt in ons land bijzonder moeilijk, ook voor de lokale besturen. Men mag niet uit het oog verliezen dat de ruimtelijke ordening voor het realiseren van goede rotondes op de gewestwegen iets minder benepen is dan op de stads- en gemeentewegen. Maar wat men ook moge denken, rotondes zijn steeds veiliger dan verkeerslichten. Toch betekent de meest veilige rotonde niet noodzakelijk de beste rotonde voor de doorstroming. Veiligheid blijft altijd belangrijker dan doorstroming.

U hebt naar Genk verwezen. Daar heeft men alles op veiligheid gezet, met als gevolg een dalend aantal verkeersslachtoffers, maar wel langere files. Het begrip file moet daarbij evenwel gerelativeerd worden. Immers, om hoeveel auto's gaat het ? Dat over zo'n korte afstand zoveel rotondes nodig zijn, zegt trouwens heel veel over onze ruimtelijke ordening en over ons wegennet.

We zijn in Limburg in ieder geval aan een inhaaloperatie bezig. Vroeger hadden we daar maar één rotonde, namelijk in Bokrijk.

De voorzitter : De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Paul Van Malderen : Mijnheer de minister, indien ik u goed heb begrepen, zegt u dat er wel een normering bestaat, maar dat deze niet verplicht is. Zou het niet wenselijk zijn werk te maken van een verplichting ? Het kan toch niet dat elke gemeente een ander soort rotonde mag aanleggen ?

Minister Steve Stevaert : Wij zijn daartoe vragende partij, maar dat is geen Vlaamse bevoegdheid. We mogen daarover in het Vlaams Parlement zeggen wat we willen. Het is in het federaal parlement dat dit moet worden geregeld.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Frans Ramon tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aansluiting van de A19 met de R8 in Kortrijk

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Ramon tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aansluiting van de A19 met de R8 in Kortrijk.

De heer Ramon heeft het woord.

De heer Frans Ramon : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik maak deel uit van een werkgroep die in de regio Kortrijk over mobiliteit nadenkt. Dit resulteerde niet alleen in een basistekst, maar ook in het formuleren van enkele prioritaire aandachtspunten.

In die werkgroep zitten vertegenwoordigers van de intercommunale Leiedal, vertegenwoordigers van het streekplatform Rebak en enkele politici. Belangrijk in dit verband is dat daarbij een consensus werd bereikt in het bepalen van een reeks op termijn aan te pakken verkeersknooppunten, waaronder het volgende.

Al vele jaren vormt de aansluiting van de A19 met de R8, dit is de ring rond Kortrijk, voor chauffeurs een hoogst verwarrende verkeerssituatie. Wie uit de richting Ieper komt en de richting Kortrijk-Noord wil volgen, moet op de autoweg ineens linksaf, stoppen voor verkeerslichten en dan de autoweg – die soms vreselijk druk is – helemaal dwarsen om op de R8 terecht te komen. Dit is een hachelijke onderneming voor wie de streek kent. Voor wie de streek niet kent, is deze onderneming uiteraard nog veel hachelijker. Op die plaats zijn al heel wat ongevallen gebeurd, die gelukkig meestal tot blikschade beperkt zijn gebleven.

Dat daar niet meer slachtoffers te betreuren vallen, is misschien toe te schrijven aan het feit dat men daar haast automatisch de snelheid mindert omdat men er de indruk heeft een grote bouwwerf binnen te rijden. Wie onzeker is over de verkeerssituatie, gaat trager rijden, maar dan soms met het gevolg dat een achterligger dit niet tijdig merkt en op zijn

Ramon

voorganger inrijdt. Maar zoals reeds eerder gezegd, meestal enkel met blikschade tot gevolg.

Dat aandachtspunt is dus naar voren gebracht. Ik heb de langtermijnplanning even bekeken, maar daaruit bleek niet onmiddellijk dat daar werk zou van worden gemaakt. Vandaar mijn vragen. Is de situatie nog onvoldoende duidelijk ? Wordt er nog gestudeerd ? Lopen er nog opdrachten die bepaalde onduidelijkheiden moeten oplossen ? Dit is toch geen nieuw probleem. Is er enig zicht op een aanpak van deze toch wel erg verkeersonveilige situatie ?

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, wat de heer Ramon zei is correct. Samen met de heer Ramon ben ik voorzitter van de werkgroep Mobiliteit van Rebak, het streekplatform van Kortrijk. Dit probleem is voor ons de topprioriteit wat toekomstige investeringen betreft. We hebben het vorige investeringsprogramma gezien. Mijnheer de minister, u liet toen blijken dat u inspanningen wou leveren.

Ik weet ook dat dit een belangrijk dossier is binnen de administratie. Dit werd concreet vastgelegd op 2004. Maar tot onze grote ontsteltenis wordt er in het investeringsprogramma gewag gemaakt van 'na 2004' of 'na 2005'. U weet ook dat dit neerkomt op wachten op Godot. Misschien moeten er eerst doden vallen voor men die som van 6,197338 miljoen euro vrijmaakt. Mijn informatie is alleszins duidelijk : zowel de lokale administratie in West-Vlaanderen als de centrale administratie hebben dit vastgelegd op 2004. Ik stel echter vast dat men dit op de een of andere manier heeft opgeschoven tot na 2004. Het ware goed dat u duidelijkheid schept terzake. De hele streek is er vragende partij voor dat dit de topprioriteit zou worden bij de afwerking van de ring rond Kortrijk. Het gaat om een haalbaar bedrag. Ik wil niet dat er eerst doden vallen voor de politieke overheid actie onderneemt. Ik wil dus vragen dat u zo spoedig mogelijk de concrete middelen vastlegt om dit dossier af te ronden.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, geachte leden, de verkeerssituatie ter hoogte van de aansluiting van de autosnelweg A19 op de Ringlaan R8 van Kortrijk – waar de A19 in feite eindigt – is inderdaad vrij ongewoon, als gevolg van de aanwezigheid van verkeerslichten. Ik ben het met u eens dat er hier een volwaardige verkeerswisselaar moet worden gebouwd, zodat deze verkeerslichten kunnen verdwijnen. Ook in het mobiliteitsplan voor de stad Kortrijk is de ombouw van de aansluiting van de A19 op de R8 opgenomen als meest prioritaire project voor wat de verdere afwerking van de R8 betreft. Een eerste kostprijsraming schommelt rond de 6,5 miljoen euro. Het Vlaams Gewest wenst deze verkeerswisselaar aan te besteden in de loop van 2005. Voorafgaand aan de uitvoering van de werken moet hoogstwaarschijnlijk nog een MER-rapport en ruimtelijk uitvoeringsplan worden opgemaakt, zodat een opname van dit project in het prioritair driejarenprogramma 2002-2004 niet realistisch was.

Ik heb dit project niet uitgesteld. Ik wil het wel versnellen, op voorwaarde dat we zeker zijn dat de studies en het ruimtelijk uitvoeringsplan klaar zijn. Anders zouden we fout aan het plannen zijn. Des te sneller dit alles klaar kan zijn, des te sneller dit dossier kan worden afgewerkt. Wij kunnen de middelen vrijmaken daarvoor. We kunnen dit versnellen. Maar het zou niet goed zijn dit in ons driejarenprogramma in 2004 te zetten. Het is immers niet zeker dat men rond zal zijn. Maar mochten alle actoren ter plaatse sneller klaar zijn met het studiewerk, dan willen wij dat heel graag in 2004 doen. Ik begrijp de bezorgdheid van de vraagstellers. 2005 betekent een breuk : het gaat over een ander programma. We willen dit graag in 2004 doen, maar we hebben het in 2005 opgenomen omdat men ons zegt dat er nog zoveel voorbereidende tussenfasen zijn. Mochten die fasen korter zijn, des te beter.

De voorzitter : De heer Ramon heeft het woord.

De heer Frans Ramon : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw concrete antwoord. Ik hoop inderdaad dat die studies wat sneller klaar zijn en dat we wat sneller datgene kunnen realiseren waartoe u zich verbindt.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over windmolenturbines langs de E403 en de A19

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwe tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over windmolenturbines langs de E403 en de A19.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, in het Windplan Vlaanderen worden een aantal locaties voorgesteld die, althans volgens dit plan, uitermate geschikt zouden zijn voor projecten in het kader van hernieuwbare energie. U weet net zo goed als ik dat de provincie West-Vlaanderen, met haar open ruimte en haar kust, goed gelegen is voor dergelijke projecten. Vandaar ook dat de NV Electrawinds uit Loppem een aanvraag heeft ingediend voor de bouw van een veertigtal windturbines langs de A17, dus langs de E403. De turbines zouden worden geplaatst over een afstand van 1,5 kilometer van elkaar, afwisselend langs de twee zijden van de autosnelwegen, verspreid over een afstand van 60 kilometer tussen Oostkamp en Ieper.

Uit de regionale media blijkt dat men in een aantal gemeenten langs de A19 en de E403, zoals Roeselare, Ardooie en Lichtervelde, recent is begonnen met een openbaar onderzoek inzake de plaatsing van die windturbines. Iedereen is steeds voorstander van alternatieve energie, men vindt die zeer fijn. Maar blijkens die openbare onderzoeken en de publieke opinie is het Nimby-syndroom volop aan het toeslaan. Dat is geen verrassing. De mensen zijn er voorstander van, maar liefst niet in hun tuin of hun omgeving.

Dit heeft mijn aandacht getrokken. Ik heb er de omzendbrieven in kwestie eens grondig op laten napluizen. Mijnheer de minister, ik denk dat er vragen kunnen rijzen over sommige elementen uit het dossier. Die zouden op een aantal puntjes niet volledig in overeenstemming zijn met de omzendbrief EME/2000.01 getiteld 'Afwegingskader en randvoorwaarden voor de inplanting van windturbines'.

Een eerste vaststelling is dat men onder meer de windturbines wil inplanten langs de E403, die niet belast is door een lijnstructuur met verlichtings- en hoogspanningsmasten. Dat is een belangrijk element in het licht van de omzendbrief in kwestie. Dit landschap, in de streek van Ieper langs Kortrijk tot Oostkamp en Brugge, wordt bovendien gekenmerkt door zijn vrij open karakter. Wegens een gebrek aan middelen heeft men daar nooit openbare verlichting geïnstalleerd. Er is daar zelfs geen sprake van vangrails. Hoogspanningslijnen zijn er ook nauwelijks. Mocht men daar om de 1,5 kilometer dergelijke grote masten inplanten, dan zouden die lijninfrastructuren van ver te zien zijn en zou dit open karakter worden geschaad. De inplanting van windturbines zou ook in een aantal gevallen gepland zijn in agrarisch of landschappelijk waardevol agrarisch gebied. Dat is eveneens belangrijk.

De impact van dergelijke projecten op de ruimtelijke ordening en de leefbaarheid van woonkernen is bekend. In West-Vlaanderen zijn er, in het kader van zonevreemde woningen, grote discussies over de vraag of er een dakraam mag worden geplaatst in een dak. Maar blijkbaar is het dan geen probleem dat er twee kilometer verderop een 80 meter hoge mast wordt gebouwd. U kunt zich voorstellen dat de mensen daar vragen bij hebben. Duurzaam energiegebruik moet te verzoenen zijn met een duurzaam ruimtelijk gebruik. Dit waren ook de uitgangspunten van uw omzendbrief. Daar is iedereen het mee eens.

Belangrijk is ook dat in die omzendbrief duidelijk wordt bepaald dat de turbines bij voorkeur moeten worden gebundeld om 'het behoud van de resterende open ruimte in het sterk verstedelijkte Vlaanderen te garanderen'. Een clustering van windturbines op de in het Windplan geselecteerde locaties wordt verkozen boven een verspreide inplanting van individuele turbines. Ik heb de indruk dat het voornoemde plan van de veertig turbines tussen Oostkamp en Ieper neerkomt op een soort lintbebouwing van windmolens. Van echte clusters of windmolenparken is daar niet echt sprake. Vandaar dat er enige commotie is in onze regio.

Nog volgens de omzendbrief kan een technisch haalbare locatie in de open ruimte worden onderzocht, indien er naar een zo groot mogelijk ruimtelijke bundeling wordt gestreefd met een andere infrastructuur, bij voorkeur een lijninfrastructuur zoals wegen, spoor- en waterwegen, die reeds een belangrijke ruimtelijk-landschappelijke en visuele impact hebben.

Verder worden ook aanbevelingen geformuleerd inzake afstandsregels, en wordt een onderscheid gemaakt tussen windmolenparken, meer dan 3 windturbines, en individuele turbines of clusters tot 3 turbines.

Decaluwe

Mijnheer de minister, kunt u een duidelijker omschrijving inzake afstand, grootte en hoeveelheid geven van wat precies een windturbinecluster en een windturbinepark is ? De respectieve gemeentebesturen interpreteren dat op verschillende manieren. Er is in het betrokken dossier nogal wat onduidelijkheid over de categorisering van windturbines. De turbines staan niet dicht genoeg bij elkaar om van een cluster te spreken. Wanneer het om meer dan 3 turbines gaat, spreekt men van een park. Gaat het in dit dossier langs de E403 en de A19 om een park, een cluster of 40 individuele turbines ? Dat is een essentieel element in de procedure.

Op dit stuk autoweg zijn er geen lichtpylonen of hoogspanningsmasten. De ruimtelijk-visuele impact van de lijninfrastructuur is dus gering. Is deze voorgenomen inplanting langs de E403 dan niet in tegenstrijd met de bepaling in de omzendbrief dat de bundeling bij voorkeur moet gebeuren met een lijnstructuur die reeds een ruimtelijk-visuele impact heeft ? Wat gebeurt er met woningen die zich op een kleinere afstand bevinden dan de vastgelegde afstandsregels ? Zullen die woningen onteigend worden ? In de pers zijn artikels verschenen waarin sprake was van overeenkomsten met gsm-exploitanten. Op die manier zou het niet meer afleveren van gsm-licenties handig worden omzeild. Mijnheer de minister, bent u op de hoogte van deze aanvragen ?

De voorzitter : De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik ben verheugd over de bezorgdheid van de heer Decaluwe voor het duurzaam ruimtelijk gebruik. Ik zie echter niet in hoe windturbines langs een autosnelweg dit ruimtelijk gebruik minder duurzaam zouden maken. In de omzendbrief zijn nogal wat voorwaarden voor windturbines opgenomen, die strenger zijn dan voor de inplanting van energie- of andere infrastructuren.

Als er bij de inplanting van hoogspanningspylonen, verlichtingspalen, zendmasten, enzovoort, van in het begin maar de helft van de terughoudendheid was geweest die bestaat bij de inplanting van windturbines, dan zou Vlaanderen er vandaag heel wat mooier uitzien. We hebben vorige week een decreet goedgekeurd voor de aanleg van een gaspijplijn van Engeland naar Zeebrugge, waar geen haan naar kraaide. Maar o wee als we praten over de inplanting van windturbines in zee, dan gaan sommige mensen op hun achterste poten staan.

Ik begrijp niet dat sommige politici pleiten voor het doortrekken van autosnelwegen in West-Vlaanderen, maar het als een zeer groot ruimtelijk probleem beschouwen voor de leefbaarheid van de woonkernen, als er langs die snelwegen windturbines zouden komen.

De voorzitter : De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie : Bij mijn weten wordt er geen allusie gemaakt op het doortrekken van een autosnelweg. Het gaat hier over windmolens. We zijn West-Vlamingen. Vanuit Brabant is het gemakkelijk om te pleiten voor windmolens. Alleen in West-Vlaanderen is daarvoor ruimte, omdat het daar het meest waait. Ik zie niet hoe er in Limburg op een efficiënte manier windenergie kan worden opgewekt.

Ik deel de mening van de heer Decaluwe, die bedenkingen heeft bij de plannen voor windmolens langs de A19. Er bestaan ook plannen om een windpark te bouwen naast de A18 van Jabbeke naar Veurne, en er zijn plannen voor windmolens in zee. We moeten ervoor zorgen dat we niet worden geconfronteerd met de ruimtelijke ordening, dat we achter de feiten aanhollen en 30 jaar later merken dat het verkeerd loopt met die ruimtelijke ordening. We moeten dus heel doelgericht werken, en de windmolens clusteren in de zee of op het land.

Het is blijkbaar een heel rendabele sector. In een vorig beroepsleven was ik werkzaam bij de West-Vlaamse Intercommunale. Ik heb daar vastgesteld dat er veel aanvragen waren om die molens te plaatsen op bedrijfsterreinen. In Brugge zijn er zulke molens geplaatst. Heel wat mensen springen op de kar en doen dit enkel uit winstbejag en niet voor de duurzame energie. We moeten dus goed weten waaraan we beginnen, en ik vrees dat we niet weten waar we zullen eindigen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, geachte collega's, het is waar dat er in Limburg minder wind is. Daarom hebben de Limburgers de windmolens in West-Vlaanderen geplaatst. Wij hebben de wind daar ontdekt. Ik dacht dat we met het aanleggen van windmolens langs de West-Vlaamse autosnelwegen, een ultiem compromis hadden gevonden tussen de voorstanders van autosnelwegen en de voorstanders van windmolens.

Stevaert

De aanvragen voor de bouw van windturbines verlopen volgens de geldende procedures inzake bouw- en milieuvergunningen. Van de projectontwikkelaars wordt verwacht dat ze een milieunota indienen, gevoegd bij het stedenbouwkundig attest, de bouwaanvraag of de milieuvergunningsaanvraag, waarin een toetsing aan het structuurplan en het Windplan Vlaanderen wordt opgesteld, evenals een beschrijving en beoordeling van de effectrubrieken, zoals behandeld in de omzendbrief.

Als Vlaams minister bevoegd voor het energiebeleid, ben ik niet betrokken bij de behandeling van de bouw- en milieuvergunningen. Het bevoegde vergunningverlenende niveau kan terzake wel het advies van de interdepartementele werkgroep Windenergie vragen, waarvan het voorzitterschap en het secretariaat worden waargenomen door een vertegenwoordiger die ik heb aangeduid, in casu twee ambtenaren van de afdeling Natuurlijke Rijkdommen en Energie. Tot op heden is voor het betrokken project nog geen advies gevraagd aan die werkgroep, zodat ik niet in het bezit ben van het volledige dossier. Ik heb wel via informele kanalen kennis genomen van de grote lijnen van het projectvoorstel.

De omzendbrief bepaalt dat in afwachting van de afronding van het provinciaal of het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan en de opmaak van een specifiek uitvoeringsplan of BPA voor de inplanting van windturbines, die inplanting in overweging kan worden genomen. Momenteel ben ik niet op de hoogte van eventuele plannen voor een ruimer planningsinitiatief, zoals een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor een zone van windturbines langs de E403/A19.

In de overgangsperiode kunnen vergunningsaanvragen worden onderzocht voor individuele windturbines, voor clusters tot 3 windturbines of windturbineparken met meer dan 3 turbines. Een beoordeling gebeurt aan de hand van een toetsing aan de bepalingen van de omzendbrief. A priori kunnen een aantal gebieden, gezien hun kwetsbaarheid of gevoeligheid, hiervoor worden uitgesloten. Deze gebieden worden opgesomd in de omzendbrief.

Gezien ik terzake geen bevoegdheid heb, moeten de vragen over de te volgen procedure worden voorgelegd aan de bevoegde ministers. De toetsing van het projectvoorstel aan de bepalingen van de omzendbrief dient te gebeuren door hun bevoegde ambtenaren. Indien dit wenselijk wordt geacht, kan advies worden gevraagd aan de interdepartementele windwerkgroep.

Er is momenteel geen sprake van onteigening van woningen die zich op een kleinere afstand van de windturbines bevinden dan de vastgelegde afstandsregels. De projectvoorstellen dienen zich aan die vastgelegde afstandsregels te houden.

Aangezien ik in dit verband geen bevoegdheid heb, ben ik ook niet op de hoogte van de aanvragen van GSM-exploitanten voor de plaatsing van een GSM-mast op windturbines.

De grootste hindernis voor de verdere ontwikkeling van windenergie blijft dus het vinden van geschikte locaties die in overeenstemming zijn met de huidige ruimtelijke visie ten aanzien van de ontwikkeling van windenergie in Vlaanderen. Hierdoor worden momenteel minder stedenbouwkundige vergunningen afgeleverd voor de plaatsing van windturbines dan oorspronkelijk kon worden verwacht.

Om de discussie met alle betrokken partijen ten aanzien van ruimte voor windenergie grondig te voeren wordt op 19 februari 2002 door mijn administratie een workshop georganiseerd, waar beleidsverantwoordelijken vanuit de bevoegdheden energie en ruimtelijke ordening en de promotoren van windenergieprojecten van gedachten zullen wisselen over mogelijke antwoorden op vraag waar en met behulp van welke criteria men in Vlaanderen geschikte locaties voor windturbines kan vinden.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : De minister verwijst terecht naar zijn collega, bevoegd voor ruimtelijke ordening. Deze vraag zullen we dan ook aan hem voorleggen.

U bent echter de auteur van die omzendbrief. Het is daarom ook uw taak om na te gaan of een en ander wel conform verloopt. Uit de diverse dossiers die ik heb geraadpleegd, meen ik te mogen afleiden dat het toch niet de bedoeling kan zijn die veertig windturbines in een lintbebouwing op te stellen. Ik hoop dat u zult beamen dat hier een maximale clustering nodig is. Het zou misschien goed zijn deze problematiek aan te kaarten in de workshop waarover u het in uw antwoord hebt gehad. Tegelijkertijd pleit ik ervoor deze maximale clustering voor te leggen in de regering, meer bepaald aan de minister van Ruimtelijke Ordening.

Decaluwe

Mijnheer Glorieux, ik wil wel beklemtonen dat de CD&V-fractie niet tegen windturbines gekant is, wel integendeel. Hoe meer alternatieve energie, hoe beter. Ik wil enkel pleiten voor een maximale vrijwaring van het open landschap en dit kan het best via een maximale clustering. Daardoor wordt deze problematiek geconcentreerd en niet over zestig kilometer van Brugge tot Ieper uitgespreid.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het memorandum van Kallo met Nederland

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Caluwé tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het memorandum van Kallo met Nederland.

De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, normaal gezien had deze vergadering geen doorgang kunnen vinden. Minister Stevaert had eigenlijk in Vlissingen moeten zijn om, 1 jaar na het afsluiten van het memorandum van Kallo, dit document te actualiseren. Naar wij vorige week uit de pers hebben vernomen, werd de afspraak op het laatste moment afgeblazen. Als reden werd opgegeven dat het niet mogelijk is om de zaak af te ronden, gelet op de Nederlandse verkiezingen van 15 mei 2002.

Mijnheer de minister, de datum van de verkiezingen ligt al een tijdje vast. Waarom dacht u dan toch dat deze ontmoeting nog doorgang kon vinden en dat het mogelijk was resultaten te bereiken ? Wat waren de concrete redenen om de vergadering ten slotte af te blazen ? Wat is de stand van zaken inzake de dossiers die aan bod hadden moeten komen ? Zo is er de langetermijnvisie met betrekking tot het Schelde-estuarium.

Een van de punten die u met staatssecretaris De Vries had willen bespreken, ging over het vervoer van risicogoederen over de Westerschelde. Is daarover enige vooruitgang geboekt ? Eigenlijk is dit een probleem dat enkel Nederland aangaat. Het merendeel van risicotransporten gaat richting Terneuzen en veel minder richting Antwerpen. Door het ontwikkelen van een eigen productiecapaciteit in Antwerpen, is de behoefte aan transport van bijvoorbeeld ammoniak in de afgelopen 10 jaar drastisch gedaald. Ik heb de indruk dat daar onvoldoende rekening mee wordt gehouden. We mogen ons over zo'n zaken dan ook niet te snel in het defensief laten drukken.

Een van de zaken die het klimaat hebben vertroebeld, is de problematiek van de IJzeren Rijn. Minister-president Dewael heeft gezegd dat, hoewel ze niet aan elkaar worden gekoppeld, dit dossier wel samen zou worden bekeken met dat van de HST. Enige tijd na het gesprek van 2 jaar geleden over de IJzeren Rijn hebben we de bouwvergunning voor de HST afgeleverd. Toch zouden er nog deelaspecten van de bouwvergunning moeten worden gegeven. Klopt dit ? Hoe staat het met de andere onderdelen waarvoor Nederland vragende partij is ? Ik denk hierbij aan de ontkoppeling van de loodsgeldtarieven en de infrastructuur om de Westerscheldetunnel te ontsluiten.

De voorzitter : Mijnheer de minister, geachte collega's, ik sluit me aan bij de vraag van de heer Caluwé. Ik heb de besprekingen van de Tweede Kamer hierover nageplozen. Ik stel vast dat ze daaraan bijzonder weinig aandacht schenken. Wij hebben toch contacten gehad met de collega's-commissieleden in Nederland. Ik had dan ook meer verwacht. Naast de geringe aandacht wil men op dit moment – in volle verkiezingsperiode – ook geen definitief standpunt innemen.

Het veiligheidsaspect wordt inderdaad steeds belangrijker. Zo is er het gevaar voor overstromingen, maar ook het externe veiligheidsrisico, veroorzaakt door de ammoniaktransporten. In het debat wordt nergens melding gemaakt van eventuele internationale verdragrechtelijke bepalingen die verplichtingen opleggen aan Nederland om actief mee te werken aan de verdieping van de Schelde.

De Nederlandse parlementsleden verteren moeilijk dat Nederland in gebreke is gesteld door de Europese Commissie voor het niet-uitvoeren van de natuurcompensatieprogramma's naar aanleiding van de Scheldeverdieping. Dit zijn allemaal onderliggende elementen die wellicht een rol spelen.

Wanneer ik het verslag van de bespreking bekijk, stel ik vast dat men aan verschillende zijden zeer

Voorzitter

vaag is. Staatssecretaris De Vries verklaarde dan weer : 'Vandaag wordt gesproken over het antwoord op het Vlaams verzoek tot nader onderzoek. Er is nog geen concreet verzoek tot verdere verdieping, hoewel dit deel uitmaakt van dit onderzoek.' Ik vind dit merkwaardig. Er is toch een duidelijk verzoek tot verdere verdieping, en niet een verzoek tot nader onderzoek.

Wat de timing betreft, stelt men : 'Ten aanzien van de door mevrouw Leemhuis-Stout genoemde periode van twee jaar zegt de staatssecretaris dat met de resultaten van het MER en de maatschappelijke kosten-batenanalyse veel kennis beschikbaar komt. Als over twee jaar blijkt dat dit onvoldoende heeft opgeleverd, zal meer tijd worden uitgetrokken.' Verder stelt men : 'Kwaliteit dient boven snelheid te gaan, maar het is belangrijk een tijdpad vast te stellen.' Ik vind al deze verklaringen van Nederlandse zijde nogal ontgoochelend. Ik stel vast dat deze parlementaire besprekingen minder diepgaand zijn dan die in Vlaanderen. De ontmoetingen die we hebben gehad worden zelfs niet vermeld in het parlementaire verslag. Men zegt niets over een eventueel gezamenlijk Scheldebeheer en welke instantie daarvoor zou moeten instaan. Dat was toch een van de onderwerpen die we hebben aangekaart tijdens onze laatste ontmoeting in Middelburg. Dit was nochtans een belangrijk element van het rapport van mevrouw Leemhuis-Stout, dat was overgenomen in het Nederlandse regeringsstandpunt.

Over de betaling van het geheel is er ook nog een zeer opvallende passage : 'Hierbij tekent de Nederlandse regering aan dat het niet in de rede ligt dat Nederland de kosten van een eventuele verdere verdieping van de vaargeul naar Antwerpen mee zou financieren.' Wat mevrouw Leemhuis-Stout vooropstelde, namelijk dat idee van het uitbouwen van een tweeledig trekkerschap door Vlaanderen en Nederland, is helemaal weggevallen. Nochtans was zij door de regering aangetrokken om een onderzoek te doen.

Mijnheer de minister, hebt u de kans gehad om daarover van gedachten te wisselen ? Wilt u daarover ideeën ontwikkelen voor de toekomst ? Dan hebben we het beter over de periode na 15 mei in plaats van daarvoor. Er wordt nergens melding gemaakt van de internationale verdragsrechtelijke verplichtingen in verband met de Schelde. Zou het niet wenselijk zijn om de tactiek van de redelijke buur, die we er steeds op na hebben gehouden, even te verlaten en ons wat sterker op te stellen ? We kunnen natuurlijk een en ander achter de hand houden. Dat is mijn opinie, vooral na het lezen van deze uitspraken van parlementsleden, die blijkbaar nauwelijks weet hebben van de achterliggende juridische feiten en dus ook geen weet hebben van de redelijkheid die Vlaanderen, zowel de regering als het parlement, aan de dag heeft gelegd.

Het is duidelijk dat de externe veiligheidsaspecten heel belangrijk worden gevonden. Dat is terecht. We hebben dat kunnen vaststellen in Zeeland. Vooral de ammoniaktransporten worden terzake steeds als voorbeeld gebruikt. Zou Vlaanderen in een bepaald stadium niet kunnen stellen dat op dit punt veel vooruitgang is geboekt ? Kunnen we dat element niet aangrijpen om onze stelling hard te maken ?

Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, geachte leden, op de agenda van het overleg stonden onder meer de langetermijnvisie voor het Scheldeëstuarium, met als hoofdlijnen toegankelijkheid, veiligheid en natuurlijkheid ; de gemeenschappelijke nautische dossiers en de loodsgeldontkoppeling. Bij het uittekenen van de voortgangsprocedure konden voor deze dossiers de wederzijdse posities nog niet in evenwicht worden gebracht.

Gezien de actuele stand van zaken vond de Vlaamse regering het opportuun het overleg te verdagen. Een aantal aspecten dienen eerst verder te worden uitgeklaard vooraleer een formeel nieuw memorandum over de Scheldedossiers kan worden ondertekend.

Gezien de veelzijdige en strategische belangen in alle Scheldedossiers – en dit voor de gehele regio, zowel in Vlaanderen als in Nederland – worden in beide landen momenteel de nodige ambtelijke en diplomatieke initiatieven ontwikkeld om op een zo kort mogelijke termijn tot een concrete vervolgprocedure te komen. De verkiezingen vormen hierbij een belangrijk element. Ik denk dat het nu geen zin heeft om in Nederland tot zware uitspraken te komen. Op die manier zou er immers een opbod komen. Dat is uiteraard niet goed.

Het belangrijke dossier van de grensovergang – met de bouwvergunning voor de hogesnelheidslijn – is nog niet geregeld. We hebben deze zaak altijd benaderd vanuit het principe van goed nabuurschap. Die ingesteldheid moeten we natuurlijk blijven behouden, maar toch moeten we tegelijk ook ons diplomatiek, ambtelijk en politiek offensief

Stevaert

versterken. Ik herhaal echter dat dit nog steeds dient te gebeuren vanuit de filosofie van goed nabuurschap. Hoe dan ook, in de Nederlandse Tweede Kamer is er een duidelijke visie naar voren gekomen. Als gevolg daarvan moeten wij ook onze visie nog eens duidelijker naar voren brengen. Op dat systeem moeten we blijven voortwerken.

We moeten uiteraard realistisch zijn. We moeten rekening houden met de machtsmiddelen waarover we beschikken. Over die zaken kan altijd gediscussieerd worden. Inzake het instrument van de juridische machtsmiddelen is de timing niet in ons voordeel. Daarmee moeten we rekening houden.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Wel is het zo dat u een vrij bondig antwoord hebt gegeven. Mijn eerste vraag is bijvoorbeeld niet beantwoord. Waarom dacht u toch nog vooruitgang te kunnen boeken ? Er waren immers al wat uitspraken van Nederlandse ministers. In oktober waren er de uitspraken van minister Pronk in Vlissingen. Er was de verklaring van staatssecretaris De Vries. In december hoorden we de duidelijke uitspraken van minister Netelenbos met betrekking tot de IJzeren Rijn. Waarom dacht u dat u toch nog op een of ander punt enige vooruitgang zou hebben kunnen boeken na al die uitspraken ?

Ik betreur ook de wijze waarop er momenteel binnen de Nederlandse politiek en binnen het Nederlandse parlement ten aanzien van deze dossiers wordt gedebatteerd. Twee of drie jaar geleden werd er voortdurend – ook door minister Netelenbos – gesproken over goed nabuurschap. Iedereen had het toen over het samen benaderen en aanpakken van de problemen. Nu lijkt het er sterk op dat er in Nederland een vlaag van hypernationalisme heerst. Elk van de sprekers in het parlement heeft het niet meer over het samen aanpakken van problemen, maar over het Nederlands belang.

Ik hoop dat men zich daarover toch nog eens goed beraadt. Ik hoop dat na de verkiezingen de helderheid terugkeert in Nederland, zodat we de problemen opnieuw kunnen aanpakken volgens het principe van goed nabuurschap. Op die manier hoeven we niet over te gaan tot een andere aanpak. Ik heb het dan natuurlijk over de juridische invalshoek, waarbij het gevaar bestaat dat men met een kruideniersmentaliteit op een apothekersweegschaaltje de verschillende dossiers tegen elkaar afweegt : de bouwvergunning, de loodsgeldtarieven, de ontsluiting van de Westerscheldetunnel, enzovoort. We kunnen wel wat dingen zoeken om te gaan dwarsliggen. Ik vind dat niet de goede aanpak. Ik hoop dat we na 15 mei opnieuw goede gesprekspartners vinden in Nederland.

Minister Steve Stevaert : We moeten blijven werken als goede buren. Laten we hopen dat de goede invloed van Máxima leidt tot minimale oplossingen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de gelijktijdigheid van wegenwerken

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Huybrechts tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de gelijktijdigheid van wegenwerken.

De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, wegenwerken zorgen onvermijdelijk voor heel wat overlast. Men kan immers geen omelet maken zonder eieren te breken. Indien binnen een bepaalde gemeente gelijktijdig bepaalde belangrijke wegenwerken op stapel staan, dan zal dit niet voor overlast maar voor een regelrechte verkeerschaos zorgen.

Zo zijn er in Herentals twee belangrijke verkeersprojecten gepland tegen 2003. Na vele beloften en geduld, zal de bestaande Baileybrug over het Kempens kanaal aan 't Saske in Herentals, eindelijk worden vervangen door een nieuwe brug. De bouw van deze nieuwe brug, die een einde moet maken aan de bestaande onveilige verkeerssituatie voor de zwakke weggebruikers, vooral voor de naar school fietsende jeugd, is opgenomen in de begroting van de Dienst voor de Scheepvaart. De start van deze werken wordt gepland in 2003. Ook de hervorming van de verkeersknoop aan Prima-Lux aan de Geelseweg in Herentals wordt gepland tegen 2003. Mijnheer de minister, u hebt reeds 1,49 miljoen euro voor dit project vrijgemaakt. Een ge-

Huybrechts

lijktijdige uitvoering van beide werken zal in Herentals en omliggende gemeenten voor overlast en een enorme verkeerschaos zorgen.

Mijnheer de minister, wordt er overleg gepleegd tussen de betrokken diensten teneinde de coördinatie van de werken op elkaar af te stemmen om de overlast zoveel mogelijk te beperken ? Zullen de beide werken volledig of gedeeltelijk gelijktijdig gebeuren, of zal het ene project pas worden gestart als het andere is afgelopen ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, geachte collega's, de Dienst voor de Scheepvaart neemt al in een vroeg stadium contact op met de administratie Wegen en Verkeer. De afdeling Wegen en Verkeer Antwerpen werd ook in dit geval door de Dienst voor de Scheepvaart op de hoogte gebracht van de intenties om in 2003 een nieuwe brug aan te besteden aan 't Saske te Herentals. Er wordt voor de coördinatie van de werken inderdaad overleg gepleegd tussen de betrokken diensten. Er moet dus niet worden gevreesd voor de gelijktijdige uitvoering van beide werken.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 15.49 uur.*